



T A G E S O R D N U N G

14. Sitzung des Bauausschusses

Termin: Montag, 01.04.2019, 16:00 Uhr

Ort: Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck

Öffentlicher Teil:

1.	Allgemeiner Teil	
1.1.	Feststellung der Beschlussfähigkeit	
1.2.	Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung	
1.3.	Niederschriften, öffentlich vom 18.03.2019	
2.	Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren	
3.	Sonstige Beschlussvorlagen	
3.1.	Stadt-Grün verbindet - Freiraumprogramm für öffentliche Grün- und Freiflächen	VO/2019/07070
3.2.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Schlutupkai I, Kaimauerertüchtigung und Flächenherrichtung	VO/2019/07308
4.	Mitteilungen und Berichte	
4.1.	Mitteilungen des Vorsitzenden	
4.2.	Sonstige Mitteilungen und Berichte	
4.2.1.	Wildblumenwiese an der Drehbrücke	VO/2019/07267
4.2.2.	Mündliche Mitteilung (5.610): Aktueller Sachstand: B-Planverfahren Volksfestplatz	
4.2.3.	Feste Fehmarnbeltquerung - übergesetzliche Schutzforderungen	VO/2019/07236
4.2.4.	Mündliche Mitteilung (5.660): Änderung des Radweges in Schlutup (Wesloer Straße)	
4.2.5.	Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß	VO/2019/07238

	Steinrade und Kronsforde	
4.3.	Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung	
4.4.	Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen	
4.5.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
5.	Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes	
5.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
5.2.	Neue Anfragen	
5.2.1.	Die Unabhängigen: Anfrage des AM Barbara Steffen: Nachpflanzung von Straßenbäumen	VO/2019/07396
5.2.2.	Anfrage des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Ergänzung zu VO/2019/07284: Lichtmasten als Ladestationen	VO/2019/07289
5.2.3.	Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90 / Die Grünen): Nachfrage zur Anfrage VO/2018/05917 - Parkplatzsituation Hochschulstadtteil	VO/2019/07307
5.3.	Anträge	
5.3.1.	Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP): Der "Landschafts- und Sportpark Strukbachtal" als Alternative oder auch als Ergänzung zur angedachten Grünfläche am Spargelhof.	VO/2019/07281
5.3.2.	SPD: AT zu VO/2019/7003 Top 5.24 Fernwärme	VO/2019/07093
5.3.3.	Die Unabhängigen: Sanierung Parkplatz Leuchtenfeld	VO/2019/07202
5.3.4.	Dringlichkeitsantrag des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Aufgabenstellungen zum Gutachten über die Möglichkeiten der Tarifgestaltung im ÖPNV	VO/2019/07390
5.3.5.	CDU: E-Bike Garage	VO/2019/07192
5.3.6.	Bündnis 90 / Die Grünen: Ergänzungsantrag zu VO/2019/07192 - E-Bike Garage	VO/2019/07250
5.3.7.	Fraktion Freie Wähler und GAL, Antrag zu VO/2019/07192 E-Bike Garage	VO/2019/07258
5.3.8.	AT zu TOP 5.21. VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich	VO/2019/07074

5.3.9.	BM Möller: Antrag zur Bürgerschaft am 28.02.2019 - zu VO/2019/07074 (TOP 10.9) - Zentrales Feuerwerk im Innenstadt	VO/2019/07235
5.3.10.	Freie Wähler & GAL: Änderungsantrag zu AT zu TOP 5.21. VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich	VO/2019/07102
5.3.11.	Fraktion Freie Wähler & GAL: Schulwege in Lübeck sicherer machen	VO/2019/07176
5.3.12.	AM Pluschkell (SPD): Bericht Landesentwicklungsplan	VO/2019/07322
5.3.13.	AM Pluschkell (SPD): Bericht Landschaftsrahmenplan	VO/2019/07330
5.3.14.	AM Sascha Wienck (Bündnis 90/Die Grünen) & AM Thomas-Markus Leber (FDP): Ergänzungsantrag zu VO/2019/07176 - Schulwege in Lübeck sicherer machen	VO/2019/07340
	<i>Bitte zu der Sitzung zuordnen, in der VO/2019/07176 behandelt wird</i>	
5.3.15.	AM Pluschkell (SPD): Konzept zur Wärmeversorgung	VO/2019/07404

Nichtöffentlicher Teil:

6.	Niederschriften, Mitteilungen und Berichte	
6.1.	Niederschriften, nicht öffentlich vom 18.03.2019	
6.2.	Mitteilungen	
6.2.1.	AM Pluschkell (SPD): Mitteilung über Bauvorhaben	VO/2019/07393
6.3.	Berichte	
6.4.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
7.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000 EUR netto (VOB / VOL)	
8.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000 EUR netto	
9.	Sonstige Beschlussvorlagen	
10.	Anfragen, Anregungen und Verschiedenes	

10.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
10.2.	Neue Anfragen	
10.3.	Anregungen und Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

11.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

14. Sitzung des Bauausschusses

Sitzungstermin: Montag, 01.04.2019, 16:00 Uhr

Sitzungsort: Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.3.	Projektfreigabe für Fahrbahnsanierungen in der Hansestadt Lübeck 2019 - investiv	VO/2019/07178
4.2.6.	Sachstand zum Hafenentwicklungsplan 2030 - Start des öffentlichen Beteiligungsverfahrens	VO/2019/07403
4.2.7.	Mündliche Mitteilung (5.610): Sachstand B-Plan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke / ehem. Güterbahnhof	
5.2.4.	Anfrage des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) - Gewölbekeller und Domhof	VO/2019/07426
5.2.5.	Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Nachverdichtung und hybriden Nutzung von Handelsimmobilien als ein Lösungsansatz zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Denken wir neu: Zur Miete bei Aldi und Lidl - Leben beim bzw. über dem Discounter	VO/2019/07439

Nichtöffentlicher Teil:

6.2.2.	Neue Mitteilungen über Bauvorhaben (5.610)	
--------	--	--



Vorsitz: Christopher Lötsch
Sachbearbeiter/in: Thomas Kaacksteen
Telefon: (122-6004)
E-Mail: (thomas.kaacksteen@luebeck.de)
Lübeck, den 22. März 2019

EINLADUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer 14. Sitzung des Bauausschusses lade ich Sie herzlich ein.

Termin: 01.04.2019, 16:00 Uhr

Ort: Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Allgemeiner Teil	
1.1.	Feststellung der Beschlussfähigkeit	
1.2.	Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung	
1.3.	Niederschriften, öffentlich vom 18.03.2019	
2.	Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren	
3.	Sonstige Beschlussvorlagen	
3.1.	Stadt-Grün verbindet - Freiraumprogramm für öffentliche Grün- und Freiflächen	VO/2019/07070
3.2.	Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Schlutupkai I, Kaimauerertüchtigung und Flächenherrichtung	VO/2019/07308
4.	Mitteilungen und Berichte	
4.1.	Mitteilungen des Vorsitzenden	
4.2.	Sonstige Mitteilungen und Berichte	
4.2.1.	Wildblumenwiese an der Drehbrücke	VO/2019/07267

4.2.2.	Mündliche Mitteilung (5.610): Aktueller Sachstand: B-Planverfahren Volksfestplatz	
4.2.3.	Feste Fehmarnbeltquerung - übergesetzliche Schutzforderungen	VO/2019/07236
4.2.4.	Mündliche Mitteilung (5.660): Änderung des Radweges in Schlutup (Wesloer Straße)	
4.2.5.	Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß Steinrade und Kronsforde	VO/2019/07238
4.3.	Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung	
4.4.	Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen	
4.5.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
5.	Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes	
5.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
5.2.	Neue Anfragen	
5.2.1.	Die Unabhängigen: Anfrage des AM Barbara Steffen: Nachpflanzung von Straßenbäumen	VO/2019/07396
5.2.2.	Anfrage des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Ergänzung zu VO/2019/07284: Lichtmasten als Ladestationen	VO/2019/07289
5.2.3.	Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90 / Die Grünen): Nachfrage zur Anfrage VO/2018/05917 - Parkplatzsituation Hochschulstadtteil	VO/2019/07307
5.3.	Anträge	
5.3.1.	Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP): Der "Landschafts- und Sportpark Strukbachtal" als Alternative oder auch als Ergänzung zur angedachten Grünfläche am Spargelhof.	VO/2019/07281
5.3.2.	SPD: AT zu VO/2019/7003 Top 5.24 Fernwärme	VO/2019/07093
5.3.3.	Die Unabhängigen: Sanierung Parkplatz Leuchtenfeld	VO/2019/07202
5.3.4.	Dringlichkeitsantrag des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Aufgabenstellungen zum Gutachten über die Möglichkeiten der Tarifgestaltung im ÖPNV	VO/2019/07390
5.3.5.	CDU: E-Bike Garage	VO/2019/07192

5.3.6.	Bündnis 90 / Die Grünen: Ergänzungsantrag zu VO/2019/07192 - E-Bike Garage	VO/2019/07250
5.3.7.	Fraktion Freie Wähler und GAL, Antrag zu VO/2019/07192 E-Bike Garage	VO/2019/07258
5.3.8.	AT zu TOP 5.21. VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich	VO/2019/07074
5.3.9.	BM Möller: Antrag zur Bürgerschaft am 28.02.2019 - zu VO/2019/07074 (TOP 10.9) - Zentrales Feuerwerk im Innenstadt	VO/2019/07235
5.3.10.	Freie Wähler & GAL: Änderungsantrag zu AT zu TOP 5.21. VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich	VO/2019/07102
5.3.11.	Fraktion Freie Wähler & GAL: Schulwege in Lübeck sicherer machen	VO/2019/07176
5.3.12.	AM Pluschkell (SPD): Bericht Landesentwicklungsplan	VO/2019/07322
5.3.13.	AM Pluschkell (SPD): Bericht Landschaftsrahmenplan	VO/2019/07330
5.3.14.	AM Sascha Wienck (Bündnis 90/Die Grünen) & AM Thomas-Markus Leber (FDP): Ergänzungsantrag zu VO/2019/07176 - Schulwege in Lübeck sicherer machen <i>Bitte zu der Sitzung zuordnen, in der VO/2019/07176 behandelt wird</i>	VO/2019/07340
5.3.15.	AM Pluschkell (SPD): Konzept zur Wärmeversorgung	VO/2019/07404

Nichtöffentlicher Teil:

6.	Niederschriften, Mitteilungen und Berichte	
6.1.	Niederschriften, nicht öffentlich vom 18.03.2019	
6.2.	Mitteilungen	
6.2.1.	AM Pluschkell (SPD): Mitteilung über Bauvorhaben	VO/2019/07393
6.3.	Berichte	
6.4.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters	
7.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000 EUR netto (VOB / VOL)	

8.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000 EUR netto	
9.	Sonstige Beschlussvorlagen	
10.	Anfragen, Anregungen und Verschiedenes	
10.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen	
10.2.	Neue Anfragen	
10.3.	Anregungen und Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

11.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christopher Lötsch



► Nr. VO/2019/07070
öffentlich

Lübeck, 28.01.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Michaela Maurer (E-Mail: Telefon: 6620)

Stadt-Grün verbindet - Freiraumprogramm für öffentliche Grün- und Freiflächen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.02.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2019	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.03.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung
28.03.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

- Für die Stadtgrün-Schwerpunkte Stadt-Gärten, Stadt-Plätze, Stadt-Wege, Stadt-Flur und halbprivate Nutzungsformen gelten die im Grundlagenbericht formulierten Ziele der Freiraumversorgung in der Hansestadt Lübeck.
- Mit der Erstellung des Freiraumentwicklungsplans wird gruppe F Landschaftsarchitekten beauftragt, vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft zu Punkt 1.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

1.201 Haushalt und Steuerung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
5.610 Stadtplanung und Bauordnung

Ergebnis: zustimmend

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

☐
☒

Ja
Nein

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist zu diesem Zeitpunkt nicht notwendig, die Belange werden in der Planungsphase berücksichtigt.

Die Maßnahme ist:

☒
☐
☒

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch: § 8 GO SH und § 1 BNatSchG

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
Ja (Anlage 1)

Begründung:

1. Anlass

“ Problem

Öffentliche Freiräume sind ein bedeutsamer Teil der städtischen Infrastruktur. Sie erfüllen vielfältige soziale, ökologische, ökonomische, kulturelle und identitätsstiftende Funktionen. Die Intensität der Aktivitäten und der Nutzungen von urbanen Freiräumen nimmt in den Städten deutlich zu. Eine durch den demografischen Wandel und die Veränderungen in der Arbeitswelt „bunter“ werdender Gesellschaft stellt diversifizierte Nutzungs- und Aneignungsinteressen an die urbanen Freiräume. Hierzu zählen unterschiedlichste Sport- und Bewegungsarten sowie gärtnerische Aktivitäten, die vermehrt ohne feste Bindung an klassische Vereinsstrukturen oder Institutionen in urbanen Freiräumen ausgeübt werden. Angesichts der zunehmenden Zahl an Einpersonenhaushalten in den Städten gewinnen auch soziale Kontakte in Form von Austausch und Begegnung in den öffentlichen Freiräumen an Bedeutung. Ebenso ist eine Belebung vieler Freiräume zu beobachten – sei es durch Außengastronomie, temporäre Events oder durch informelle und formelle Aktivitäten im öffentlichen Grün. Schließlich beeinflusst auch der Klimawandel die intensivere Nutzung urbaner Freiräume. Milder werdende Durchschnittstemperaturen und vermehrt auftretende Wärmeperioden verlängern die Nutzungszeiten im Freiraum und steigern gleichzeitig die Bedeutung schattenspendender und für Abkühlung sorgender Freiräume. Besonders in wachsenden Städten rücken die Frei- und Grünräume zunehmend in den Fokus.

Im Zuge der Innenentwicklung werden Städte und Stadtregionen räumlich kompakter und baulich verdichtet. Dadurch werden die Freiräume flächenmäßig knapper und gleichzeitig von mehr Menschen intensiver und diversifizierter genutzt. Gleichzeitig verstärken sich in den dichter werdenden Städten die Auswirkungen des Klimawandels und der höheren Versiegelung bzw. der dichteren Baumassen gegenseitig. In der Folge sind mehr hitzebelastete Stadtteile sowie höhere Schäden und Kosten bei Starkregenereignissen zu erwarten bzw. bereits zu beobachten. Daher müssen urbane Freiräume widerstandfähiger und multifunktionaler gestaltet werden. Denn sie sollen möglichst viele Funktionen erfüllen: von der Erholung, der Kommunikation, über die Regenwasserspeicherung und Kühlung bis zur biologischen Vielfalt. Insbesondere das Stadtgrün ist hier ein Hoffnungsträger, um die Städte von den Auswirkungen veränderter klimatischer Bedingungen und dichter werdender Stadtstrukturen zu entlasten.

Der öffentliche Freiraum kommt in Lübeck seinen vielfältigen Aufgaben nicht mehr nach. Seit den 90er Jahren steigt die zu unterhaltende Fläche stetig an, da sich durch jedes neue Baugebiet auch die öffentlichen Freiräume erweitern. Gleichzeitig entwickeln sich die zur Verfügung stehenden Ressourcen rückläufig. Die Haushaltslage führt dazu, dass weder eine qualitativ ausreichende Grünversorgung gewährleistet wird noch eine werterhaltende Pflege der Anlagen möglich ist. Die „Mangelbewirtschaftung“ führt bis auf wenige Ausnahmen zu einer stadtweiten Vernachlässigung der Grünanlagen und dadurch zu einem schnelleren Sanierungsbedarf. Die aus der Standardreduzierung resultierende Monotonie vieler Anlagen sowie der vielerorts ungepflegte Eindruck führen zu einer Attraktivitätssenkung für Bürger, potenzielle Neubürger und Touristen als auch zu mangelnden Lebensraum für die Entwicklung einer Artenvielfalt.

“ Lösung:

Es wird ein gesamtstädtisches Freiflächenkonzept entwickelt. Dieses Freiraumprogramm beschreibt Ziele und Entwicklungsperspektiven für die Versorgung, Gestaltung, Aufwertung und Unterhaltung der Grün- und Freiräume der Hansestadt Lübeck. Mit diesem Konzept soll ein breiter Diskurs angestoßen werden, welche Qualitäten und Quantitäten sich Lübeck leisten soll, will und kann, wie der Spagat zwischen einer notwendigen Profilbildung der Hansestadt und den Rahmenbedingungen (Ressourcen, Demographie) zu schaffen ist, wo tatsäch-

lich die Handlungsschwerpunkte und Prioritäten der Zukunft liegen, aber auch wo ein gesamtstädtisch betrachteter, sinnvoller Rückbau bzw. Umbau möglich ist.

Das Freiraumprogramm besteht aus insgesamt zwei Bausteinen:

Teil 1: Grundlagen mit Zielvorgaben

Teil 2: Freiraumentwicklungsplan mit Maßnahmen

Mit dem vorliegenden Baustein „Grundlagen“ (Anlage 2) wurden für die strategische Freiraumversorgung fachliche Ziele erarbeitet. Diese Zielvorschläge dienen als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien.

Auf Basis der beschlossenen Zielvorgaben wird ein Freiraumentwicklungsplan mit den notwendigen Maßnahmen erarbeitet und die dazu notwendigen Ressourcen transparent dargestellt. **Nach** Vorlage des Freiraumentwicklungsplans erfolgt eine erneute Beschlussfassung über die konkrete Ausgestaltung.

2. Lübecker Stadt-Grün

Im Grünbuch „Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft“ (05|2015) legt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eine umfassende Bestandsaufnahme über die vielfältigen Funktionen und Vorteile des Stadtgrüns für Mensch, Stadtnatur und Stadtgesellschaft dar.

Vertiefende Informationen zur Bedeutung des Stadtgrüns finden Sie im Grundlagenbericht in Kap 2.2

„Urbane Parks, Grünflächen und Gärten verbessern die Luftqualität und das Stadtklima, sie dämpfen Lärm, sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen und tragen so zum Artenschutz und zum Erhalt der Biodiversität bei, sind Reserverflächen für Hochwasser- beziehungsweise Starkregenereignisse, leisten einen Beitrag zur Grundwasserneubildung und zum Bodenschutz. Sie sind zudem Orte der Erholung und der Umweltbildung, sie können das nachbarschaftliche Miteinander und die Integration sozialer und kultureller Milieus fördern und sie können das Wohlbefinden und die Lebensqualität in der Stadt verbessern.“

Menschen ziehen wieder in die Städte zurück. Ihre Sehnsucht nach der Natur und ihr Verlangen nach deren Wohlfahrtswirkungen bringen sie mit. Das hat auch Folgen für das städtische Grünangebot. Immer mehr wird es zu einem zentralen Gradmesser für städtische Lebensqualität.

Lübeck hat einen wertvollen Bestand an öffentlichen Frei- und Grünräumen. 650 ha öffentliche Grünflächen (351 Parkanlagen, 173 Spielplätze, 5 Friedhöfe) verteilen sich über das Stadtgebiet. Hinzu kommt entlang der Infrastrukturbänder der Stadt das Begleitgrün mit ca. 141 ha unterschiedlicher Qualität.

Vertiefende Informationen zur Grünversorgung finden Sie im Grundlagenbericht in Kap 3

Lübeck ist eine grüne Stadt, dies soll auch in Zukunft so bleiben. Dabei liegt ein zentrales Augenmerk auf der „Grünraumgerechtigkeit“: Alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt haben das gleiche Recht auf hochwertige Versorgung mit Grün- und Freiräumen. Diese dienen besonders dem Alltagsleben und sind flächendeckend bereitzustellen. Der Grün- und Freiraum wertet Wohnquartiere auf. Geeignete Verbindungselemente sollen eine möglichst gleichmäßige Infrastrukturversorgung mit Grün- und Freiräumen sicherstellen. Die Entwicklung eines robusten Freiraumsystems und die Sicherung der erforderlichen Flächen ermöglichen es, auch künftigen Generationen in einer wachsenden Stadt hochwertige Grün- und Freiräume zur Verfügung zu stellen.

Das Grünangebot ist in den Stadtbezirken unterschiedlich ausgeprägt.

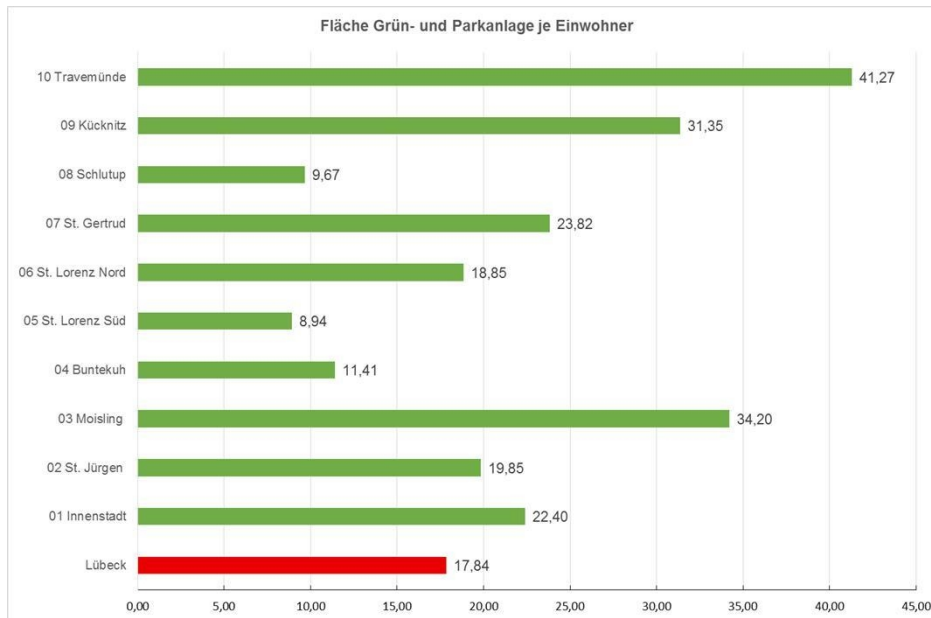


Abb.: Grünversorgung mit öffentlichen Grün- und Parkanlagen nach Stadtteilen

Die Flächengröße pro Stadtteil ist aber nur ein Kriterium. Einige Stadtteile haben zudem gut erreichbare Angebote für die Naherholung in der umgebenen Landschaft. Die unterdurchschnittliche Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Parkanlagen, wie z. B. in Schlutup relativiert sich dadurch etwas. Die Qualität von Freiräumen einer Stadt wird durch verschiedenste Funktionen bestimmt: durch z. B. die Nutzungsangebote, das Freisein von Lärm, die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, die Verteilung in der Stadt, die Gestaltung oder die Naturnähe. Wesentlich ist auch, ob diese Freiräume öffentlich zugänglich und erlebbar sind, ob sich die Bewohner und Besucher darin wohl fühlen. Daher ist ein differenzierter Blick notwendig.

Finanzierung des öffentlichen Freiraums

Eine werterhaltende Pflege ist in Lübeck nicht mehr gewährleistet, zumal die Folgekosten für Unterhaltung und Instandsetzung bei neuen Grünflächen oft zu wenig berücksichtigt werden. Der tatsächliche Finanzbedarf für die fachlich adäquate Pflege und Unterhaltung öffentlichen Grüns ist in Lübeck seit vielen Jahren deutlich höher als die unter den teils prekären Haushaltsbedingungen bereitgestellten Mittel. Auch im interkommunalen Vergleich der KGSt liegt Lübeck mit 0,45 € / m² deutlich unter dem bundesweiten Medianwert (1,19 € / m²). Laut KGSt kann bei Orientierungswerten unterhalb des 25er Perzentils (0,61 € / m²) von einem „reduzierten“ Pflegezustand ausgegangen werden, der max. die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten abzielt und nicht den Werterhalt der Anlagen forciert. Untersuchungen der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)¹ definieren als untersten Wert zur werterhaltenden Pflege ein Budget von 1,20 € je m² Grün- und Parkanlage. Auch die investiven Mittel bzw. die Festwerte erlauben keine kontinuierliche Sanierung der Anlagen. So müsste bspw. für den Werteehalt der Grün- und Parkanlagen jährlich 1,3 Mio. € zur Verfügung gestellt werden, tatsächlich sind es 400 T€. Die Situation wird sich mit der zunehmenden Verdichtung und der damit einhergehenden intensiveren Nutzung und Zuwachs der Flächen weiter verschärfen.

3. Zukunftsgerichtete Grünversorgung

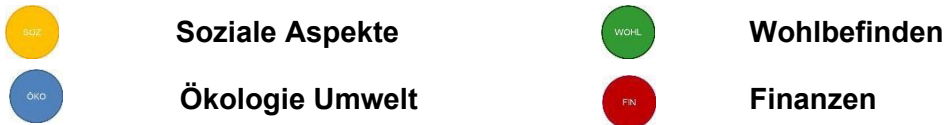
Das Stadt-Grün bildet das Grundgerüst an Freiräumen, in das die Bebauung der Gesamtstadt eingebettet ist. Die Flächen des Stadt-Grüns sind sehr heterogen in Nutzung, Gestaltung und Ausstattung. Stadt-Grün erfüllt viele Funktionen. Die Herausforderungen an die Freiräume der Hansestadt Lübeck sind extrem vielfältig, zahlreiche

Vertiefende Informationen finden Sie im Grundlagenbericht im Kap. 4.2.

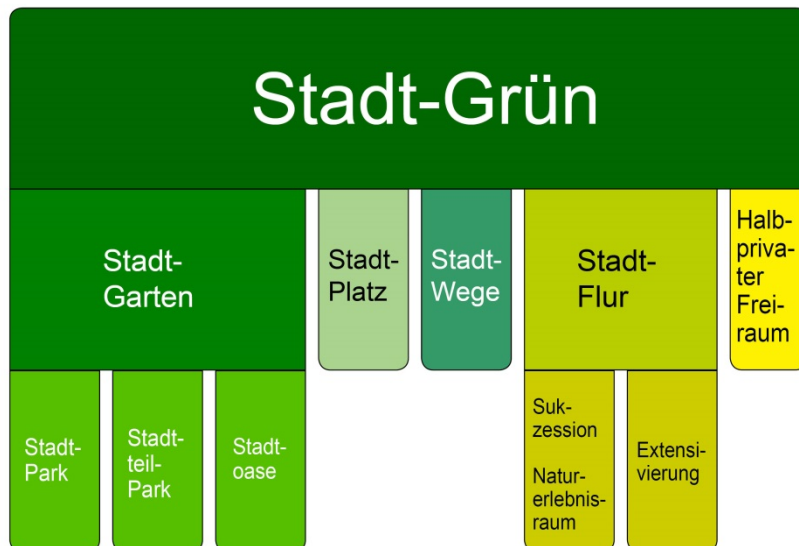
¹ Zusammenschluss kommunaler Grünflächenverwaltungen, der im Rahmen der Fachkommission Stadtgrün den Deutschen Städtetag unterstützt

Nutzungsansprüche und Interessenlagen überlagern sich. Ein Park ist nicht nur ein Ort der Kontemplation, des Spazierengehens und des Naturgenusses, sondern auch Sportraum, Lesezimmer, Partyraum, Bildungsraum, Veranstaltungsraum und ein Raum für biologische Vielfalt.

Folgende, vielfältige Funktionen werden von Grün- und Freiflächen erfüllt:



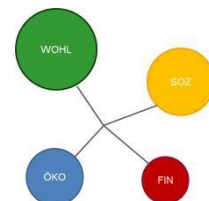
Nach den von ihnen hauptsächlich zu erfüllenden Funktionen werden die öffentlichen Frei- und Grünanlagen in **Stadtgrün-Schwerpunkt** eingeteilt.



Für jeden Stadtgrün-Schwerpunkt wird eine Leitfunktion mit Zusatzfunktionen definiert. Zur Ermittlung der Leit- und Zusatzfunktionen werden die sozialen Aspekte, das Wohlbefinden, die Umweltaspekte und die ökonomischen Auswirkungen ins Verhältnis gesetzt. Aus dem Funktionsprofil lässt sich Ziel, Gestaltung und Aufwand der Pflege ableiten.

▪ **Stadt-Gärten – die grünen Visitenkarten der Stadt**

Stadt-Gärten sind die grünen Visitenkarten der Stadt und der Stadtteile. Unter den Stadt-Gärten werden die gestalteten, öffentlichen Grünanlagen gefasst. Es wird zwischen Grünanlagen mit stadtweiter (**Stadt-Park**) und mit stadtteilbezogener Bedeutung (**Stadtteil-Park**) und der wohnungsnahen Grünversorgung (**Stadt-Oase**) differenziert.



Freiraumversorgung

Funktionales Ziel: Schwerpunkt Wohlbefinden

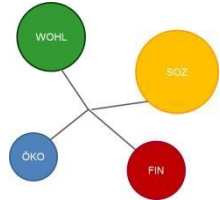
Quantitative Ziele:

Ein Stadtteil-Park hat eine Flächengröße von mindestens 5 ha. Eine Versorgung der Einwohner im Einzugsbereich von min. 10 m² Parkfläche ist sicherzustellen. Die Anlagen sind in 1.500 m erreichbar.

Weiterhin werden zur Nahversorgung öffentliche Grünanlagen als Stadt-Oasen angeboten, die in einer Entfernung von 300 - 500 m erreichbar sind. Pro Einwohner im Einzugsgebiet stehen 4 m² zur Verfügung.

▪ Stadt-Plätze - Kommunikationspunkte des öffentlichen Lebens

Stadt-Plätze sind zentrale Orte urbanen Lebens, eingebunden in eine spezifische städtebauliche Struktur. Es wird zwischen Plätzen mit stadtweiter und mit stadtteilbezogener Bedeutung unterschieden. Promenaden an den Wasseradern werden hier den Plätzen zugerechnet.

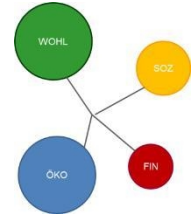


Freiraumversorgung

Funktionales Ziel: Schwerpunkt Soziale Aspekte

▪ Stadt-Wege – In Lübeck geht's gut!

Mit den Stadt-Wegen sollen Verbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen wiederbelebt oder geschaffen werden. Mit dem zu entwickelnden Netz der Freiräume soll eine Wiedervernetzung der Lebensräume erreicht werden sowie eine neue Infrastruktur urbaner Mobilität entstehen.



Freiraumversorgung

Funktionale Ziele: Schwerpunkte Wohlbefinden, Ökologie/Umwelt

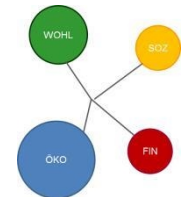
quantitative Ziele:

Für 50% der Hauptverkehrsstraßen gibt es alternative Stadt-Wege für Fußgänger und Rad-fahrende.

Die Vorgaben des Landschaftsplanes und des Bienenaktionsplanes werden umgesetzt.

▪ Stadt-Flur –grüne Inseln und Stadtränder

Der Schwerpunkt der Stadt-Flur ist Ökologie und Umwelt. Damit ergeben sich Optionen einer naturnäheren Entwicklung und damit Steigerung der Biodiversität, Möglichkeit der Naturerfahrungen und individuellen Aneignung der Flächen.



Freiraumversorgung

Funktionale Ziele:

Sukzession: Schwerpunkte Ökologie und soziale Aspekte

Extensivierung: Schwerpunkt Ökologie

Qualitative Ziele:

Stadt-Flur wird das gesamte Stadtgebiet durchdringen und in Teilen, dort wo ökologisch und landwirtschaftlich verträglich, in Verbindung mit Stadtwegen auch den Stadtrand ausbilden. Bei der Extensivierung bzw. der gelenkten Sukzession wird die Extensivierung von innen nach außen verstärkt, um eine Verbindung zur freien Landschaft zu erzielen. In Verbindung mit Stadt-Wegen bildet Stadt-Flur als Trittsteine ein Netz zwischen den Inseln der großflächigen Schutzgebiete.

▪ Halbprivate Nutzungsformen

“ Neue Formen des Gärtnerns

Die Beteiligung der Bürger der Stadt an neuen Nutzungskonzepten der Stadtlandschaft ist gewünscht. Von Bürgern gemeinschaftlich organisierte Gartenprojekte im eigenen Wohnumfeld, z.B. Urban Gardening, Selbsterntegärten, interkulturelle Gärten, Anlage von Obstwiesen sind hier als Stichworte zu nennen.



Freiraumversorgung

Funktionale Ziele:

Schwerpunkte Ökologie und soziale Aspekte.

Qualitative Ziele:

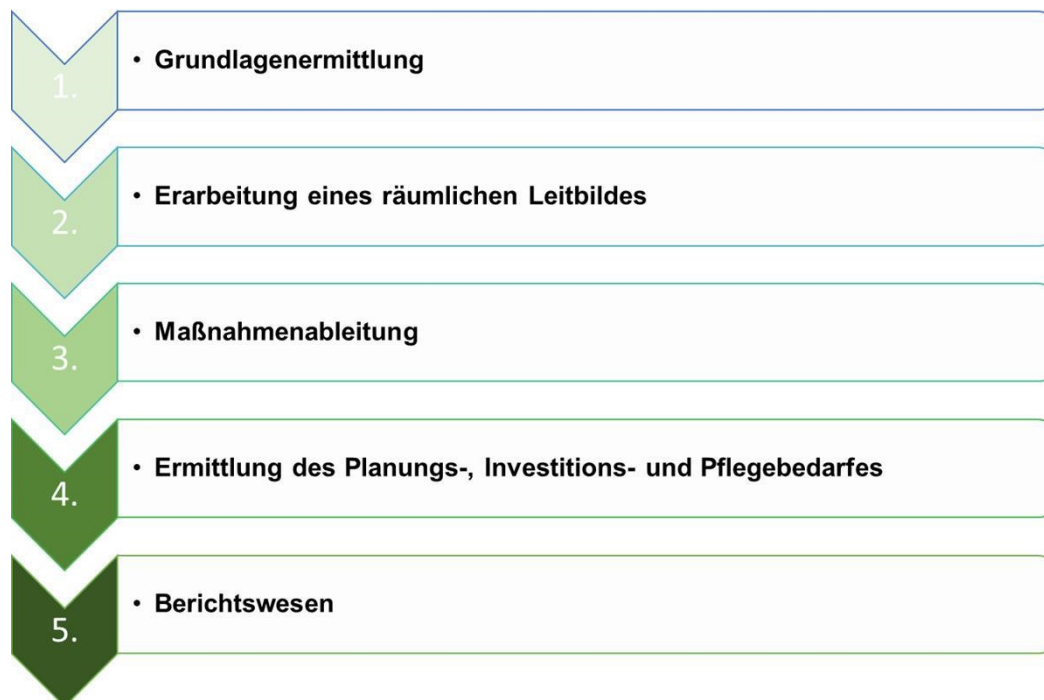
Initiativen werden durch Flächenbereitstellung auf Stadtquartierebene unterstützt. Damit können sich niederschwelligen Umwelt-Lernorten als kleinräumige Hotspots der städtischen Artenvielfalt und aktiv nutzbaren, selbst organisierten Räumen für Naturerlebnis entwickeln, insbesondere auch für nicht mit eigenen Gärten versorgte Bürgerinnen

4. Planungsauftrag

Auf Basis der vorliegenden Grundlagen und den festgeschriebenen Zielen erfolgt unter Einbeziehung der Bürger die Erarbeitung eines Freiraumentwicklungsplans. Eingebunden wird das Freiraumprogramm in das gesamtstädtische Konzept Lübeck überMorgen.

“ **Vorgehensweise:**

Folgende Vorgehensweise wird vorgeschlagen:



1. Grundlagenermittlung

Im Rahmen der Grundlagenermittlung werden die vorliegenden Karten, Daten und Gutachten gesichtet. Die Grundlagendaten werden auf Planungsrelevanz geprüft und als digitale Grundlagenkarten zusammengestellt. Die planungsrelevanten Sachverhalte werden auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen ermittelt und beschrieben.

Die Freiflächenversorgung in den Lübecker Stadtbezirken wird auf Grundlage der im 1. Teil des Freiraumprogramms vorgegebenen Ziele analysiert. Die Flächendaten der Grünanlagen werden bereits seit 2000 in einem digitalen Grünflächenmanagementsystems geführt. Diese werden mit den vorliegenden Grundlagendaten und demographischen Daten verschnitten.

Der Versorgungsgrad mit Freiflächen wird auf Bezirksebene analysiert. Die öffentlichen Freiräume werden den Stadt-Grün - Schwerpunkten zugeordnet. Dabei können sich Freiraumfunktionen vernetzen, überlagern und ergänzen. So kann z. B. die Grünanlage Wiesental

gleichzeitig den Schwerpunkt „Stadt-Teilpark“ wahrnehmen als auch Bestandteil eines Stadt-Weges sein

Unterversorgte Stadtgebieten werden herausgearbeitet. Für die Bewertung hinsichtlich der quantitativen Ziele werden zusätzlich die freie Landschaft, städtische Wälder, Kleingartenanlagen, weiteres öffentliches Grün wie z. B. die Parkanlagen in der Verantwortung der Kurbetriebe in Travemünde herangezogen.

2. Erarbeitung eines digitalen räumlichen Leitbildes

Im Rahmen einer räumlichen Analyse werden die erhobenen Grunddaten mit anderen Planungen abgeglichen, um Synergien zu verdeutlichen. Mögliche Daten für die Verschneidung sind: Frischluftschneisen, Biokorridore, Senken und Fließwege, die z. B. von der UNV digital geführt werden, aber auch Planungen und Konzepte. Suchräume zur Ergänzung der Freiraumstrukturen werden dargestellt und Aufwertungspotentialen in bestehenden öffentlichen Freiräumen identifiziert.

Das Ergebnis der Analyse ist die räumlichen Darstellung der Zielerreichung, Potenziale und Defizite in Form von

- Flächen, die den Zielen entsprechen
- Herausarbeiten von unterversorgten Stadtgebieten
- Empfehlungen zu Neuausrichtung einzelner Freiflächen und deren zukünftigen Entwicklungsstandards
- fehlende Flächen, z. B. der Lückenschluss beim Stadt-Wegenetz

Das Ergebnis der Bewertung ist der Freiraumentwicklungsplan mit der räumlichen Darstellung der Zielerreichung, Potenziale und Defizite in Form von

- Flächen, die den Zielen entsprechen
- Entwicklungsmöglichkeit der vorhandenen Freiräume
- fehlende Flächen, z. B. der Lückenschluss beim Stadt-Wegenetz

Die gewonnenen Erkenntnisse werden zu einem digitalen räumlichen Leitbild für die Entwicklung von öffentlichen Freiräumen in der Stadt zusammengefasst.

3. Maßnahmenableitung

Es erfolgt ein systematischer Abgleich des Leitbildes mit dem Ist-Zustand der Flächen.

Nach strategischen und pragmatischen Parametern, wie z. B. politische Prioritätensetzung zur Entwicklung einzelner Stadtquartiere, Synergien mit anderen Vorhaben und Planwerken, Kosten-/Nutzen-Abwägungen, Pilotcharakter der Flächenentwicklung, werden Prioritäten zur Flächenentwicklung gesetzt.

Bedeutsam ist auch der Aspekt der Umweltgerechtigkeit. Siedlungsbereiche mit einer hohen Verdichtung und einem geringen Anteil von privatem Grün erhalten eine höhere Gewichtung.

4. Ermittlung des Planungs-, Investitions- und Pflegebedarfes

Auf Grundlage der Prioritätensetzung werden einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung des räumlichen Leitbildes in Steckbriefen beschrieben. Die Steckbriefe beschreiben die nötigen Planungsschritte vom Ist-Zustand zur gewünschten Entwicklung mit grobem Investitionsbedarf (z. B. für Umstrukturierungen oder Flächenkauf) und zeitlicher Perspektive.

Mit der Zuordnung der Flächen zu Stadt-Grün-Schwerpunkten ändert sich ggfls. die Funktion und Nutzung und damit auch die Zuordnung zu Erhaltungs- und Pflegeklassen. Die daraus resultierenden Änderungen werden dargestellt und die Bewirtschaftungskosten ermittelt.

5. Berichtswesen

Zur Messung der Zielerreichung der funktionalen und quantitativen Ziele werden Kennzahlen erarbeitet und ein Berichtswesen installiert.

“ Partizipation

Das Freiraumprogramm setzt die Weichen für die zukünftige Freiraumversorgung der Lübecker Bürger. Daher ist es zwingend erforderlich, dass das Programm von der Mehrheit der

Lübecker Bürger und Bürgerinnen mitgetragen wird. Die Bürgerinnen und Bürger sollen dazu aufgefordert werden, vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele die Vorschläge der Verwaltung zu bewerten und eigene, alternative Vorschläge zu formulieren. Dadurch soll deutlich werden, in welchen Bereichen die Bürgerinnen und Bürger die Änderungen eher tolerieren bzw. befürworten und in welchen Bereichen diese nicht akzeptiert werden.

Bei dem Verfahren handelt es sich um ein informelles, indirekt-demokratisches Beteiligungsangebot und nicht um eine Form direkter oder repräsentativer Demokratie. Das bedeutet, dass die Ergebnisse nicht unmittelbar in das Freiraumprogramm einfließen, sondern vermittelt über die Beratungs- und Entscheidungsgremien der gewählten Politikerinnen und Politiker Auswirkungen haben. Die Bürgerinnen und Bürger treten bei dem Verfahren also als Beraterinnen und Berater auf. Ihre Bewertungen, Vorschläge und Kommentare werden der Politik als Beratungsinput bereitgestellt. Letztendlich wird und muss die Politik darüber entscheiden, welche der durch die Bürgerinnen und Bürger bewerteten und eingebrachten Vorschläge Berücksichtigung finden sollen und welche nicht.

Folgende Bausteine sind angedacht:

- Auswertung der Lübecker Bürgerbefragung aus dem Jahre 2013, ergänzende Befragung der Bürger an ausgewählten Standorten
- Bildung eines Projektbeirates während der Planungsphase aus Vertretern der Verwaltung, der Fraktionen, NGOs
- Eine Informations- und Beteiligungsveranstaltungen in den Stadtteilen im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans zur Vorstellung des Entwurfs, der Kategorisierung des Stadt-Grüns und die damit verbundenen Änderungen
- Stadtteilbezogene Information der Bürger und Bürgerinnen auf den Wochenmärkten
- Beteiligung von Kinder und Jugendlichen in den mit der Beauftragten für Kinder- und Jugendbeteiligung abzustimmenden Formaten
- Vorstellung des Entwurfs des Freiraumentwicklungsplans in den verschiedenen Gremien, wie Kücknitzer Runde, Vorwerker Runde, St. Jürgen Runde, AGU, usw.
- Informationsportal im Internet mit Kommentarfunktion
- Diskussion des Entwurfes im Bau- und Umweltausschuss
- Abwägung und Einarbeitung der Änderungswünsche
- Beschluss des Freiraumentwicklungsplanes

“ **Kosten:**

Mit dem Planungsauftrag wird **gruppe F Landschaftsarchitekten** beauftragt. gruppe F Landschaftsarchitekten aktualisiert zurzeit den Klimalandschaftsplan und ermittelt in diesem Projekt bereits grundlegende Daten. Mit der Beauftragung werden Synergien erzeugt und damit Kosten minimiert.

Die Kosten für die Erstellung des Freiraumentwicklungsplanes liegen bei ca. 95.000 €.

Die Haushaltsmittel zur Finanzierung des Auftrages sind im Produktsachkonto 551001.000.7431007 geordnet.

Anlagen:

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Stadt-Grün verbindet – Freiraumprogramm für öffentliche Grün- und Freiflächen – Teil 1: Grundlagen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich:5.660 - Stadtgrün und Verkehr
Produkt: 551001

Anlage zur Vorlage vom 28.01.2019
VO-Nr.: 2019/07070

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2019	2020	2021	2022
Erträge				
Aufwendungen	-95.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-95.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-95.000,00			
Saldo Finanzplan	-95.000,00	0,00	0,00	0,00

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Mehr) Aufwendungen:	551001 000.5431007	Öffentl. Grün- und Landschaftsbau-Sachverst., Gerichts-u.ä.Kosten	-95.000,00
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
Saldo Ergebnisplan			-95.000,00

Produktsachkonten		Finanzplan
Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Mehr) Auszahlungen:	551001 000.7431007	Öffentl. Grün- und Landschaftsbau-Sachverst., Gerichts-u.ä.Kosten
(Mehr) Auszahlungen:		
(Mehr) Auszahlungen:		
(Mehr) Auszahlungen:		
Saldo Finanzplan		-95.000,00

Hansestadt LÜBECK 



Ein Teilprojekt von
LÜBECK überMORGEN



Teil 1 - Grundlagen



Stadtgrün und Verkehr 
2018

Inhalt

1. Anlass	4
1.1 Grün ist die neue Sehnsuchtsfarbe	5
1.2 Infrastruktur des Alltagslebens sicherstellen	5
1.3 Finanzierung des öffentlichen Grüns	6
1.4 Wandel gestalten	7
2. Freiraum im Wandel	8
2.1 Der Freiraum – ein Teil der Stadt	8
2.2 Bedeutung von Stadtgrün	9
2.3 Herausforderungen für den Lübecker Freiraum	10
2.3.1 Kompakte, wachsende Stadt	10
2.3.2 Klimawandel – Klimaanpassung	11
2.3.3 Wasser in der Stadt	12
2.3.4 Naturerfahrung und Biodiversität	12
2.3.5 Sozio-demografischer Wandel	13
2.3.6 Mobilität und Bewegungskultur	13
2.3.7 Multicodierung der Grünflächen	14
3. Grünversorgung	15
3.1 Quantitative und funktionale Versorgung mit öffentlichen Grünflächen	15
3.2 Grünflächenbestand in den Stadtteilen im Einzelnen	17
3.2.1 Innenstadt	17
3.2.2 St.- Jürgen	18
3.2.3 Moisling	19
3.2.4 Buntekuh	20
3.2.5 St.- Lorenz- Süd	21
3.2.6 St.- Lorenz- Nord	22
3.2.7 St.- Gertrud	23

3.2.8	Schlutup	24
3.2.9	Kücknitz	25
3.2.10	Travemünde	26
4.	Grünflächenbedarf	27
4.1	Grün im Spannungsfeld	27
4.2	Ziele der Freiraumversorgung für Lübeck	29
4.2.1	Stadt-Gärten – die grünen Visitenkarten der Stadt	30
4.2.2	Stadt-Plätze - Kommunikationspunkte des öffentlichen Lebens	31
4.2.3	Stadt-Wege – In Lübeck geht's gut!	32
4.2.4	Stadt-Flur – grüne Inseln und Stadtränder	32
4.2.5	Halbprivate Nutzungsformen	33
5.	Nächste Schritte	34

1. Anlass

► Problem

Öffentliche Freiräume sind ein bedeutsamer Teil der städtischen Infrastruktur. Sie erfüllen vielfältige soziale, ökologische, ökonomische, kulturelle und identitätsstiftende Funktionen. Der öffentliche Freiraum kommt in Lübeck seinen vielfältigen Aufgaben nicht mehr nach. Seit den 90er Jahren steigt die zu unterhaltende Fläche stetig an, gleichzeitig entwickeln sich die zur Verfügung stehenden Ressourcen rückläufig. Die Haushaltslage führt dazu, dass weder eine qualitativ ausreichende Freiraumversorgung gewährleistet wird noch eine werterhaltende Pflege der Anlagen möglich ist. Die „Mangelbewirtschaftung“ führt bis auf wenige Ausnahmen zu einer stadtweiten Vernachlässigung der Grünanlagen und dadurch zu einem schnelleren Sanierungsbedarf. Die aus der Standardreduzierung resultierende Monotonie vieler Anlagen sowie der vielerorts ungepflegte Eindruck führen zu einer Attraktivitätssenkung für Bürger und potenzielle Neubürger als auch zu mangelnden Lebensraum für die Entwicklung einer Artenvielfalt.

► Lösung:

Es wird ein gesamtstädtisches Freiraumkonzept entwickelt. Dieses Freiraumprogramm beschreibt Ziele und Entwicklungsperspektiven für die Versorgung, Gestaltung, Aufwertung und Unterhaltung der Grün- und Freiräume der Hansestadt Lübeck. Mit diesem Konzept soll ein breiter Diskurs angestoßen werden, welche Qualitäten und Quantitäten sich Lübeck leisten soll, will und kann, wie der Spagat zwischen einer notwendigen Profilbildung der Hansestadt und den Rahmenbedingungen (Ressourcen, Demographie) zu schaffen ist, wo tatsächlich die Handlungsschwerpunkte und Prioritäten der Zukunft liegen, aber auch wo ein gesamtstädtisch betrachteter, sinnvoller Rückbau bzw. Umbau möglich ist.

Das Freiraumprogramm besteht aus insgesamt zwei Bausteinen:

- Teil 1: Grundlagen mit Zielvorgaben
- Teil 2: Freiraumentwicklungsplan mit Maßnahmen

Mit dem vorliegenden Baustein „Grundlagen“ werden für die strategische Freiraumversorgung die Ziele definiert, auf Basis derer im Teil II Freiraumplan die Entwicklungsmaßnahmen erarbeitet und die dazu notwendigen Ressourcen transparent dargestellt werden.

1.1 Grün ist die neue Sehnsuchtsfarbe

Die Menschen ziehen wieder in die Städte zurück. Ihre Sehnsucht nach der Freiheit in der Natur und ihr Verlangen nach deren Wohlfahrtswirkungen bringen sie mit. Das hat auch Folgen für das städtische Freiraumangebot. Immer mehr wird es zu einem zentralen Gradmesser für urbane Lebensqualität.

Die Bedeutung des urbanen Grün ist hoch. Dies zeigen auch die Ergebnisse der 2013 durchgeführten Bürgerbefragung in Lübeck. Für 98,77 % der befragten Bürger sind Grün- und Parkanlagen sehr wichtig bzw. wichtig.

Das Ideal

Ja, das möchte:

Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße; mit schöner Aussicht, ländlich mondän, vom Badezimmer die Zugspitze zu sehn, - aber abends zum Kino hast du nicht weit.

Kurt Tucholsky (1927)

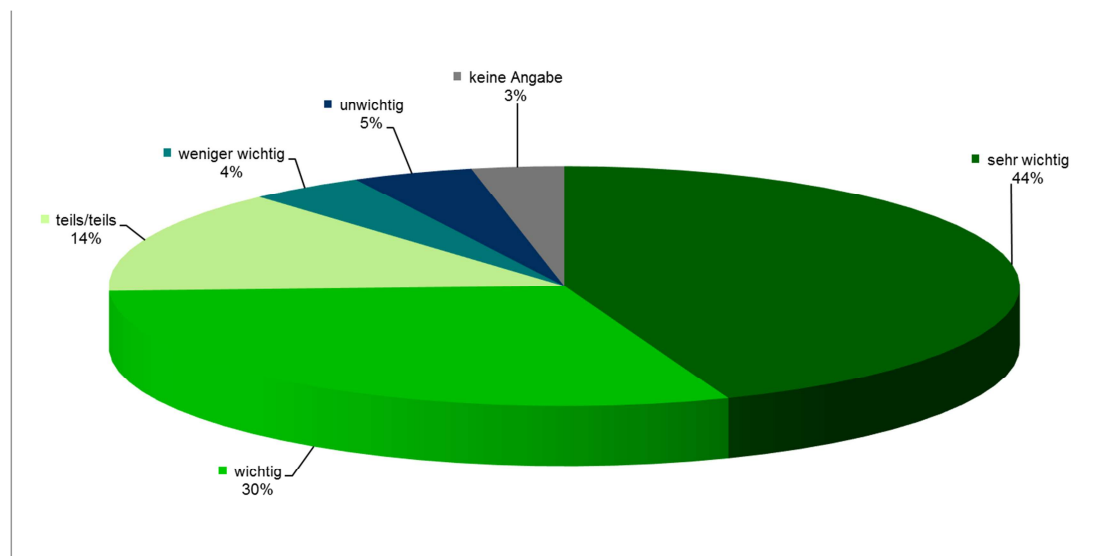


Abb. 1: Bedeutung der Nähe zu Grünflächen und Landschaft für die Wahl des Wohnortes (2013)

Für drei von vier Befragten (74%) ist das Grünangebot auch bei der Wahl ihres Wohnortes wichtig. Mehr als 77 Prozent aller Befragten besuchen Grün- und Parkanlagen mindestens einmal wöchentlich, jeder Vierte von ihnen sogar täglich. Damit zählen Grün- und Parkanlagen für alle Altersgruppen und Geschlechter zu den am häufigsten genutzten städtischen Angeboten.

1.2 Infrastruktur des Alltagslebens sicherstellen

Stadt- und Freiraumentwicklung muss sich auch vor dem Hintergrund demografischer, sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Entwicklungen neu orientieren. Der demographische Wandel hat Auswirkungen auf die Sozialstruktur, die öffentlichen Haushalte und Planungsaufgaben sowie die Auslastung und Nutzungsanforderungen der Infrastruktur. Die soziale und kulturelle Differenzierung der Gesellschaft führt zu einer Vielfalt von Lebensstilen und Lebensformen: die Gesellschaft wird heterogener und kleinteiliger.

Stadt- und Freiraumentwicklung ist ein dynamischer Prozess, der immer auch ein Abbild gesellschaftlicher Entwicklungen darstellt. Die Vorstellungen von Stadtgesellschaft ändern sich, und somit auch die Zielsetzungen in der Stadt- und Freiraumplanung: Erholung ist nicht mehr nur eine vom Arbeitsalltag losgelöste Wochenendaufgabe. Erholung in der Mittagspause ist genauso bedeutsam wie der stressfreie Weg zum Arbeitsplatz mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Grün in der Stadt schafft Lebensqualität! Die Lübecker Bürger wünschen sich Urbanität, aber eben auch wilde sowie geordnete Natur, Rückzugs- und Erholungsmöglichkeiten, Spiel-, Sport- und auch Begegnungsorte unter freiem Himmel. Gleich vor der Haustür oder zumindest gut erreichbar. Die Bereitstellung von Freiräumen entspricht daher einer Infrastrukturleistung und ist

im Hinblick auf den Versorgungsgrad und Netzwerkfunktion mit den technischen Infrastrukturleistungen zu vergleichen.

Freiraumplanung, Klimaschutz und Naturschutz in Konzepte zur Innenentwicklung zu integrieren stellt eine große Herausforderung für Kommunen dar. Denn zwischen baulicher Nachverdichtung und innerstädtischer Freiraumentwicklung gibt es viele Ziel- und Nutzungskonflikte. Mit der so genannten doppelten Innenentwicklung muss das Ziel verfolgt werden, den Flächenverbrauch einzudämmen und damit den Landschaftsraum zu schützen. Gleichzeitig müssen Städte und Gemeinden aber auch die Entwicklung und Gestaltung von Grün- oder Freiflächen im Blickfeld behalten. Der Siedlungsbestand muss also nicht nur baulich, sondern auch durch ausreichende Grünräume qualifiziert werden.

1.3 Finanzierung des öffentlichen Grüns

„Kommunales Grün ist unterfinanziert.“ Zu diesem Ergebnis kam bereits 2009 der Landesrechnungshof Hamburg, als er feststellte: "Der Unterhaltsbedarf für Grünanlagen und Spielplätze kann nur zu rund 55 Prozent abgedeckt werden." Diese Hamburger Situation ist kein Ausnahmefall, sondern ein Spiegelbild der Situation der „Grünflächenverwaltungen“ in Deutschland,- so auch in Lübeck. Dies zeigen auch die langjährigen Vergleiche der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt)¹. Eine werterhaltende Pflege ist in den meisten Kommunen nicht mehr gewährleistet – zumal die Folgekosten der Unterhaltung und Instandsetzung bei neuen Grünflächen oft nicht berücksichtigt werden.

Niemand kann aber adäquat arbeiten, wenn die Arbeitsgrundlage nicht stimmt. Ohne eine angemessene Ausstattung mit Ressourcen – also Finanzen und Personal - kann auch das Grünflächenmanagement seine Aufgaben nicht fach- und ergebnisgerecht erfüllen. Der tatsächliche Finanzbedarf für die fachlich adäquate Pflege und Unterhaltung öffentlichen Grüns ist seit vielen Jahren deutlich höher, als die unter den teils prekären Haushaltsbedingungen bereitgestellten Mittel.

Im interkommunalen Vergleich der KGSt liegt Lübeck deutlich unter dem bundesweiten Medianwert.

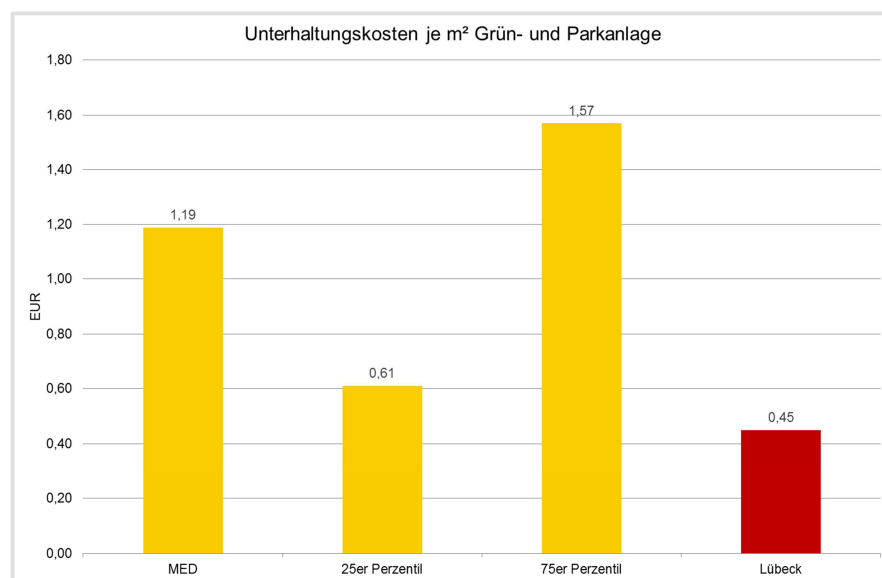


Abb. 2: Bundesweiter Vergleich der Unterhaltungskosten der öffentlichen Grün- und Parkanlagen (KGSt-Bericht Nr. 10/2017)

¹ Die KGSt ist ein Verband mit mehr als 2000 Städte, Kreise, Gemeinden und Verwaltungsorganisationen aller Größenordnungen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Sie unterstützt die Verwaltungsspitze und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Organisationsebenen im Prozess der Verwaltungsmodernisierung (s. www.kgst.de).

Laut KGSt kann bei Orientierungswerte unterhalb des 25er Perzentils von einem „reduzierten“ Pflegezustand ausgegangen werden, der eher auf die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten abzielt und nicht den Werterhalt der Anlagen forciert. Untersuchungen der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)² definieren als untersten Wert zur werterhaltenden Pflege ein Budget von 1,20 € je m² Grün- und Parkanlage.

Auch die investiven Mittel bzw. die Festwerte erlauben keine kontinuierliche Sanierung der Anlagen. So müssten bspw. für den Werterhalt der Grün- und Parkanlagen jährlich 1,3 Mio. € Sachmittel zur Verfügung gestellt werden, tatsächlich sind es 400 tsd. €. So wurden seit der Bewertung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen im Rahmen der Eröffnungsbilanz nur ca. 30 Prozent der erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt.

Zwar konnte in den letzten drei Jahren der Haushaltsansatz gesteigert werden, trotzdem sind die vorhandenen Haushaltsmittel und die Personalressourcen nicht ausreichend. Dies betrifft sowohl die Beschäftigten im Außendienst als auch die Ingenieur- und Meisterebene.

Die Situation wird sich mit der zunehmenden Verdichtung und der damit einhergehenden intensiveren Nutzung der Flächen weiter verschärfen. Bereits bei der Planung neuer Anlagen sollen deshalb die Lebenszykluskosten bedacht werden. Dazu sollte eine Kosten-Nutzen-Analyse die Investitionen mit ihren Folgekosten sowie den Bedarf für Reinvestitionen eindeutig benennen. Entsprechende Mittel müssen dann auch dauerhaft zur Verfügung gestellt werden.

Die Bereitstellung von öffentlichem Freiraum ist eine Pflichtaufgabe von Kommunen. Öffentliches Grün hat eine Daseinsgrundfunktion und gehört, genau wie z.B. Bildung, zu den öffentlichen Aufgaben, die durch Steuergelder finanziert werden sollen und müssen, und genauso wie bei Bildung wird immer wieder die Frage der Quantität und der Qualität diskutiert. Dennoch sollten die Grünakteure nichts unversucht lassen, direkte oder indirekte Erlöse zu erzielen, um der Standardreduzierung und dem Rückbau des Grüns in der Stadt proaktiv zu begegnen. So wird es immer wichtiger, Förderkulissen zu überblicken, Förderetats zu kennen oder Anträge bei Stiftungen usw. vorzulegen. Leider kosten die Recherche von möglichen Förderprogrammen, die Antragsstellung und die Projektdurchführung viel Arbeitszeit und Kraft-Ressourcen, an denen es am meisten mangelt. Als ein positives Signal ist das neue Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung "Zukunft Stadtgrün" zu werten, dass 2017 erstmals startete und dafür in 2017 50 Millionen Euro zur Verfügung stellt.

1.4 Wandel gestalten

Das Freiraumprogramm dient einer Neuorientierung in der Freiraumpolitik. Es ist notwendig, die Grün- und Freiräume Lübecks an die Veränderungen der Stadtgesellschaft und der Stadträume anzupassen. Es dient dem Erhalt und der Entwicklung der Grün- und Freiräume Lübecks und ist Teil der integrierten Stadtentwicklung.

Dabei stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Stadtbild und Stadtentwicklung sollen durch Qualifizierung und Profilierung der Freiräume positiv beeinflusst werden. Auf eine stärkere Verknüpfung zwischen baustruktureller Entwicklung und Freiraumentwicklung wird hingewirkt.
- Strukturwandel und Transformationsprozesse werden aufgegriffen, und Impulse zu einer Anpassung der Freiraumpolitik an veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen gesetzt.
- Städtebauliche, soziale, ökonomische und ökologische Fragestellungen werden bei Planungen und Maßnahmen gleichberechtigt und gleichzeitig berücksichtigt, um die vielfältigen Synergien zwischen den Zielen von Naturschutz, Landschaftspflege und der Stadtentwicklung zu nutzen.

² Zusammenschluss kommunaler Grünflächenverwaltungen, der im Rahmen der Fachkommission Stadtgrün und Friedhöfe den Deutschen Städtetag unterstützt

- Es werden Prioritäten und Gestaltungsschwerpunkte formuliert. Die öffentlichen Ressourcen sollen damit auf wesentliche, für die Freiraumpolitik der Gesamtstadt wichtige Handlungsfelder konzentriert, und damit die Pflege- und Unterhaltungskosten in der Fläche effizienter eingesetzt werden.

Einzelziele der Freiraumplanung, die sich aus dem Vorhergehenden ableiten lassen, sind:

- Bauliche Verdichtung und Freiräume in Einklang bringen
- Werterhaltender Umgang mit öffentlichem Grün
- Attraktive Grünflächen und Stadtplätze schaffen
- Vielfältige Erholungsmöglichkeiten anbieten
- Grüne Freiräume vernetzen
- Grün- und Wasserachsen weiterentwickeln
- Gesundheit und Sport fördern
- Mehrfach- und Zwischennutzungen forcieren
- Auf Klimaanpassung und demografischen Wandel reagieren
- Biodiversität fördern, Naturerfahrungen ermöglichen und Grünflächen für die Umweltbildung in Wert setzen

2. Freiraum im Wandel

2.1 Der Freiraum – ein Teil der Stadt

Aktuelle Planungspraxis ist, dass Belange der Freiraumplanung im Rahmen der Bauleitplanung oder der Fachplanungen zu den städtischen Bereichen Naturschutz, Verkehr usw. berücksichtigt werden, da es keinen eindeutig gesetzlich verankerten Planungsbereich "Freiraumplan und Freiraumentwicklungsplanung" gibt. Eigenständige, nicht rechtsverbindliche Fachgutachten zur Freiraumplanung werden auf diesem Wege in rechtsverbindliche Planungen integriert. Ergänzend sind Landschaftspläne kommunal und verwaltungsintern grundsätzlich verbindlich. Der 2008 beschlossene Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck wurde thematisch zum Thema Erholung in Lübeck fortgeschrieben und am 25. März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen.

Der Begriff des Freiraums wird weit gefasst. Häufig wird "Freiraum" als den im Siedlungsbereich von Hochbauten umgebenen, potenziell vegetationsfähigen, verkehrsfreien oder weit gehend dem nicht motorisierten Verkehr vorbehaltenen Raum definiert, der den natürlichen Witterungsabläufen ausgesetzt ist. In der Siedlungsrandzone kann die Verbindung vom Freiraum zu bebauten Bereichen völlig fehlen, wie es z.B. für großräumige landwirtschaftliche Flächen mit Erholungsfunktionen zutrifft. Diese Definition geht über den Begriff der Grünfläche weit hinaus, wenngleich grünbestimmte Räume für das kommunale Freiflächensystem zentrale Funktionen erfüllen.³

Zum Freiraum zählen die allgemeinen öffentlichen Grün- und Parkanlagen und die zweckgebundenen öffentlichen Grünflächen wie z.B. Kleingartenanlagen, Sportplätze oder Friedhöfe. Zum Freiraumsystem der Hansestadt Lübeck gehören aber auch die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die Wälder, die Gewässer und die vielen Naturräume in den Schutzgebieten. Hinzu kommen die privaten Gärten, die Gemeinschaftsflächen im Geschosswohnungsbau und das Begleitgrün an den Straßen, sowie die Brachflächen. Weiterhin sind die Straßen und Plätze wesentliche Elemente, über die die Stadträume mit den Freiräumen verknüpft werden.

³ Vgl. Heimer/Montag/Herbstreit: Vorbereitende Untersuchungen zum Freiraumentwicklungsplan Braunschweig, Hildesheim 1992, S. 3-9 und S. Bochnig und K. Selle (Hrsg.): Freiräume für die Stadt. Bd. 1: Programme, Konzepte, Erfahrungen, Wiesbaden/Berlin 1992, besonders S. 48

Dieses Freiraumprogramm beschränkt sich jedoch ausschließlich auf öffentliche Freiräume, für die der Bereich Stadtgrün und Verkehr verantwortlich ist. Weitere öffentliche Flächen, wie z.B. Stadtwald oder private Freiräume werden nicht betrachtet. Für die Spielplätze wurde bereits im Jahre 2010 ein Spielplatzentwicklungskonzept erarbeitet. Öffentliche Verkehrsflächen als i.d.R. nicht grünbestimmte Freiräume werden in die Definition "Freiraum" einbezogen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Straßenräume potenziell Freiraumfunktionen wie Verbindungen, Freizeit- und Erholungsraum übernehmen können. Die Betrachtung von Verkehrsräumen als Freiräume beschränkt sich auf solche Flächen, wo aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (z.B. funktionale Bedeutung im Verkehrsnetz, tatsächliches Verkehrsaufkommen, räumliche Ausdehnung) potenziell eine Übernahme von Freiraumfunktionen im o.g. Sinn denkbar ist.

2.2 Bedeutung von Stadtgrün

Im Grünbuch „Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft“ (05|2015) legt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eine umfassende Bestandsaufnahme über die vielfältigen Funktionen und Vorteile des Stadtgrüns für Mensch, Stadtnatur und Stadtgesellschaft dar.

„Urbane Parks, Grünflächen und Gärten verbessern die Luftqualität und das Stadtklima, sie dämpfen Lärm, sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen und tragen so zum Artenschutz und zum Erhalt der Biodiversität bei, sind Reserveflächen für Hochwasser- beziehungsweise Starkregenereignisse, leisten einen Beitrag zur Grundwasserneubildung und zum Bodenschutz. Sie sind zudem Orte der Erholung und der Umweltbildung, sie können das nachbarschaftliche Miteinander und die Integration sozialer und kultureller Milieus fördern und sie können das Wohlbefinden und die Lebensqualität in der Stadt verbessern.“

Mit diesem Zitat werden die wesentlichen Effekte des Stadtgrüns kompakt verdeutlicht.

► Grüne Identität

Urbanes Grün ist überall sichtbar – und deshalb charakteristisch für jede Kommune. Ebenso wie Gebäude legt es ihre kulturelle Entwicklung und ihre aktuelle gesellschaftliche Verfasstheit offen: Historische Parks veranschaulichen gestalterische Strömungen vergangener Zeiten, moderne Gartenanlagen sind aktuelle Zeitzeugen. Im urbanen Grün finden also Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft gleichzeitig statt und verleihen einem Stadtbild eine „Grüne Identität“: historisch, individuell, typisch und profilbildend.

„Grüne Identität“ findet für Einwohner und Besucher nicht nur äußerlich statt, sondern repräsentiert für sie auch das soziale, ökologische und ökonomische Werteverständnis einer Kommune. Je ausgeprägter es ist, umso mehr Lebensqualität empfinden sie. Daher gilt es, urbanes Grün in seiner ganzen Vielfalt zu bewahren, zu pflegen und zu entwickeln.

► Grün ist lukrativ

Aus wirtschaftlicher Perspektive sind urbane Grünräume interessant, weil sie einerseits den Wert von Grundstücken und Immobilien steigern; andererseits machen sie Kommunen als Wirtschaftsstandort attraktiv und ziehen so lokale Investitionen und neue Unternehmen inklusive ihrer Beschäftigten nach sich. Auf diese Weise verbessert die qualitative Versorgung mit Grünflächen auch den regionalen Arbeitsmarkt.

► Grün belebt

Qualitativ hochwertige urbane Grünflächen wie Parks und andere öffentliche Grünanlagen wirken integrativ. Menschen jeden Alters und jeder Kultur finden in ihnen Orte, in denen sie sich körperlich bewegen, erholen oder einander begegnen können. Sie sind demnach physisch, emotional und sozial wichtig für ihr individuelles Wohlbefinden und ihre Zufriedenheit – und erhöhen so mittelbar ihren sozialen Zusammenhalt und ihre soziale Integration.

► **Grün erhält die Lebensgrundlagen in der Stadt**

In ihrer Funktion als Ökosysteme, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und für den Biotopverbund haben urbane Grünflächen das Potenzial, die Biodiversität urbaner Räume nachhaltig zu verbessern. Sie machen Städte zu gesünderen Lebensräumen für den Menschen, weil sie das Klima und die Luftqualität verbessern sowie dabei helfen, Lärm zu mindern.

► **Grün lässt Raum für den Wandel**

Das Verhältnis, das Bewohner zu ihren urbanen Grünflächen haben, wird intensiver. In zunehmend verdichteten Stadträumen suchen sie deshalb auch nach Räumen, in denen sie eigene Impulse setzen können. Sie entdecken das Potenzial städtischen Grüns neu und inspirieren das Stadtleben und die Stadtentwicklung mit kreativen Projekten wie „Essbare Stadt“, Urban Gardening oder Gemeinschaftsgärten. Ein zeitgemäßes Grünmanagement tut gut daran, solche gesellschaftlichen Strömungen sowie die aktive Beteiligung von Bürgern zu unterstützen. Dies wirkt zum einen identitätsstiftend auf die Bürger selbst. Zum anderen werden urbane Grünflächen langfristig bewusster wahrgenommen, geplant und genutzt, wenn Stadtentwicklungsprozesse von Bürgern hinterfragt werden. Beteiligungsprozesse sind deshalb auch ein wichtiges Korrektiv für eine nachhaltig orientierte Grünplanung.

2.3 Herausforderungen für den Lübecker Freiraum

2.3.1 Kompakte, wachsende Stadt

Als dynamische Stadt in Schleswig-Holstein ist Lübeck in den nächsten Jahrzehnten sowohl mit einem Wachstum der Wohnbevölkerung als auch des Tourismus konfrontiert. Diese Entwicklung bietet zahlreiche Chancen zur Weiterentwicklung einer Urbanität mit Wirtschaftskraft und sozialen Möglichkeiten. Die Entwicklung wird jedoch nur dann zukunftsfruchtig sein, wenn es auch gelingt, die Lebensqualität zu erhalten und weiterzuentwickeln. Für diese Frage spielen die Freiräume der Stadt, von den begrünten Straßen bis zu den Parks und den Erholungsgebieten eine zentrale Rolle.

Lübeck ist eine Flächenstadt mit einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von ca. 1.028 Einwohner je km² (Stand 31.12.2016) bezogen auf das gesamte Stadtgebiet. In der Innenstadt steigert sich die Dichte auf 6.161 Einwohner je km². In den letzten 2 Jahren begrüßte Lübeck ca. 5.000 neue Bürger. Das Bevölkerungswachstum hält an, bis 2030 wird ein Zuwachs auf 222.792 Bürger prognostiziert. Mit der Zunahme der Einwohnerzahl werden auch die Zahl der Haushalte und damit der Bedarf an neuen Wohnungen steigen. Bis 2025 wird mit einem zusätzlichen Wohnungsbedarf von etwa 3.900 Wohneinheiten gerechnet.

Um dem Bevölkerungswachstum der Stadt erfolgreich begegnen zu können, werden innerhalb der Stadtverwaltung aktuell vielfältige Anstrengungen zur Steigerung der Neubauleistung unternommen. Einen besonderen Schwerpunkt bildet dabei die Mobilisierung von im Innenbereich vorhandenen Bauflächenpotentialen. Das 2015 von der Bürgerschaft beschlossene Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ benennt qualitative wie quantitative Entwicklungsziele und zeigt eine abgestimmte Umsetzungsstrategie auf.

Im Zuge der Neuschaffung von Wohnraum und auch Arbeitsplätzen setzte die Stadt ein wesentliches Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung - „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ - erfolgreich um. Ein Großteil des neuen Flächenbedarfs konnte mit Innenentwicklungspotentialen gedeckt werden, etliche Baulücken wurden geschlossen und neue Baugebiete erschlossen. Somit konnte die Beanspruchung von Flächen im Außenbereich begrenzt werden. Auch dieser neue Bedarf soll wenn möglich zum großen Teil im Rahmen der Innenentwicklung gedeckt werden. 2014 lag der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche⁴ an

⁴ Erholungsflächen sind länderübergreifend einheitlich definiert als „unbebaute Flächen, die vorherrschend dem Sport, der Erholung oder dazu dienen, Tiere und Pflanzen zu zeigen“. Sie beinhalten auch Grünanlagen und Friedhofsflächen. Siedlungs- und Verkehrsflächen sind die Summe aus Gebäude- und Freifläche, Betriebsfläche, Verkehrsfläche sowie Erholungsfläche.

der Gesamtfläche bei 37 %. Davon fallen 15 % (also 5,6% von der Gesamtfläche) auf Erholungsflächen. Durch das für Lübeck erwartete Wachstum werden die Flächenkonkurrenzen zunehmen.

Mit der qualifizierten Innenentwicklung wird eine Entwicklung angestrebt, die zu einer kompakten Stadt führt, aber dennoch Freiraumqualitäten sichert und entwickelt, die den ÖPNV fördert, die die Zersiedlung der Stadtränder verhindert und die die Kultur- und Naturlandschaften der äußeren Landschaften sichert.

Neben der Ausweisung von neuen Bauflächen werden daher für die gesamtstädtische Entwicklung wesentliche Herausforderungen für eine qualifizierte Innenentwicklung sein,

- neue Freiräume in verschiedenen Größen anzulegen,
- die dichten Stadtgebiete mit den Freiräumen über Grünverbindungen zu vernetzen und
- kleine Wohlfühlräume und Nischen in der Nähe der Wohnung in der dichter werdenden Stadt zu schaffen,
- neue Aufenthaltsqualitäten für Straßenräume und Plätze gestalten,
- den Bestand an Freiräumen besser nutzbar zu machen,
- auf angenehmen Wegen die großen Parkanlagen und Landschaftsräume zu Fuß und Rad erreichbar zu machen,
- stadtökologische Funktionen (Biodiversität, Artenschutz, Wassermanagement, Luftreinhaltung, Lärminderung) der städtischen Freiräume bewusst gestalten und entwickeln.

Um städtische Lebensqualität nachhaltig zu sichern, wird es eine besondere Herausforderung sein, eine kompakte und wachsende Stadt mit einer vorsorgenden Freiraumentwicklung zu verknüpfen.

2.3.2 Klimawandel – Klimaanpassung

Der Klimawandel wird Städte vor erhebliche Herausforderungen stellen. Durch die allgemeine prognostizierte Erderwärmung um zwei Grad gewinnen die umliegenden Landschaften und die Grünflächen als Kühlräume für die Stadt an Bedeutung. Klimatische Änderungen erzwingen einen neuen Ansatz für die städtischen Räume.

Die teilweise hoch verdichteten Stadtteilbereiche in Lübeck sind geprägt von einer hohen Wärmebelastung und vielen kleinen Grünflächen und Plätzen. In den verdichteten Stadtquartieren wird es aufgrund des Klimawandels immer wichtiger werden, dass es schattige Orte zum Entspannen gibt. Vor allem Ältere und Kranke sind auf solche Klimaoasen angewiesen.

Die klimatische Wirkung von Grünflächen ergibt sich aus deren Größe und Verteilung in Städten. Dabei gilt grundsätzlich: Je größer eine zusammenhängende Grünfläche ist, desto größer ist auch ihre klimatische Wirkung. Allerdings mindert auch jeder abschattende Baum, jede Dach- und vor allem Fassadenbegrünung die Aufheizung betroffener Baukörper. Kleine grüne Freiräume haben zwar nur einen lokal begrenzten, aber dafür unmittelbaren Abkühlungseffekt. Die Wirkung größerer Parkanlagen für Kalt- und Frischluftproduktion reicht allerdings nicht weit in angrenzende bebaute Quartiere hinein. Der Deutsche Wetterdienst empfiehlt deshalb aus stadtklimatischer Sicht eher ein Netz aus vielen Grünflächen als einige wenige große Grünflächen in Städten.

Sicherzustellen ist jedoch auch eine Versorgung mit Frisch- und Kaltluft aus dem Umland, gerade bei austauscharmen Wetterlagen. Hier können offengehaltene, oft linear ausgeprägte Verkehrsachsen wie breite Straßenzüge und Bahnlinien nützliche Raumstrukturen für den Luftaustausch darstellen, aber auch die sogenannten blauen Strukturen, wie Seen, Flüsse und Bäche sowie feuchte Grünflächen im Stadtgebiet.

Eine besondere Bedeutung kommt auch den Stadtbäumen zu. Bäume an Straßen und in Parkanlagen prägen das Erscheinungsbild unserer Städte. Sie verbessern durch Sauerstoffproduktion, CO₂-Bindung, Staubfilterung und Schattenbildung nachhaltig das

Stadtklima. Damit tragen sie wesentlich zum Wohlbefinden der Bürger in der Stadt bei. Aber die Wohlfahrtswirkungen von Bäumen und Pflanzen in Städten gehen weit über diese direkt wahrnehmbaren Effekte hinaus und umfassen auch eine lange Reihe von ökologischen, ökonomischen und sozialen Faktoren.

Der Straßenbaumbestand der Hansestadt Lübeck ist durch das Baumkataster vollständig erfasst. Ca. 20 000 Straßenbäume sind in dieser Datenbank nach Art, Alter und Gesundheitszustand enthalten. Die Daten werden regelmäßig fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage können Aussagen über regelmäßige Pflegegänge, mögliche Gefährdungen oder ggf. Ersatzpflanzungen einzelner Bäume getroffen werden. Über das Gesamtbild einer Straße aus gestalterischer und funktionaler Sicht oder gar über die perspektivische Erneuerung des Bestandes einer ganzen Straße, macht das Baumkataster jedoch keine Aussagen. Informationen über die Straßenabschnitte, die ganz oder teilweise ohne Baumbestand sind, fehlen im Lübecker Baumkataster gänzlich. Genau diese programmatischen Lücken bei der Pflege und Bestandsentwicklung soll in den kommenden Jahren geschlossen werden und eine Erhöhung des Straßenbaumbestandes im verdichteten Raum geschaffen werden und damit einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz und Gesundheitsvorsorge zu leisten.

Mit dem Klimawandel verändern lange Trockenperioden mit einer erhöhten Jahresmitteltemperatur die Standortbedingungen. Es werden aber nicht nur die verdichteten, hoch versiegelten Stadträume heißer und trockener, sondern auch die Regenereignisse werden extremer. Die Kanalisation kann für diese Ereignisse schon aus Kostengründen nicht ausgelegt werden. Starkregenereignisse erfordern Retentionsräume in einem bisher nicht vorhandenen Ausmaß. Diese werden benötigt, um die Entkopplung der Regenentwässerung von den Kanälen zu erreichen. Da der Umbau und die Anpassungen der Städte an den Klimawandel nur schrittweise erfolgen können, müssen Strategien schon heute vorbereitet werden.

Die Herausforderungen des Klimawandels werden nur in einer ressortübergreifenden und abgestimmten Vorgehensweise zu erreichen sein. Zielsetzung sollte daher sein, im Freiraumprogramm Aspekte des Klimaschutzes und Klimaanpassung zu integrieren und damit einen Mehrwert für die Stadtentwicklung zu erreichen. Die vorhandenen Planungsgrundlagen wie der Teillandschaftsplan Klima und Ergebnisse des Projektes RainAhead („Regen in Sicht“) liefern hier das Grundgerüst.

2.3.3 Wasser in der Stadt

Lübeck ist eine wassergeprägte Stadt. Ein großer Anteil der Freiräume und Landschaftsräume liegt entlang der Gewässer. Mit der Trave, dem Kanal und der Wakenitz durchziehen drei Wasseradern das Stadtgebiet, geben der Stadt Identität und an bestimmten Stellen eine besondere Atmosphäre. Und die Ostsee prägt nicht nur in Travemünde die Stadtteilentwicklung.

In und entlang der großen und kleinen Fließ- und Stillgewässer befinden sich auch wichtige Lebensräume für Flora und Fauna. Die Fließgewässer stellen zudem eine der Hauptachsen des Biotopverbundsystems dar.

Die Städte wenden sich international den Gewässern zu, wollen „Stadt am Wasser“ werden und so die Lebensqualität in der Stadt verbessern. Wasser in der Stadt auf vielfältige Art und Weise erlebbar machen, wird auch eine der wesentlichen Aufgaben für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung in Lübeck sein. Hierzu gehören nicht nur die Flüsse und Kanäle, sondern auch die kleinen Gewässer, wie die Bäche, Weiher und Tümpel und das kühlende Nass der Brunnen mitten in der Stadt.

2.3.4 Naturerfahrung und Biodiversität

Es wird eine Zukunftsaufgabe sein, Stadtwachstum und die Sicherung der Landschafts- und Naturräume zugleich zu gewährleisten. Mit den großen Offenlandschaften der landwirtschaftlichen Flächen im Süden und Norden, die von einem feinen Netz aus Gräben und Bächen durchzogen sind, mit den angrenzenden Wäldern und der Ostsee hat Lübeck gute

Voraussetzungen, die Urbanität einer Stadt und die Qualitäten der vielfältigen Landschafts- und Naturräume im Nahbereich zusammenzuführen.

Dabei steht verstärkt auch das Thema Biodiversität in den Fokus. Wesentliche Anforderung wird in einem Agglomerationsraum mit zahlreichen Nutzungskonkurrenzen auch sein, wie die vielfältigen Arten von Pflanzen und Tieren in der Stadt nicht nur in speziellen Projekt- oder Schutzgebieten gesichert, sondern in der gesamten Stadt gesteigert werden kann.

So können Parkanlagen, Kleingärten oder Friedhöfe mit ihren Begleiträumen zur Steigerung der Biodiversität beitragen. Straßenbegleitende Randstreifen, extensiv begrünte Dächer oder Böschungen an Fließgewässern oder an Bahntrassen sind ebenfalls wichtige Lebensräume für Flora und Fauna. Auch Wildnis kann in der Stadt bestehen oder sich entwickeln.

Dabei sind die Erholung und die Naturschutzanforderungen nicht immer konfliktfrei miteinander zu vereinbaren. Hier ist es erforderlich, die Funktionen der öffentlichen Grünanlagen zu analysieren, die Grünflächen entsprechend ihrer vorrangigen Nutzung zu klassifizieren und ein vielfältiges Netz zu schaffen.

Mit diesem Ansatz löst sich die polarisierende Sichtweise von Stadt und Natur heute allmählich auf, und wird durch ein integratives Verständnis abgelöst. Urbanität und Biodiversität sind keine Gegensätze, sondern steigern gemeinsam städtische Lebensqualität. Natur erleben kann in den weiten Landschaftsräumen und auch auf kleinem Raum erfolgen.

2.3.5 Sozio-demografischer Wandel

Die Bewohner der Stadt werden nicht nur älter, sondern vor allem heterogener und internationaler. Die Lebensstile differenzieren sich aus. Es gibt nicht den Durchschnittsbürger, der den Freiraum nach einem einheitlichen Muster nutzt. Damit wird der Freiraum der Stadt zunehmend geprägt von den unterschiedlichen Ansprüchen einer diversifizierten Stadtgesellschaft.

Bereits heute sind 51 Prozent der Haushalte in Lübeck Einpersonenhaushalte. In Einpersonenhaushalten entfallen die alltäglichen „Küchengespräche“. Wenn im Rentenalter oder bei Arbeitslosigkeit zusätzlich die sozialen Kontakte über die Arbeitswelt entfallen, gewinnt der öffentliche Raum als Ort alltäglicher Kommunikation und sozialer Kontakte an Bedeutung.

Parallel zur prognostizierten Bevölkerungsentwicklung bedeuten auch die langfristigen Verschiebungen in der Bevölkerungsstruktur neue Herausforderungen für die Grün- und Freiraumplanung. Dabei ist entscheidend, wie sich die Lübecker Bevölkerung altersmäßig zusammensetzen wird. Heute geht man davon aus, dass es im Jahr 2030 mehr Menschen über 65 Jahre als unter 18 Jahre gibt. Die Grün- und Freiraumplanung muss reagieren und sich schon heute verstärkt die Frage stellen, wie der öffentliche Raum beschaffen sein muss, um älteren Menschen möglichst lange das aktive und selbstbestimmte Leben im eigenen Stadtteil zu ermöglichen.

Familien entdecken zunehmend die Vorteile des innerstädtischen Lebens, da sich Berufsleben und Kindererziehung in der „Stadt der kurzen Wege“ besser organisieren lassen. Voraussetzung hierfür ist, dass Freiräume zum Spielen und Erholen vorhanden sind.

Der Einwohnerzuwachs in die verdichteten Städte führt i.d.R. auch in einer Verdichtung des Wohnraumes. In einem verdichteten Wohnungsbau stehen oftmals nur kleine private Erholungsflächen zur Verfügung. Zudem sind die Wohnungen auch für größere private Feiern zu klein, dass hierzu auch in den öffentlichen Freiraum ausgewichen wird.

2.3.6 Mobilität und Bewegungskultur

Das Mobilitätsverhalten verändert sich in vielen deutschen Großstädten. Der Städter nutzt nach Bedarf und den jeweiligen besonderen Rahmenbedingungen unterschiedliche Transportmittel. Nicht nur das eigene Auto spielt eine Rolle, sondern im Mix werden öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder auch Pedelegs genutzt. Kurze Strecken werden zu Fuß zurückgelegt.

Damit wird der Verkehr intermodaler, hierfür müssen die Schnittstellen räumlich als auch organisatorisch optimiert werden. Damit erwachsen neue Anforderungen an Beläge, Breiten und die Durchgängigkeit bestimmter Wege in den öffentlichen Räumen der Stadt.

Einladend sollten auch die „Ankomm-Orte“ in der Stadt sein. Die Stadt empfängt die Besucher und Bewohner am Bahnhof, auf den großen Magistralen oder auch an den Stadtplätzen. Solche Orte sind nicht nur Orte einer technischen Transportinfrastruktur von Menschen, sondern dienen dem Aufenthalt und der Orientierung. Es wird eine Herausforderung sein, die Visitenkarten als repräsentative Orte zu gestalten, wo die Besucher und Einwohner Lübecks sich eingeladen fühlen.

Und Mobilität ist nicht nur die Bewegung von A nach B, sondern ist auch ein Teil von Lebensqualität in der Stadt. Bundesweit erobert der Sport den städtischen Raum mit seinen begehr- und befahrbaren Flächen. Sport wird nicht nur auf dem Sportplatz ausgeübt, sondern die gesamte Stadt wird mit ihren Freiflächen zum Bewegungsraum. 80 % der Lübecker Bürger sind sportlich aktiv, über 50% der Sportaktiven in Lübeck organisieren ihren Sport ausschließlich privat und über 40% ausschließlich fremd (Sportvereine, kommerzielle Sportanbieter, Hochschule usw.)⁵. Hierbei handelt es sich um Sportformen, die außerhalb der traditionellen Sportanlagen in Bewegungsräumen wie Straßen, Plätze, Wege und Parks ausgeübt werden. Spitzenreiter sind Radfahren, gefolgt vom Joggen.

Eine vitale Stadt ist auch eine Stadt der Kinder. Die Kinder haben in den letzten Jahrzehnten immer mehr an eigenständigen Bewegungsräumen verloren. Der Weg zur Schule ohne Auto, die bespielbaren Stätten und der Platz für Abenteuer müssen wieder in die Stadt Einzug halten.

2.3.7 Multicodierung der Grünflächen

Die Herausforderungen an die Freiräume der Hansestadt Lübeck sind extrem vielfältig, zahlreiche Nutzungsansprüche und Interessen überlagern sich. Ein Park ist nicht nur ein Ort der Kontemplation, des Spazierengehens und des Naturgenusses, sondern auch Lesezimmer, Sport-, Party-, Bildungs-, Veranstaltungsraum und ein Raum für biologische Vielfalt.

In einer wachsenden Stadt wird es darum gehen, wie die knappen Freiräume zukünftig mehrdimensionaler und mehrfach nutzbar werden. Anstelle des Nebeneinanders müssen verstärkt Strategien des Miteinanders entwickelt werden.

Diese Herausforderung beschränkt sich nicht nur auf die Freiraumplanung mit den Grün- und Freiflächen, sondern bezieht auch die Mobilitätsräume, die Flächen der Wasserwirtschaft, Sportplätze und Flächen der Infrastruktur mit ein. Da, wo Flächen besonders knapp sind, können auch Strategien der Stapelung zu neuen Angeboten führen, indem z.B. die Potenziale der Dächer genutzt werden und dort neue mehrdimensionale Räume wie Gärten, Rückhalte- und Verdunstungsflächen oder auch Sportflächen entstehen.

Die mehrdimensionale Stadt ist dabei nicht immer konfliktfrei umzusetzen. Wenn z.B. Straßenräume nicht nur für den Kfz-Verkehr genutzt werden, sondern gleichzeitig Aufenthaltsqualität, Radwege und Schatten durch Bäume ausweisen sollen, dann müssen ggf. der Kfz-Verkehr oder die Stellplätze eingeschränkt werden.

Wenn Grünwege nicht nur für die Erschließung der Grünanlagen, sondern auch für Spaziergänger, Skater und Radfahrer als Erholungs- und Sportraum nutzbar sein sollen, dann sind damit Mehrkosten verbunden.

Die Multicodierung der Grünflächen ist eine Herausforderung, um bei knappen Flächen Stadt- und Freiräume effizient zu nutzen. Dies muss aber gewollt sein, die Akteure müssen sich verständigen und auch Gewohnheiten aufgeben. Die mehrdimensionale Stadt geht mit Flächen sparsam und effizient um, dies erfordert eine Bereitschaft zur Kooperation der verschiedenen Akteure. Dies muss gefördert und eingefordert werden.

⁵ Vgl. Sportentwicklungsplan Hansestadt Lübeck (2009)

3. Grünversorgung

3.1 Quantitative und funktionale Versorgung mit öffentlichen Grünflächen

Ein weites Verständnis der Begriffe Freizeit und Erholung umfasst fast alle menschlichen Tätigkeiten jenseits der Erwerbstätigkeit. Kreatives Verhalten bzw. das Ausführen von Tätigkeiten nach selbstbestimmten Zielen ist weitgehend identisch mit Erholung. Für unseren thematischen Zugriff sollen nur diejenigen Freizeit- und Erholungsaktivitäten berücksichtigt werden, die sich auf Freiräume beziehen. Für die Tagesfreizeit sind entfernt liegende Erholungsgebiete aufgrund ihrer schlechten und nur zeitaufwendigen Erreichbarkeit kein Ersatz. Um täglich Freizeitaktivitäten wie Spazieren/Promenieren, Lagern, Gärtnern, Sport, Kommunikation, Naturgenuss etc. zu ermöglichen, sind überall ausreichende Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten im näheren Wohnungsumfeld notwendig.

Lübeck hat einen wertvollen Bestand an öffentlichen Frei- und Grünräumen. 650 ha öffentliche Grünflächen (351 Parkanlagen, 173 Spielplätze, 5 Friedhöfe) verteilen sich über das Stadtgebiet. Hinzu kommt das Begleitgrün mit ca. 141 ha unterschiedlicher Qualität entlang der Infrastrukturbänder der Stadt.

Mit ca. 18 m² öffentliches Grün pro Einwohner ist die Grünversorgung vergleichbar mit anderen deutschen Städten.

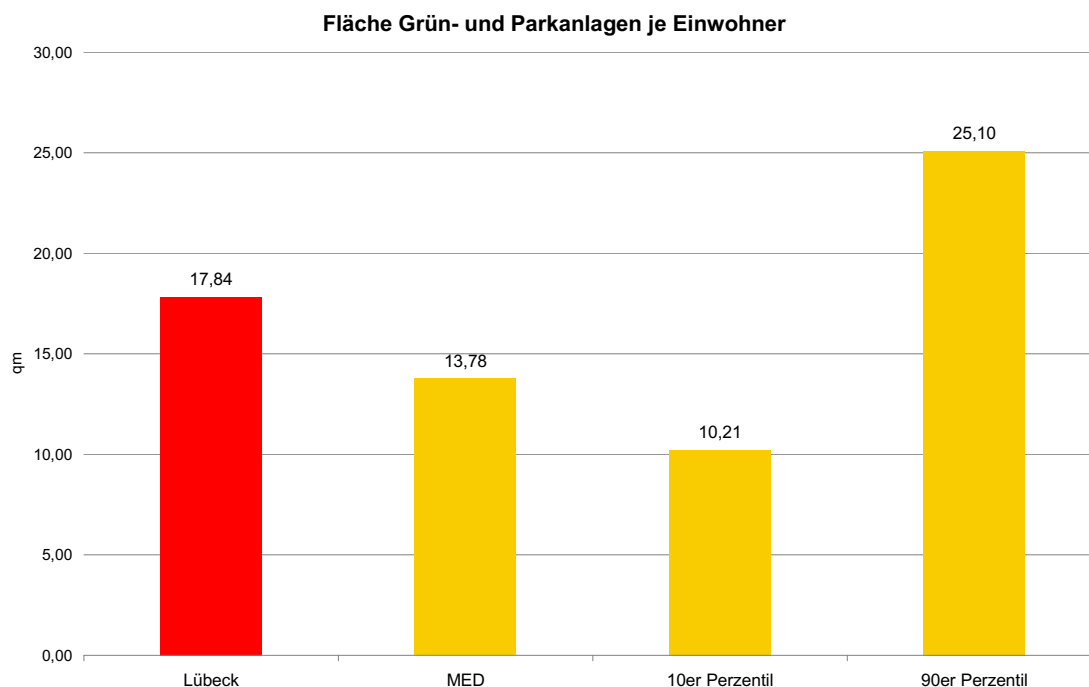


Abb. 3: Bundesweiter Vergleich der Grünversorgung mit öffentlichen Grün- und Parkanlagen KGSt-Vergleichsring der Großstädte

Lübeck ist eine grüne Stadt, dies soll auch in Zukunft so bleiben. Dabei liegt ein zentrales Augenmerk auf der „Grünraumgerechtigkeit“: Alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt haben das gleiche Recht auf eine gleichwertige Versorgung mit Grün- und Freiräumen. Diese dienen besonders dem Alltagsleben und sind flächendeckend bereitzustellen. Der Grün- und Freiraum wertet Wohnquartiere auf. Geeignete Verbindungselemente sollen eine möglichst gleichmäßige Infrastrukturversorgung mit Grün- und Freiräumen sicherstellen. Die Entwicklung eines robusten Freiraumsystems und die Sicherung der erforderlichen Flächen ermöglichen es, auch künftigen Generationen in einer wachsenden Stadt hochwertige Grün- und Freiräume zur Verfügung zu stellen.

Das Grünangebot ist in den Stadtbezirken unterschiedlich ausgeprägt.

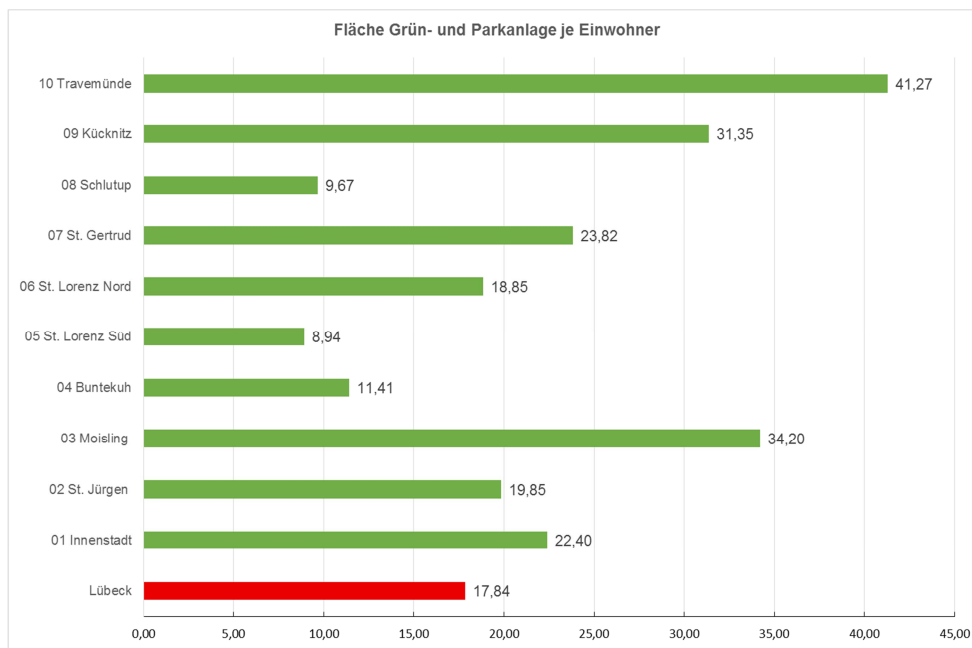


Abb. 4: Grünversorgung mit öffentlichen Grün- und Parkanlagen nach Stadtbezirken

Die Darstellung auf Basis der Stadtteile ist als erste Orientierungshilfe zu verstehen, da diese sehr groß und in sich sehr unterschiedlich strukturiert sind und eine zusammenfassende Betrachtung auf dieser Basis missverständliche oder falsche Aussagen liefern kann. Im Rahmen des Freiraumentwicklungsplans erfolgt eine differenzierte Analyse, die die Baustrukturtypen und Nutzungsblöcken sowie die Stadtstrukturtypen aus der Klimafunktionskarte berücksichtigt.

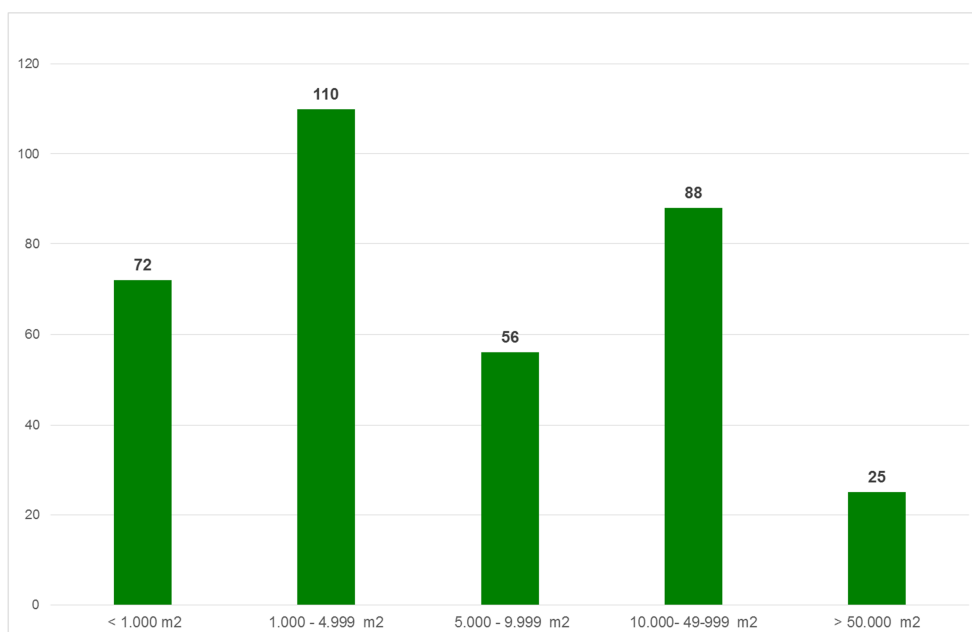


Abb. 5: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen

Die Größe der insgesamt 351 Grün und Parkanlagen ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Auffällig ist die hohe Anzahl von Kleinstflächen unter 1000 m², die aufgrund der Flächengröße allenfalls quartiersbezogen eine Erholungsfunktion haben.

Die Flächengröße pro Stadtteil ist aber nur ein Kriterium. Einige Stadtteile haben zudem gut erreichbare Angebote für die Naherholung in der umgebenen Landschaft. Die unterdurchschnittliche Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Parkanlagen, wie z.B. in Schlutup relativiert sich dadurch etwas. Die Qualität von Freiräumen einer Stadt wird auch durch die Nutzungsangebote, das Freisein von Lärm, die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, die Verteilung in der Stadt, die Gestaltung oder die Naturnähe bestimmt. Wesentlich ist auch, ob diese Freiräume öffentlich zugänglich und erlebbar sind, ob sich die Bewohner und Besucher darin wohl fühlen. Daher ist ein differenzierter Blick notwendig.

Historisch gewachsen und städtebaulich ergänzt, bilden die Parkanlagen und Plätze ein feines, schlichtes Netz aus gestalteten Freiräumen in der Stadt. Sie bilden Platzfolgen, beziehen sich auf historische Strukturen (Holstentoranlage) und naturräumliche Gegebenheiten (Wallanlagen) und haben damit besondere Wertigkeiten.

Straßenräume und Stadtplätze werden oftmals als Stellplätze genutzt. Diese könnten aber wichtige, ergänzende Freiräume in der dichten Innenstadt und Altstadt sein.

Die Nutzungsintensität vieler Grünflächen ist hoch. Das hinterlässt sichtbare Spuren einer intensiven Nutzung, zumal aufgrund der knappen Mittel die Pflege nicht ausreichend gewährleistet werden kann.

3.2 Grünflächenbestand in den Stadtteilen im Einzelnen

3.2.1 Innenstadt

In der Innenstadt stehen jedem Einwohner 22,4 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

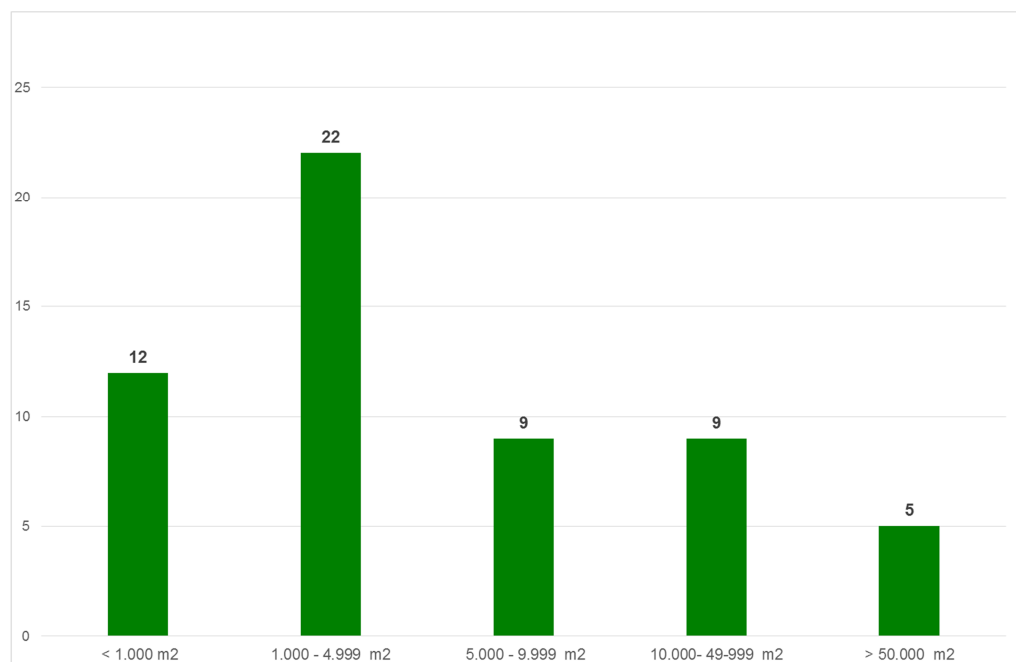


Abb. 6: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Innenstadt

Die Grünflächen in der Lübecker Innenstadt sind wegen der mittelalterlich-historisch geprägten Struktur sämtlich an der Peripherie gelegen. Vor allem sind hier die Wallanlagen mit Freilichtbühne und Kinderspielfeld unterhalb des Kaisertores und die daran angrenzenden Flächen wie die Grünanlagen an Mühlen- und Krähenteich sowie entlang der Wallstraße zu nennen.

Die Grünanlage vor dem Holstentor mit den Flächen vor der Holstentorhalle und der Landeszentralbank als repräsentative Grünanlagen sind ihrer Bedeutung für Bürger und Touristen entsprechend gestaltet und gepflegt.

Entlang der Wasserwege sind Grünflächen als Rahmengrün wegebegleitend anzutreffen wie die Flächen am Klughafen, zwischen Huxstraße und Krähenstraße sowie an der Wallstraße. Punktuell taucht Grün auch am Burgtor mit dem Ida-Boy-Ed-Garten oder zwischen der Kanalstraße und den Resten der Stadtmauer z.B. im Baobab-Park sowie am Großen Bauhof auf.

Während einzelne Grünflächen wie die Anlage vor dem Holstentor oder die am Mühlenteich in den letzten Jahren grundüberholt werden konnten, ist das Potential der anderen Flächen noch nicht ausgeschöpft. Durch gezielte gärtnerische Eingriffe und kleinere planerische und bauliche Maßnahmen gibt es Verbesserungsmöglichkeiten für die Nutzer, als Beispiel sei die Erhöhung der sozialen Kontrolle genannt.

3.2.2 St.- Jürgen

In St. Jürgen stehen jedem Einwohner 19,9 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

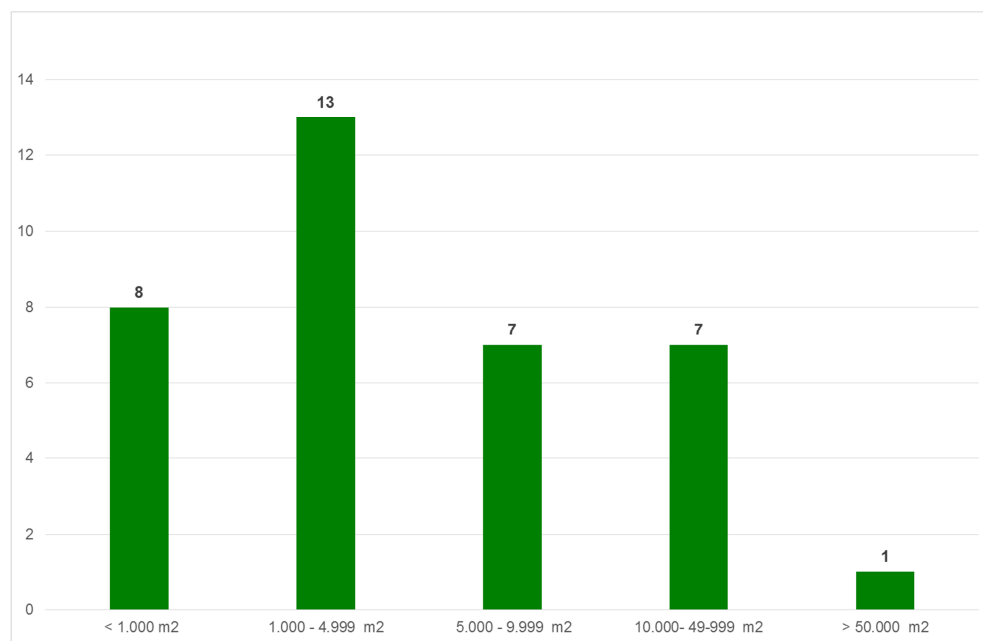


Abb. 7: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – St. Jürgen

In diesem heterogen zusammengesetzten Stadtteil liegen größere ältere Grünflächen mit guter bis sehr guter Nutzung überwiegend entlang des Kanals (Falkenstraße, Huxwiese, Grünanlage an der Krähenstraße, entlang der Huxtortallee, am Brink, am Verwaltungszentrum Mühlentor, Charlottenstraße, Geniner Ufer bis zur Eisenbahnbrücke) und an der Wakenitz (Falkenwiese, Schulgarten, Wakenitzufer, Wasserkunst, Fahlenkampsweg, Gärtnergasse).

Als Mittelpunkt des neuen Hochschulstadtteils stellt der Carlebachpark mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten eine ganz besondere Grünfläche dar, angebunden durch die Grüne Fuge, den Lisa-Dräger-Weg, den Mönkhofer Weg und das Gebiet zwischen Ringstedtenhof und Bornkamp.

Punktuell sind hier noch die grüne Mitte der neuen Siedlung Hubertus und die älteren Pendants wie der Friedrich-Wilhelm-Platz zu nennen. Die Grünflächen entlang der Ratzeburger Landstraße haben als Abstandsgrünflächen eine gänzlich andere Funktion und durch die Lärmbeeinträchtigungen auch keine Aufenthaltsqualität.

Bei den genannten Grünflächen sind die Anbindung und Vernetzung planerisch zu überprüfen ebenso Verbesserungsmöglichkeiten in der Nutzung. Darüber hinaus müssen diese Grünflächen ebenso dahingehend überprüft werden, ob eine Extensivierung der Pflege möglich ist.

In den eher dörflich geprägten Stadtbezirken St.-Jürgens wie Vorrade, Schiereichenkoppel, Nieder- und Oberbüssau, Wulfsdorf, Beidendorf, Blankensee, Krummesse und Kronsforde gibt es nur untergeordnete kleinere Grünflächen in Verwaltung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, überwiegend als Verkehrsgrünflächen. Diese ländlichen Dorflagen sind zwar von Landschaft bzw. Landwirtschaft umgeben, in diese führen aber keine Naturerholungswege hinein. Wünschenswert sind als Rundwege ausgebildete Feld- und Ackerrandwege.

3.2.3 Moisling

In Moisling stehen jedem Einwohner 34,2 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

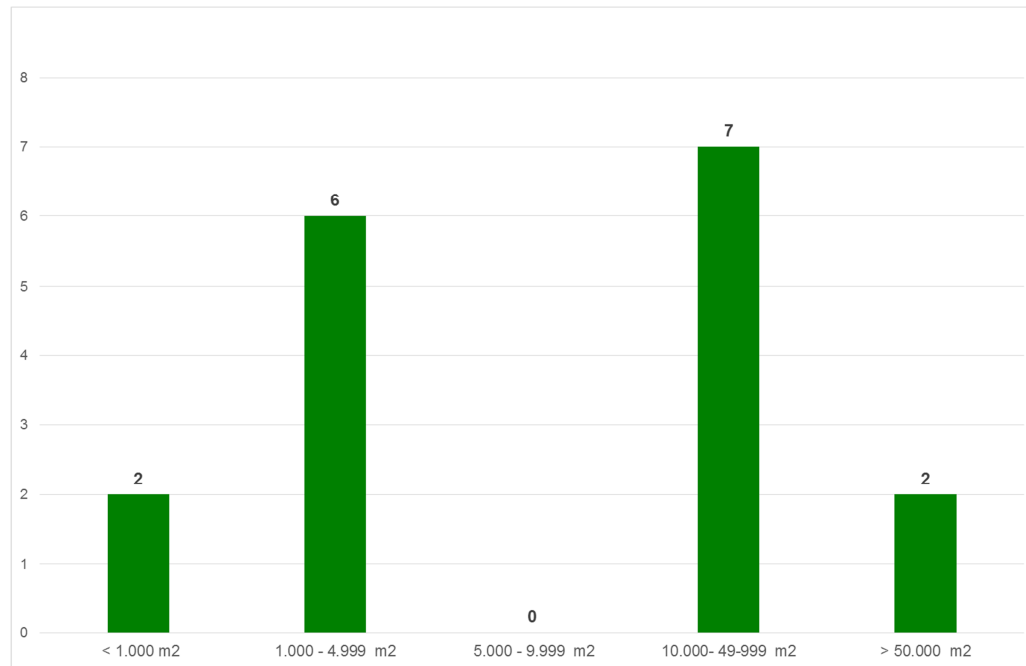


Abb. 8: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Moisling

Das Gros der Grünflächen in Moisling stellen die Grünzüge am Andersen- und am Brüder-Grimm-Ring dar, ergänzt durch die Grünfläche Auf der Kuppe. Diese Flächen werden aktuell durch das Förderprogramm Soziale Stadt Moisling überplant und sollen eine Grundüberholung erfahren, damit die Grünflächen den neuen Ansprüchen gerecht werden können.

Dabei wird es einmal darum gehen, die pflanzlichen Strukturen zu prüfen und aus gärtnerischer Sicht zukunftsfähig zu machen. Zum anderen sollen die Nutzungsmöglichkeiten deutlich verbessert werden, u.a. durch die Vernetzung von Spiel- und Aufenthaltsflächen und die Anlage eines Bezirksspielplatzes für Kinder und auch für Jugendliche in der Mitte Moislings (ähnlich wie in der Beethovenstraße in St.-Lorenz-Nord in 2015 umgesetzt).

Flächenmäßig groß sind die Grünflächen zwischen Sterntalerweg, Krähenwald, Trave und der Siedlung Aueblick sowie die Flächen zwischen Stecknitzstraße und dem Moislinger Mühlenweg am Kanal. Diese Flächen sind zum großen Teil Bestandteil der Naturerlebnisräume und werden sehr extensiv gärtnerisch gepflegt.

In Niendorf / Moorgarten und in Reecke werden nur punktuelle kleinere Grünflächen unterhalten.

3.2.4 Buntekuh

In Buntekuh stehen jedem Einwohner 11,4 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

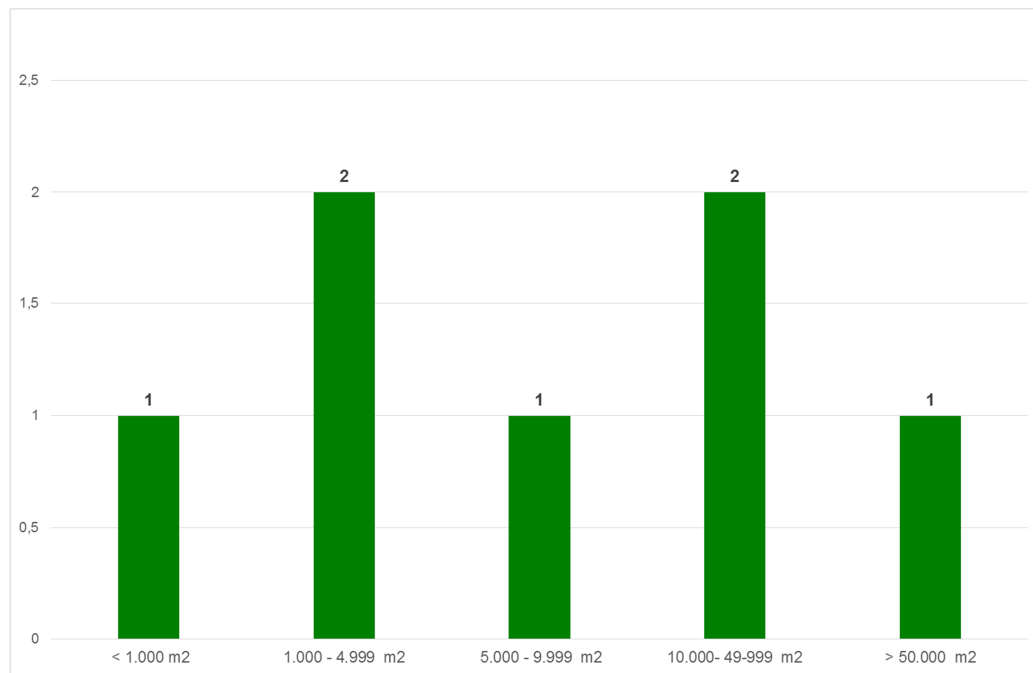


Abb. 9: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Buntekuh

Für die Grünflächen in Buntekuh bestimmend sind die großen Grünzüge zwischen der Kamelbrücke und der Ziegelstraße mit Ausleger parallel zur Korvettenstraße und das Wiesental zwischen Fregattenstraße und Koggenweg. Beide Flächen sind mit finanziellen Mitteln des Programms Soziale Stadt vor wenigen Jahren umgestaltet worden, dabei wurden neue Spiel- und Aufenthaltsflächen geschaffen, die auch sehr gut angenommen werden. Die in diesem Stadtbezirk vorherrschende dichte Bebauung mit Mehrfamilienhäusern mit einem geringen Anteil von privaten Grünflächen führt zu einem hohen Nutzungsdruck, der einen entsprechenden Pflegeaufwand nach sich zieht. Ist dieser aus finanziellen und/oder personellen Gründen nicht möglich, ist die Umgestaltung nur eine begrenzte Zeit nachhaltig.

3.2.5 St.-Lorenz- Süd

In St. Lorenz-Süd stehen jedem Einwohner 8,94 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

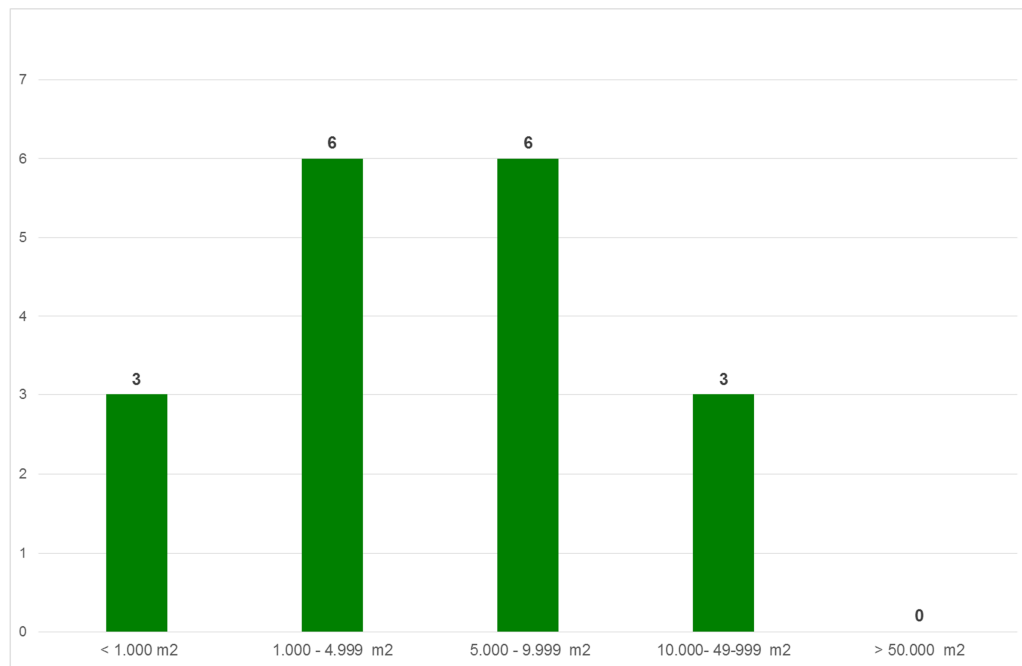


Abb. 10: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – St. Lorenz-Süd

In diesem Stadtteil sind öffentliche Grünanlagen rar, zu nennen sind vor allem der Kinderspielplatz Hanseplatz (auch Lunapark genannt), die Grünanlage an der Wielandstraße, kleine punktuelle Grünflächen am Teutonenweg und am Angelnweg sowie die Grünflächen im neueren Baugebiet Roter Löwe zwischen Laubenweg und Ringreiterweg.

Der Hanseplatz und der Spielplatz Angelnweg wurden im Rahmen des Programms Soziale Stadt St.-Lorenz-Süd grundüberholt und modernisiert, wobei der letztere wiederholt von Vandalismusattacken heimgesucht worden ist. Der Hanseplatz ist zum Glück davon nicht betroffen und ist vielfältig nutzbar.

Im Gebiet gibt es darüber hinaus Voruntersuchungen zu einer Überplanung und Überbauung eines Teiles der DB-Gleisanlagen und der Bahnkleingärten. In diesem Zusammenhang würden auch an der Bahn neue Grünflächen geschaffen werden. Bedeutende Grünanlage ist der Uferbereich des Kanals. Hier wäre eine Verbreiterung des Uferweges zur besseren gemeinsamen Nutzung von Rad- und Fußgängers notwendig. Zudem sollte das Aufenthaltsangebot deutlich verbessert werden.

Wünschenswert wäre die Herstellung eines grünen Rundwanderweges, da die Möglichkeiten zur Erholung und Aufenthalt im Grünen innerhalb des Stadtbezirkes sehr beschränkt sind.

3.2.6 St.-Lorenz- Nord

In St. Lorenz-Nord stehen jedem Einwohner 18,85 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

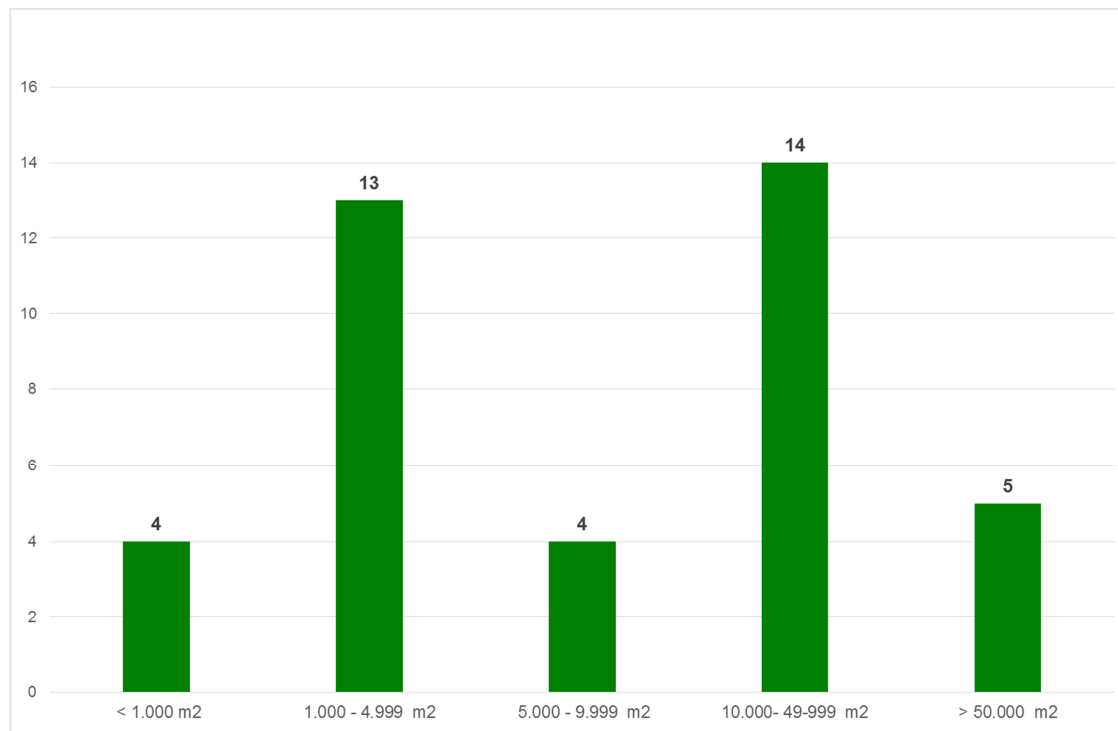


Abb. 11: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – St. Lorenz-Nord

Auch für diesen Stadtteil ist die Versorgung in den Stadtbezirken sehr unterschiedlich. Teilweise ist eine Unterversorgung mit Grünanlagen zu verzeichnen. Insbesondere für die dicht bebauten und besiedelten Quartiere um den Brolingplatz und in Vorwerk fehlen wohngebietsnahe Grünflächen und –züge.

Im Stadtbezirk Holstentor-Nord sind punktuelle Grünanlagen wie die Spielplätze Westhoffstraße, Waisenhofstraße/Wickedestraße, Marquardplatz, Hugo-Distler-Straße und der Grünzug an der Ziegelstraße zu nennen. In diesem Grünzug liegt auch auf Höhe Beethovenstraße der erste nach dem Spielplatzkonzept aus dem Jahre 2010 neu gebaute Bezirksspielplatz.

Im Stadtteil liegen im Stadtbezirk Falkenfeld/Vorwerk auch eine Grünfläche an der Autobahn, beginnend an der Bornhövedstraße, sowie der Naturerlebnisraum Stockelsdorfer Landgraben, der sich bis zum Tremser Teich erstreckt.

Im westlichen Teil des Stadtteils liegt im Stadtbezirk Dornbreite die Fläche des Krempelsdorfer Volksparks, der sich durch das Flutgrabental bis zur Humboldt看e (auch als Schafberg Dornbreite bekannt) verlängert mit der Option, bis nach Groß-Steinrade zum Morier Hof auf der Trasse der ehem. Segeberger Eisenbahn gelangen zu können. Die Erholungsqualität des Krempelsdorfer Volkspark ist leider durch Lärm aufgrund der Autobahnnähe eingeschränkt.

Bisher nicht realisiert, aber im Konzept geplant, ist eine Wanderwegeanbindung von der Krempelsdorfer Allee entlang des wieder entrohrten Grenzgrabens zu Stockelsdorf bis zum Steinrader bzw. Morier Hof einschließlich des Spielplatzes Am Stadtgüterweg.

3.2.7 St.- Gertrud

In St. Gertrud stehen jedem Einwohner 23,82 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

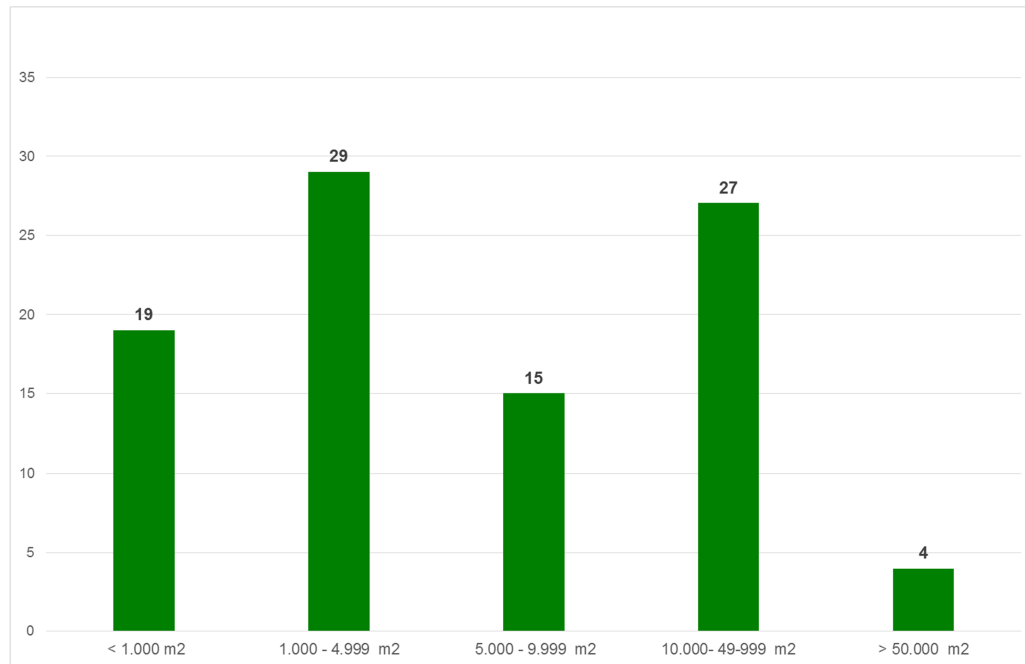


Abb. 12: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – St. Gertrud

Der Stadtteil St.- Gertrud ist grundsätzlich gut mit Grünanlagen versorgt. Exemplarisch sind hier zu nennen: der Stadtpark, der Eschenburgpark, die Grünanlage am Jerusalemsberg, die Grünanlage ehem. Tierpark im Stadtbezirk Burgtor/Stadtpark, der Drägerpark, die Grünanlage Tor der Hoffnung, das Wakenitzufer, der Moltkeplatz, der Meesenplatz, die Grünanlage im Wohngebiet Waldersee, die Grünzüge Albert-Schweitzer-Straße und Folke-Bernadotte-Straße sowie der Grünzug entlang der Wakenitz und der Grünzug von der Schlutuper Straße bis zur Brandenbaumer Landstraße im Stadtbezirk Marli/Brandenbaum.

Im Stadtbezirk Eichholz liegen die Grünanlagen am Seerosenteich, das Wakenitzufer bis zum Kleinen See, die Krebskuhle zwischen Guerickestraße und der Benzstraße sowie der Naturerlebnisraum Plankenwiese.

Im Stadtbezirk Karlshof/Israelsdorf/Gothmund liegen der Waldspielplatz Katharineumswiese, die Spielplätze Dornierstraße, Bunsenweg, der Ehrenfriedhof und die Grünfläche am Eichenweg/Denkmal Am Teich.

3.2.8 Schlutup

In Schlutup stehen jedem Einwohner 9,67 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

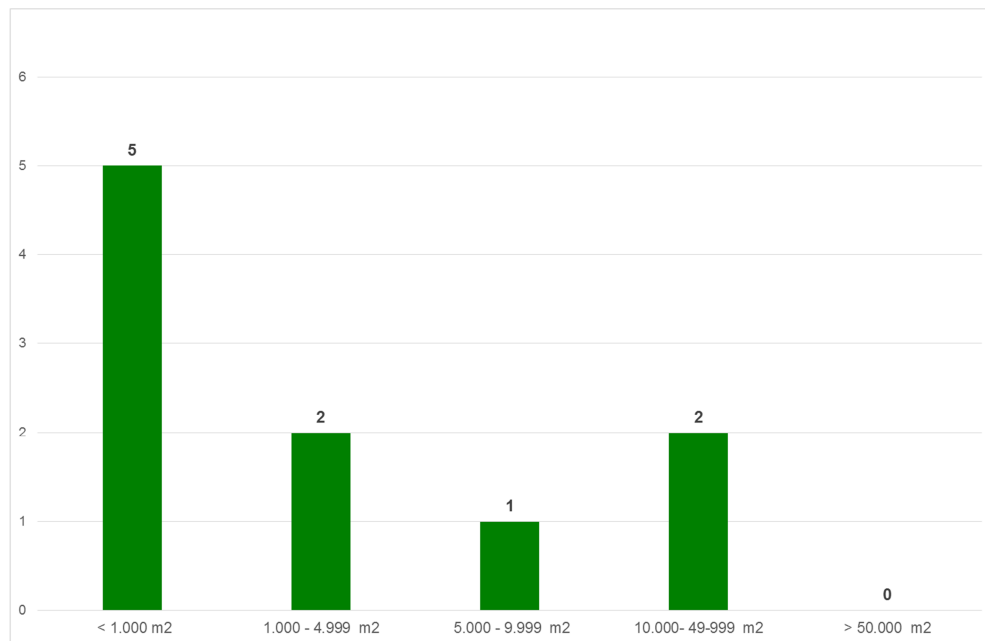


Abb. 13: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Schlutup

Der Stadtteil Schlutup ist insgesamt ein grüner Stadtteil durch das gleichnamige Landschaftsschutzgebiet mit gehölzreichen Brachflächen, Mager- und Trockenrasen sowie Feuchtbiotopen wie der Speckmoorniederung, dem Schwarzmühlenteich, dem ehemaligen Müllermoor und dem unbebauten Uferabschnitt der Untertrave sowie der unmittelbaren Nähe zum Stadtforst Lauerholz. Öffentliche Grünflächen sind jedoch wenige vorhanden, hier sind beispielhaft nur der Schlutuper Mühlenteich, die Spielplätze Tannenschlag, Voßbergbogen, Lauer Weg, das Müllermoor und die Grünanlage am Fischereihafen zu benennen.

3.2.9 Kücknitz

In Kücknitz stehen jedem Einwohner 31,35 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

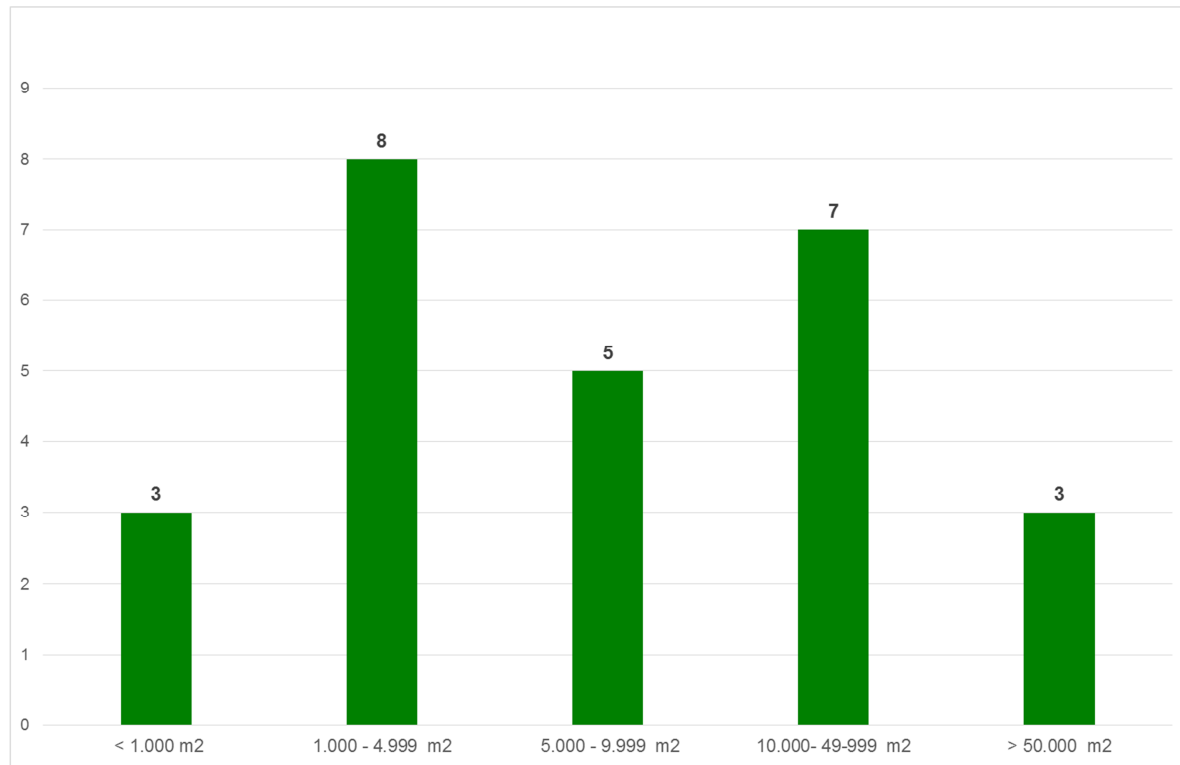


Abb. 14: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Kücknitz

Im Stadtteil Kücknitz gibt es keine einheitliche Grünstruktur, da die einzelnen Stadtbezirke unterschiedlich strukturiert sind. Der Stadtbezirk Alt Kücknitz / Dummersdorf / Roter Hahn hat die qualifizierteste Versorgung mit öffentlichen Grünflächen, als Beispiele seien hier genannt: die Grünzüge im Schlesienring sowie im Westpreußenring, der Schulwald an der alten B 75 und der Freizeitpark Roter Hahn. Alle diese Grünflächen sollten in den nächsten Jahren planerisch überarbeitet werden und anhand der Nutzungsmöglichkeiten in Verbindung mit der tatsächlichen Nutzung ein Unterhaltungskonzept erstellt werden.

Im Stadtbezirk Dänischburg / Siems / Rangenberg gibt es in erster Linie naturnahe Grünflächen, darunter langgestreckte wie der Streifen entlang der Autobahn und punktuelle wie die Grünanlage am Böhmskamp, letztere mit Spiel- und Bolzplatzangeboten.

In Herrenwyk ist noch die naturnahe Grünfläche an der Werkstraße und der Spiel- und Bolzplatz Silberstraße zu nennen.

Insgesamt gibt es in Kücknitz viel Grün, dieses liegt aber vielfach in anderer Verwaltung als bei Stadtgrün und Verkehr wie die Flächen des Bereiches Stadtwald im Mühlenbachtal oder im Waldhusener Forst.

3.2.10 Travemünde

In Travemünde stehen jedem Einwohner 41,27 m² Grün- und Parkanlage zur Verfügung, die sich folgendermaßen verteilen:

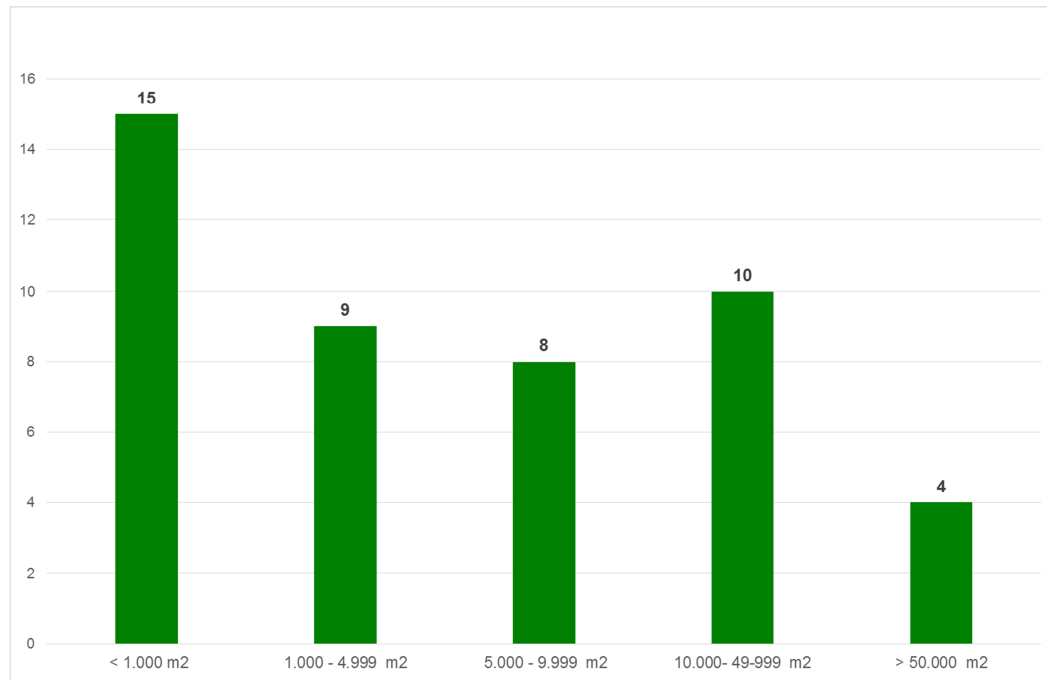


Abb. 15: Größenverteilung der öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Travemünde

Die qualitativ hochwertigsten öffentlichen Grünflächen im Stadtteil Travemünde liegen seit den 90er Jahren in der Verwaltung der Kurbetriebe und werden z.T. im Auftrag vom Bereich Stadtgrün und Verkehr gepflegt, hier sind exemplarisch zu nennen: der Godewindpark, der Brügmanngarten, die „Eselswiese“, der Grünstrand, der Dr. Zippel-Park und die Strandpromenade. Der Wanderweg oberhalb des Brodtener Steilufers ist hier ebenfalls zu nennen.

Eigenständige Grünflächen in Verwaltung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr sind die Grünanlage an der Nordmeerstraße (im Volksmund „Orkneypark“) genannt, die Kinderspielplätze an der Schwedenstraße, Islandstraße, dem Brodtener Kirchsteig und in der Teutendorfer Siedlung, die Grünzüge an der Prof.-Hagelstein-Straße, dem Steenkamp und der Siedlung Ewershof.

Auf dem Priwall sind nur punktuell Grünflächen in der Verwaltung von Stadtgrün und Verkehr wie der Kinderspielplatz in der Waldfläche an der Mecklenburger Landstraße, auch hier sind die Kurbetriebe federführend auf eigenen Grünflächen. Die Waldflächen werden vom Stadtwald unterhalten, z.T. als Auftragnehmer der Kurbetriebe, dies gilt auch für Waldflächen am Kalvarienberg und oberhalb des Kowitzberges am Brodtener Ufer.

4. Grünflächenbedarf

4.1 Grün im Spannungsfeld

Nach Empfehlung der Europäischen Umweltagentur sollte von jedem Punkt einer Stadt eine Grünanlage nicht weiter als 300 Meter entfernt sein. In diesem Kontext hat die Bundesregierung klare Ziele: „Bis zum Jahre 2020 ist die Durchgrünung der Siedlungen einschließlich des wohnumfeldnahen Grüns (zum Beispiel Hofgrün, kleine Grünflächen, Dach- und Fassadengrün) deutlich erhöht. Öffentlich zugängliches Grün mit vielfältigen Qualitäten und Funktionen stehen fußläufig zur Verfügung“.⁶ In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung 2002 das Ziel formuliert, pro Tag maximal 30 Hektar neue Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch zu nehmen. Vorrangig sollen Kommunen dies durch eine Innenentwicklung erreichen. Diese bauliche Verdichtung der Städte führt in kommunalen Entscheidungsprozessen häufig zu Konflikten über den Umgang mit urbanem Grün. Grünflächen und Bauland stehen in einen unmittelbaren Wettbewerb zueinander. Nicht selten fällt die Entscheidung gegen den Erhalt von Grünflächen.

Das wirft die Frage auf, wie viel Grün der Mensch eigentlich braucht. Die Antwort darauf ist wohl so individuell wie der Mensch selbst. Sie macht aber auch das Spannungsfeld deutlich, in dem sich eine Kommune bewegt, deren Grund und Boden begrenzt ist: Sie muss derzeitigen und künftigen Einwohnern innerstädtischen Wohnraum anbieten und Ihnen zugleich ein gutes Grünangebot machen. Viele Kommunen nutzen deshalb Orientierungswerte, mit denen sie die „Grünversorgung“ ihrer Einwohner gewährleisten – sowohl in Bezug auf ihre Funktion, als auch auf ihre Qualität und ihre Größe.

Ortsgebundene Lebenssituationen wie das Wohnumfeld oder die Nähe zum Umland oder zu industriell genutzten Stadtteilen spielen bei dieser Bemessung heute eine Rolle. Aber auch die Zusammensetzung der Bevölkerung sowie die Altersstruktur einzelner Stadtteile. Naturschutzrechtliche Ansprüche von mindestens 10 % der Landesfläche für den Biotopverbund fordert wiederum das Bundesnaturschutzgesetz. Nicht zuletzt auch die Einwohnerzahl und Erreichbarkeit von Grünflächen in Bezug zur Wohnbebauung setzen Maßstäbe.

Folgende quantitativer Orientierungswerte können als Bewertungsmaßstab für die Bedarfs- und Defizitermittlung und somit zur Kontrolle bei der Stadtplanung herangezogen werden.

Freiraumtypen	Orientierungswerte Grünflächenversorgung u. Entfernungen zum Wohngebiet	Stadt	Orientierungswert für Mindestgrößen von öffentlichen Freiräumen
Wohngebietsbezogene, wohnungsnahe Freiräume	4 – 6 m ² / Einwohner bei einer Entfernung von ca. 150 – 500 m	B, HH, M, N, BS FR	0,5 – 5 ha (Braunschweig)
Siedlungsnah / landschaftsorientierte Freiräume	7 m ² / Einwohner bei einer Entfernung von ca. 1 km	B, FR, M, KA	10 ha, 50 ha (Bezirkspark Berlin)
Öffentliche Quartiersgrünfläche	8-15 m ² / Einwohner	S	-
Kommunale Parkanlagen und Grünflächen	16 m ² / Einwohner 13 m ² / Einwohner	MS HH	-
Spielplätze und Freiräume zum Spielen	-	Nach DIN 18034	Kinder < 6 Jahre mind. 500 m ² Kinder 6 - 12 Jahre mind. 1.000 m ² , bei naturnahen Spielbereiche 1 ha. Kinder und Jugendliche mind. 1 ha

Abb. 16: Orientierungswerte Grünflächenversorgung und Mindestgrößen von Freianlagen⁷

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) empfiehlt, dass jedem Einwohner zur Naherholung Grünflächen mit einer Mindestgröße von ≥ 1 ha in einer Entfernung

⁶ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB): Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün, S. 71, 2015

⁷ Böhm J., Böhme C., Bunzel A., Kühnau C., Reinke M.: Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung, BfN-Skripten 444, S. 29 u.30, 2016

von 300 m Luftlinie ($\approx$ 500 m Fußweg) und größerer städtischer Grünflächen $\geq$ 10 ha in einer Entfernung von 700 m Luftlinie ($\approx$ 1.000 m Fußweg) zur Verfügung gestellt werden⁸.

Orientierungswerte können als Hilfestellung für die Festlegung Lübecker Werte dienen. Jedoch ist es erforderlich, diese an die Lübecker Verhältnisse anzupassen.

Auch innerhalb der Stadt gibt es Unterschiede: Vor allem der Innenstadtbereich und Quartiere mit Zeilen-, Block- und Blockrandbebauung weisen Gründefizite auf. Besonders gravierend ist die Lage in sozial benachteiligten Quartieren. „Der Anteil aller Grünflächen ist bundesweit nach Berechnungen des BBSR dort mit durchschnittlich 38 m² pro Einwohner deutlich niedriger als der allgemeine Durchschnitt mit 50 m² pro Einwohner. Auch gemeinsame Analysen von Sozial-, Umwelt- und Gesundheitsdaten belegen Gründefizite in Quartieren, in denen ärmere Bevölkerungsschichten leben.“⁹ Die Bedeutung des Wohnumfeldes ist jedoch gerade für Menschen besonders hoch, die aufgrund einer geringeren Mobilität und dem damit verbundenen geringeren Aktionsradius besonders auf die Ressourcen im Wohnumfeld angewiesen sind. Das betrifft neben den Bewohnerinnen und Bewohnern sozial benachteiligter Quartiere auch ältere Menschen.

Die Verschärfung der sozio-ökonomischen Unterschiede und des demographischen Wandels spiegelt sich somit auch in der Verteilung des Stadtgrüns wider. Verstärkt wird das Problem dadurch, dass oftmals die Umweltbelastung mit Feinstaub, NO, CO, Lärm und anderen schädlichen Umweltwirkungen in sozial benachteiligten Lagen höher liegt als gesamtstädtisch. Solche Gebiete mit höheren Luftschadstoffimmissionen sind meist gekennzeichnet durch überdurchschnittlich hohe Verkehrszahlen und relativ wenig Grünflächen. Dies führt zu einer doppelten Benachteiligung der Wohnbevölkerung.

Zudem führt die zunehmende Verdichtung der Siedlungsräume dazu, dass Grünflächen nicht nur intensiver, sondern auch multikodiert genutzt werden. Teilweise überlagern sich dabei die verschiedenen Interessen der Besucher, teilweise widersprechen sie sich sogar. Die wachsender Nutzungsvielfalt und –intensität führen zu immer höheren Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen.

Um eine ausreichende Freiraumversorgung für alle Bürger sicherzustellen, werden im Folgenden funktionale und quantitative Ziele für die Freiraumversorgung in Lübeck definiert.

Die funktionalen Ziele bezeichnen die Schwerpunkte der Funktionen und Nutzungen der Freiräume. Dazu wurden die öffentlichen Freiräume in Stadtgrün-Schwerpunkte eingeteilt. Dennoch werden natürlich in jeder Anlage so viele Funktionen wie möglich angeboten.

Die quantitativen Ziele, d. h. Flächengrößen und Erreichbarkeit, wurden auf Basis von wissenschaftlichen Werten und Erfahrungen erarbeitet.

⁸ BBSR: Handlungsziele für Stadtgrün und deren empirische Evidenz (2018)

⁹ s. BMUB: Grünbuch Stadtgrün in der Stadt (2015)

4.2 Ziele der Freiraumversorgung für Lübeck

Das **Stadt-Grün** bildet das Grundgerüst an Freiräumen, in das die Bebauung der Gesamtstadt eingebettet ist. Diese Flächen des Stadt-Grüns sind sehr heterogen in Nutzung, Gestaltung und Ausstattung. Folgende, vielfältige Funktionen werden von Grün- und Freiflächen erfüllt:

► Soziale Aspekte

- Gesellschaftliche Teilhabe aller
 - Generationen
 - Kulturen
 - Einkommen
 - geistigen Fähigkeiten
 - körperlichen Handicaps
- Kommunikation, Begegnung
- Bildung, Naturerfahrung, Sinneswahrnehmung
- Urban gardening
- Hunderauslauf



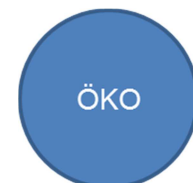
► Wohlbefinden

- Bewegung
- Sport und Spiel
- Entspannung
- Ruhezone
- Sonne, Licht, Wärme
- Temperaturregulation
- Luftqualität
- Luftaustausch oder Windschutz
- Schönheit, Vielfalt, Stadtbild
- Gartendenkmalpflege, Gartenkultur



► Ökologie, Umwelt

- Vernetzung
- Mobilität
- Retention, Wasserrückhaltung
- Schutz vor Erosion
- Biologische Vielfalt, Biodiversität
- Biotopverbund



► Finanzen, Ökonomie

- Wertsteigerung von Grundstücken im Umkreis
- Standortfaktor für Wohnortwahl
- Veranstaltungen
- Tourismus



Nach den von ihnen hauptsächlich zu erfüllenden Funktionen werden die öffentlichen Frei- und Grünanlagen in **Stadtgrün-Schwerpunkt** eingeteilt.

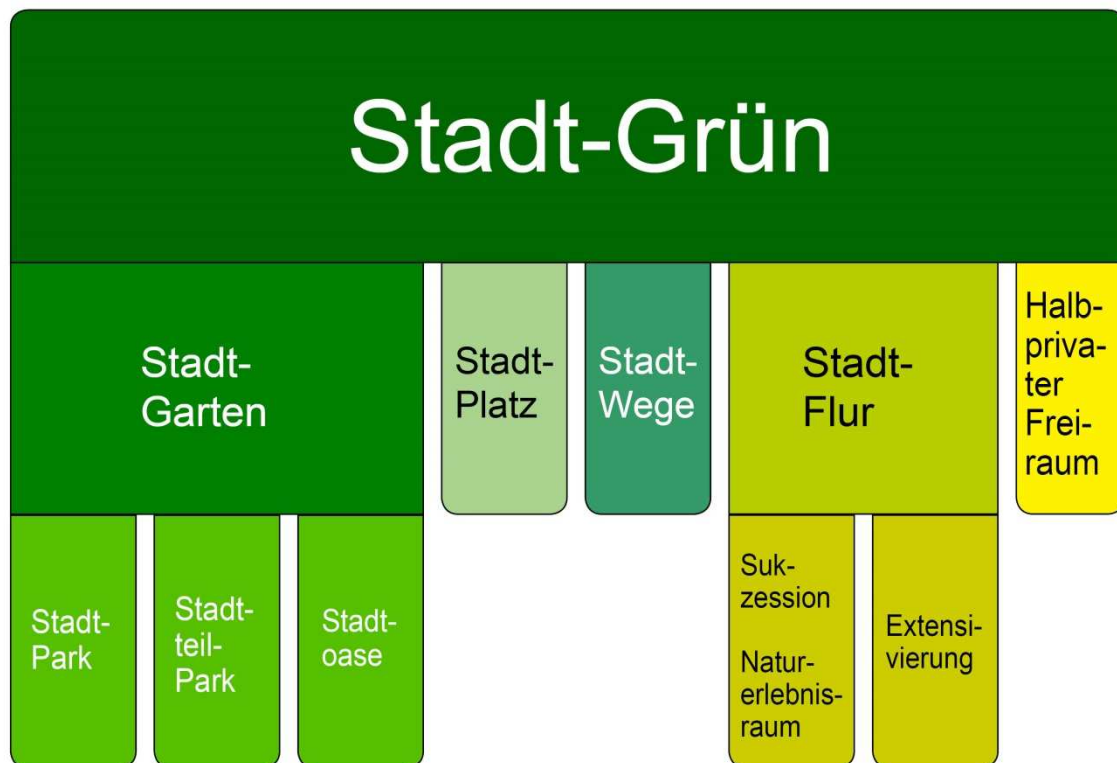
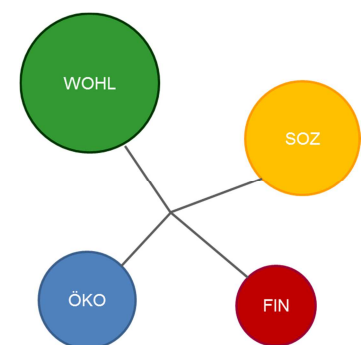


Abb. 17: Funktionale Ziele: Schwerpunkte des Stadt-Grüns

Für jeden Stadtgrün-Schwerpunkt wird eine Leitfunktion mit Zusatzfunktionen definiert. Zur Ermittlung der Leit- und Zusatzfunktionen werden die sozialen Aspekte, das Wohlbefinden, die Umweltaspekte und die ökonomischen Auswirkungen ins Verhältnis gesetzt. Aus dem Funktionsprofil lässt sich Ziel, Gestaltung und Aufwand der Pflege ableiten.

4.2.1 Stadt-Gärten – die grünen Visitenkarten der Stadt

Stadt-Gärten sind die grünen Visitenkarten der Stadt und der Stadtteile. Auch wenn sich Gestaltung und Ausstattung der urbanen Grünräume sehr unterschiedlich präsentieren, sind Stadt-Gärten geprägt durch die Gestaltung und Inszenierung von Natur und Landschaft im städtischen Kontext. Hier verbinden sich natürliche Elemente und die ästhetische Arbeit der Landschaftsarchitektur (Schöbel 2003a). Unter den Stadt-Gärten werden die gestalteten, öffentlichen Grünanlagen gefasst, die als grüne Visitenkarten eine besondere Bedeutung im System öffentlicher Freiräume besitzen.



Es wird zwischen Grünanlagen mit stadtweiter (**Stadt-Park**) und mit stadtteilbezogener Bedeutung (**Stadtteil-Park**) und der wohnungsnahen Grünversorgung (**Stadt-Oase**) differenziert.

Stadt-Parks mit stadtweiter Bedeutung sind:

- Drägerpark
- Holstentoranlage
- Schulgarten
- Stadtpark
- Wallanlagen



Die bestehenden Grünanlagen in den Stadtteilen werden hinsichtlich ihrer Funktion als **Stadtteil-Parks** von besonderer Freiraumbedeutung für die lokale Ebene und **Stadt-Oasen** als Nahversorgung im Quartier benannt.

Freiraumversorgung

Funktionales Ziel: Schwerpunkt Wohlbefinden

Quantitative Ziele:

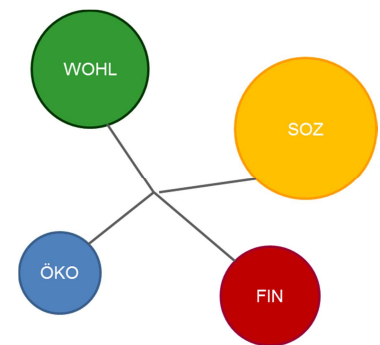
Ein Stadtteil-Park hat eine Flächengröße von mindestens 5 ha. Eine Versorgung der Einwohner im Einzugsbereich von min. 10 m² Parkfläche ist sicherzustellen. Die Anlagen sind in 1.500 m erreichbar.

Weiterhin werden zur Nahversorgung öffentliche Grünanlagen als Stadt-Oasen angeboten, die in einer Entfernung von 300 - 500 m erreichbar sind. Pro Einwohner im Einzugsgebiet stehen 4 m² zur Verfügung.

4.2.2 Stadt-Plätze - Kommunikationspunkte des öffentlichen Lebens

Stadt-Plätze sind zentrale Orte urbanen Lebens, eingebunden in eine spezifische städtebauliche Struktur. Sie wurden früher als Gerichts-, Fest- oder Marktplatz, als Versammlungsorte oder Repräsentationsanlagen angelegt.

Der offene Platz lässt unterschiedliche und flexible Nutzungen zu, er eröffnet Begegnungs- und Bewegungsräume. Die Monofunktionalisierung für Stellplätze widerspricht dieser Idee grundsätzlich. Stadt-Plätze tragen maßgeblich zur Qualifizierung und zum Imagegewinn der Stadt(teile) bei. Ziel ist es, die Rolle der Stadt-Plätze im Rahmen qualitätsvoller Gestaltungskonzepte zu würdigen, dabei die angrenzende Bebauung mit einzubeziehen und auf eine vielfältige Nutzbarkeit des Platzes hinzuwirken ist. Es wird zwischen Plätzen mit stadtweiter und mit stadtteilbezogener Bedeutung unterschieden. Promenaden an den Wasseradern werden hier den Plätzen zugerechnet



Stadt-Plätze – Plätze mit stadtweiter Bedeutung

- Promenaden an der Obertrave /Untertrave
- Rathausmarkt
- Schrangon
- Klingenberg
- Koberg

Stadtteil-Plätze – Plätze mit lokaler Bedeutung

- Broilingplatz
- Kücknitzer Kirchplatz
- Schlutup Mark
- Am Brink
- Platz am Meesenring



Freiraumversorgung

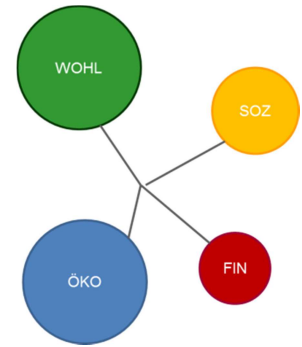
Funktionales Ziel: Schwerpunkt Soziale Aspekte

4.2.3 Stadt-Wege – In Lübeck geht's gut!

Mit den Stadt-Wegen sollen Verbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen wiederbelebt oder geschaffen werden. Die Stadt-Wege sollen auf möglichst reizvollen Routen die Stadtlandschaft erschließen und Brücken zwischen den Stadtteilen und den großen Freiräumen der Stadt schlagen.

Zu Stadt-Wegen zählen:

- **Grünachsen** von übergeordneter Bedeutung, z.B. entlang der Gewässer
- **Grünzüge** als Grünraumverbindungen mit einer Abfolge verschiedener Grünräume
- **Grünwege** als begrünte Fußwege- und Radverbindungen alternativ zum Straßenraum. Betrachtet werden hier auch die Hauptwege in Kleingartenanlagen.
- **Begrünte Straßenräume** mit straßenbildakzentuierenden Grünelementen wie wegbegleitende Grünstreifen, Grüninseln, Baumreihen, Heckenzügen.



Die Funktion eines Verkehrswegenetzes für den nicht motorisierten Individualverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Mit dem zu entwickelnden Netz der Freiräume sowie dem Rad- und dem Fußwegesystem soll eine neue Infrastruktur urbaner Mobilität entstehen.

Die Grünverbindungen haben als lineare Strukturen eine wichtige Funktion für den Erhalt und Verbreitung der Arten und tragen zur Wiedervernetzung der Lebensräume bei.

Freiraumversorgung

Funktionale Ziele: Schwerpunkte Wohlbefinden, Ökologie/Umwelt

quantitative Ziele:

Für 50% der Hauptverkehrsstraßen gibt es alternative oder qualitativ aufgewertete Stadt-Wege für Fußgänger und Radfahrende.

Die Vorgaben des Landschaftsplanes und des Bienenaktionsplanes werden umgesetzt.

4.2.4 Stadt-Flur – grüne Inseln und Stadtränder

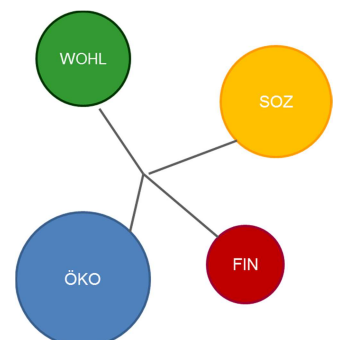
Der Schwerpunkt der Stadt-Flur ist Ökologie und Umwelt. Damit werden eine gestalterische und damit optisch erkennbare Änderung der Anlagen und eine Nutzungsänderung stattfinden. Es ergeben sich Optionen einer naturnäheren Entwicklung und damit Steigerung der Biodiversität, Möglichkeit der Naturerfahrungen und individuellen Aneignung der Flächen. Stadt-Flur bietet damit naturbezogene Freiraumnutzung am Stadtrand und innerhalb der besiedelten Bereiche als grüne Inseln. Diese werden durch die Stadt-Wege zu einem grünen Netz verbunden.

Die konsequente Förderung der Naturnähe der Flächen erzeugt eine besondere Gestaltqualität als Kontrast zu den urbanen Grünräumen. Nicht erst seit der Entdeckung von Wildnis-Spielpotentialen oder Industrienatur hat die Freiraumplanung erkannt, dass Ökologie eine Ästhetik hat.

► Sukzession – Wildnis zulassen und Naturerlebnisraum

Über eine gelenkte Sukzession von Flächen lassen sich naturnahe Freiraum-Qualitäten erzeugen. Dies wäre z. B. auf einem Standort mit durchschnittlichen Wuchsbedingungen in 150 Jahren ein Buchenwald.

Inszenierte Wildnis gehörte als fester Bestandteil zum Inventar der englischen Landschaftsgärten. Heute wird die spontane Vegetationsentwicklung in naturnahen Lebensräumen ebenso geschätzt wie auf alten Industriebrachen und Bergehalten, z.B. im



Ruhrgebiet. Wildnis besitzt eine eigene Ästhetik, die besondere Orte und Begegnungen zwischen (Stadt)Mensch und (Stadt)Natur hervorbringt. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass dies besonders für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen eine hohe Bedeutung hat.

Im § 38 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) lautet der Absatz 1: „Naturerlebnisräume sollen den Besucherinnen und Besuchern ermöglichen, Natur, Naturzusammenhänge und den unmittelbaren Einfluss des Menschen auf die Natur zu erfahren. Das Betreten erfolgt auf eigene Gefahr.“

Naturerleben beginnt idealerweise an der Haustür. In den Städten gibt es jedoch heute weniger denn je größere "freie Räume", die nicht irgendeiner Form der Planung, Nutzung, Pflege oder Bearbeitung unterliegen.

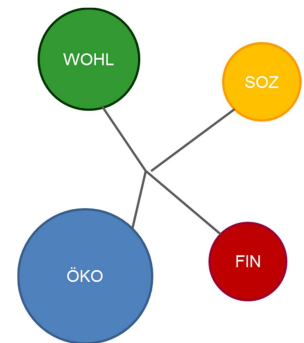
In Lübeck gibt es bereits Naturerlebnisräume, das sind fest bestimmte, stadtnah gelegene „Wildnis“-Räume, die man frei betreten darf. Sie sind so ausgewählt, dass Kinder und Erwachsene dort die Natur mit allen Sinnen erleben können. Außerdem werden auf Naturerlebnispfaden Anregungen geboten, wie Natur auf unterschiedliche Weise und mit allen Sinnen erfahren werden kann.



► Extensivierung

Die natürliche Vegetationsentwicklung und der damit verbundene Gehölzaufwuchs ist jedoch nicht immer die beste Alternative für Grünflächen am Siedlungsrand oder im Siedlungszusammenhang. Viele Flächen sollen langfristig – zumindest in Teilbereichen – offen gehalten werden. Gründe hierfür liegen in der besseren Nutzbarkeit offener Flächen im städtischen Kontext oder auch zum Erhalt bzw. zur Erhöhung der Vielfalt von verschiedenen Landschafts- bzw. Stadtbildern und der damit verbundenen Tier- und Pflanzenarten.

Im Vergleich zu den Stadt-Gärten wird die Ausstattung, wie Wege, Bänke und Abfallbehälter auf die wesentlichen Bereiche konzentriert.



Freiraumversorgung

Funktionale Ziele:

Sukzession: Schwerpunkte Ökologie und soziale Aspekte

Extensivierung: Schwerpunkt Ökologie

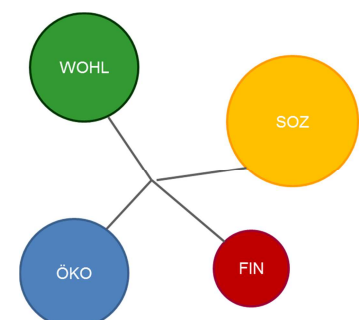
Qualitative Ziele:

Stadt-Flur wird das gesamte Stadtgebiet durchdringen und in Teilen, dort wo ökologisch und landwirtschaftlich verträglich, in Verbindung mit Stadtwegen auch den Stadtrand ausbilden. Bei der Extensivierung bzw. der gelenkten Sukzession wird die Extensivierung von innen nach außen verstärkt, um eine Verbindung zur freien Landschaft zu erzielen. In Verbindung mit Stadt-Wege bildet Stadt-Flur als Trittsteine ein Netz zwischen den Inseln der großflächigen Schutzgebiete.

4.2.5 Halbprivate Nutzungsformen

► Neue Formen des Gärtnerns

Die Beteiligung der Bürger der Stadt an neuen Nutzungskonzepten der Stadtlandschaft ist gewünscht. Seit 2014 arbeitet ein Netzwerk von Vereinen und Initiativen daran, Lübeck zur „Essbaren Stadt“ zu machen. Von Bürgern gemeinschaftlich organisierte Gartenprojekte im eigenen Wohnumfeld, z.B. Urban Gardening, Selbsterntegärten, interkulturelle Gärten, Anlage von Obstwiesen sind hier als Stichworte zu nennen. So entstehen neue halbprivate



Freiräume in bestehenden öffentlichen Räumen und verleihen zusätzliche Funktionen und Qualitäten.

Neben den sozialen Aspekten wie der Bildung von Communities und Identitätsstiftung entsteht durch die Aneignung der zur Selbstverwaltung übergebenen Flächen ein neues Verantwortungsbewusstsein – einerseits für den eigenen Stadtteil, andererseits im Umgang mit der Natur.

Individuelle Nutzung darf die Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der öffentlichen Freiräume nicht einschränken. Bebauung, Einfriedungen und Einzäunungen würden dem widersprechen. Hier sind vertragliche Regelungen zu treffen, die die Nutzung der Fläche und das Miteinander regeln.

Freiraumversorgung

Funktionale Ziele:

Schwerpunkte Ökologie und soziale Aspekte.

Qualitative Ziele:

Initiativen werden durch Flächenbereitstellung auf Stadtquartierebene unterstützt. Damit können sich niederschwellige Umwelt-Lernorten als kleinräumige Hotspots der städtischen Artenvielfalt und aktiv nutzbaren, selbst organisierten Räumen für Naturerlebnis entwickeln, insbesondere auch für nicht mit eigenen Gärten versorgte Bürgerinnen

5. Nächste Schritte

Das Freiraumprogramm mit dem Grundlagenbericht und dem Freiraumentwicklungsplan definiert die Schwerpunkte und Ziele für die Freiraumentwicklung des nächsten Jahrzehnts. Als ein praktikables, zukunftsfähiges Programm liefert es Vorgaben zur Entwicklung für das Stadt-Grün. Auf Basis der verabschiedeten Ziele erfolgt im nächsten Schritt die Erarbeitung eines **Freiraumentwicklungsplans**.

Die bestehenden Freiräume werden hinsichtlich ihrer Funktionen untersucht und klassifiziert. Potenziale und Nutzungsalternativen werden ermittelt, Defizite benannt und Lösungsvorschläge erarbeitet

Das Freiraumraumprogramm setzt die Weichen für die zukünftige Freiraumversorgung der Lübecker Bürger. Daher ist es zwingend erforderlich, dass das Programm von der Mehrheit der Lübecker Bürger und Bürgerinnen mit getragen wird. Die Bürgerinnen und Bürger sollen dazu aufgefordert werden, vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele die Vorschläge der Verwaltung zu bewerten und eigene, alternative Vorschläge zu formulieren.



► Nr. VO/2019/07308
öffentlich

Lübeck, 08.03.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Nadja Rostalski (E-Mail: nadja.rostalski@luebeck.de Telefon: 122-6926)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Schlutupkai I, Kaimauerertüchtigung und Flächenherrichtung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.04.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Mit der Umsetzung der Maßnahme Schlutupkai I, Kaimauerertüchtigung und Flächenherrichtung wird begonnen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

☒ Bereich Haushalt und Steuerung
zustimmend

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

☐ Ja
☒ Nein
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f Gemeindeordnung (GO) ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☐ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (Anlage 1)
☐
☐

Begründung:

Beschreibung der Maßnahme:

Der Hafen Schlutupkai I befindet sich in Lübeck-Schlutup in der Schlutuper Wiek. Von der Maßnahme betroffen ist eine Fläche von rd. 9000 m² im nördlichen Bereich des Schlutupkai I, welche zum Eigentum der Lübeck Port Authority (LPA) gehört. Die Umschlagfläche entlang

der rd. 170 Meter langen Kaimauer, wird intensiv von der Firma Burmann (Pächterin) genutzt. Es findet Schüttgüterumschlag von landwirtschaftlichen Produkten wie Düngemittel und Getreide in wachsendem Maße statt. Der Umschlag erfolgt mittels Mobilkran.

Die vorhandene Flächenbefestigung sowie die Entwässerungsanlagen zur Dach- und Oberflächenentwässerung sind in einem sehr schlechten Zustand und entsprechen zudem nicht mehr den aktuellen Gesetzen und anerkannten Regeln der Technik. Des Weiteren ist die in einem Teilbereich vorhandene hölzerne Dichtwand zur Kaisicherung sanierungsbedürftig.

Zunächst soll der 1927 gebaute Abschnitt der Kaimauer durch eine dichtende rückwärtige Stahlspundwand auf einer Länge von rd. 10 Metern ertüchtigt werden. Diese ersetzt die undichte hölzerne Wand, sodass die Verkehrssicherheit in diesem Bereich sichergestellt wird.

Anschließend ist vorgesehen, die Regenwasserentwässerung in großen Teilen zu erneuern und zwei Sedimentationsanlagen zu erstellen. Auf den Umschlagflächen und in Teilbereichen der Zufahrten soll die Flächenbefestigung mit Asphalt neu hergestellt werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen entsprechen die Anlagen wieder den aktuellen Vorschriften.

Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme in zwei Bauabschnitten auszuführen. Zum ersten Bauabschnitt, der 2019 ausgeführt werden soll, gehören die Kaimauersanierung sowie die Erneuerung der Kanalisation und der Flächenbefestigung im südlichen Teil der Kaianlage. Der zweite Bauabschnitt umfasst die Erneuerung der Kanalisation und der Flächenbefestigung im nördlichen Teil. Die Ausführung ist für 2020 vorgesehen, da noch Klärungsbedarf bezüglich einer Flächenerweiterung mit der Pächterin besteht.

Mit dieser Beschlussvorlage sollen zunächst die Maßnahmen des ersten Bauabschnitts freigegeben werden.

Hafenbetriebliche Notwendigkeit:

Für den Hafenbetrieb sind ausreichende Wassertiefen und eine stand- und verkehrssichere Kaianlage mit versiegelten Verkehrsflächen unerlässlich. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit sowie zur Erfüllung der aktuell geltenden Anforderungen zur Einleitung von Niederschlagswasser in ein öffentliches Gewässer (Trave und Schlutuper Wiek) muss dieses Projekt umgesetzt werden.

Kosten:

Gemäß der aktuellen Kostenberechnung vom 18.02.2019 betragen die Gesamtkosten für den ersten Bauabschnitt rd. 750.000 EUR netto.

Risiken:

Neben dem Baugrundrisiko (Bodenentsorgung bzw. -deponierung) ist auch die Ertüchtigung der Kaimauer mit Risiken verbunden. Der Zustand der 1927 erstellten hölzernen Dichtwand kann aufgrund schlechter Zugänglichkeit zu diesem Zeitpunkt nicht auf ganzer Länge beurteilt werden. Aufgrund der eingetretenen Versackungen wird derzeit angenommen, dass eine Ertüchtigung auf einer Länge von 10 Metern ausreichend ist. Erst während der Bauausführung kann das erforderliche Ausmaß der Ertüchtigung abschließend festgelegt werden. Ggf. muss die hölzerne Dichtwand auf größerer Länge, im ungünstigsten Fall auf der gesamten Länge von rd. 43 Metern, ertüchtigt werden.

Ausschreibung und Zeitpunkt der Umsetzung:

Die Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) ist inzwischen abgeschlossen und die erforderliche Genehmigung der UWB vom 05.12.2018 liegt vor. Weitere Genehmigungen sind nicht erforderlich. Die Ausführungsplanung soll Ende März 2019 abgeschlossen sein.

Ziel ist es, nach Freigabe durch die Gremien, den ersten Bauabschnitt im Mai 2019 auszu-schreiben. Die Ausführung ist von August bis Oktober 2019 geplant.

Haushaltsmäßige Ordnung:

Die Gesamtkosten für den ersten Bauabschnitt werden derzeit mit 750.000 EUR netto veran-schlagt. Unter dem Produktsachkonto 552001 004.7852000 – Schlutupkai I Erneuerung Kai-mauer sind Reste aus Vorjahren in Höhe von rund 93.000 EUR netto vorhanden. Für 2019 sind 780.000 EUR angemeldet. Damit ergibt sich ein Gesamtbetrag von 873.000 EUR netto. Für den ersten Bauabschnitt nicht verwendete Mittel sind für den zweiten Bauabschnitt vor-gesehen.

Den Investitionskosten dieser Maßnahme stehen Mieterlöse für Hafenflächen und Hafent-gele für die abzufertigenden Schiffe gegenüber. Aus diesen Einnahmen der Hansestadt Lü-beck werden grundsätzlich Zinsen und Tilgung des von der Hansestadt Lübeck aufzuneh-menden Kredites bezahlt, so dass die Maßnahme für die Hansestadt Lübeck rentierbar ist.

Anlagen:

Anlage 1 – finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Übersichtskarte

Anlage 3 - Bestandsfotos

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 - LPA

Produkt: 552001 004

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 1 zur Vorlage vom 08.03.2019

VO-Nr.: VO/2019/07308

INVESTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeiträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2019	2020	2021	2022
Erträge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	-750.001,00	-8.334,33	-50.000,00	-50.000,00	-50.000,00

davon:

Sonderposten-auflösung (SoPo)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen (AfA)	-750.000,00	-8.333,33	-50.000,00	-50.000,00	-50.000,00
Anlagenabgang	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-750.001,00	-8.334,33	-50.000,00	-50.000,00	-50.000,00
voraussichtl. Zinsen ca.	-337.500,00	-3.750,00	-22.500,00	-22.500,00	-22.500,00
Einzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	-750.000,00	-750.000,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-750.000,00	(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)			

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	X	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	552001 000.5711000	Abschreibungen auf Sachanlagen	-8.333,33
(Mehr) Aufwendungen:	552001 000.5711002	Wasser und Hafen, Wasser und Hafen, Abschreibungen aus Anlagenabgang	-1,00
		Saldo Ergebnisplan	-8.334,33
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	552001 004.7852000	Wasser und Hafen, Schlutupkai I, Erneuerung Spundwand, Tiefbaumaßnahmen	-750.000,00
		Saldo Finanzplan	-750.000,00



Anlage 3 - Bestandsfotos





► Nr. VO/2019/07178
öffentlich

Lübeck, 13.02.2019

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Matthias Drever (E-Mail: matthias.drever@luebeck.de Telefon: 122-6630)

Projektfreigabe für Fahrbahnsanierungen in der Hansestadt Lübeck 2019 - investiv

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.04.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Projektfreigabe für die in der Vorlage genannten Straßen wird erteilt; mit den Maßnahmen darf begonnen werden.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

1.201 – Haushalt und Steuerung:
Zustimmung

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

☐
☒

Ja
Nein

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☒
☐
☒

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch: § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht)

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Nein
Ja (Anlage 1)

Begründung:

Art der Ausschreibung :

beschränkte bzw. öffentliche Ausschreibung nach VOB

Diese Form der „Sammelvorlage“ wurde gewählt, da mit der Planung der nachfolgenden Maßnahmen bereits begonnen wurde und die Ausführung ab Frühsommer bei guter Witterung vorgenommen werden soll. Alle Maßnahmen sind im Haushaltsplan 2019 enthalten.

Die Ausschreibungen werden nur nach vorheriger Freigabe der Mittel durch den Bereich Haushalt und Steuerung vorgenommen.

Kurzbeschreibung der Maßnahmen:

Die Sanierung der im folgenden genannten Straßenabschnitte Nr. 1 bis 4 ist aus Gründen der Werterhaltung des Infrastrukturvermögens aber auch zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit gem. § 10 des Straßen- und Wegegesetzes Schleswig-Holstein unabdingbar. Die Sanierungsart ist in Abhängigkeit des Schädigungsgrades, der Verkehrsbelastung und der für 2019 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewählt worden.

Die Maßnahmen sind aus Sicht des Straßenbaulastträgers zwingend in 2019 auszuführen. Sollte in 2019 keine Ausführung möglich sein, ist es bei einem entsprechenden Winter 2019 / 2020 mit vielen Frost-Tauwechselperioden durchaus möglich, dass ein Teil dieser Straßen auf unabsehbare Zeit gesperrt werden muss bzw. erhebliche den fließenden Verkehr betreffende Maßnahmen getroffen werden müssten, da die gesetzlich vorgeschriebene Verkehrssicherungspflicht nicht mehr erfüllt werden kann.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

1.) Deckenerneuerung B75, St. Jürgen-Ring

Der St.-Jürgen –Ring, B 75 ist die Hauptverbindung zwischen der K 15 (Geniner Straße und der K 18 (Walderseestraße). Nach einer im Jahr 2012 durchgeführten Zustandserfassung der Lübecker Hauptverkehrsstraßen wurde festgestellt, dass für die B 75 ein Sanierungsbedarf besteht. Für den Sanierungsbereich wurden u.a. Schadensbilder in Form von Längs-, Quer- und Netzzissen festgestellt sowie Ausmagerungen, Ausbrüche, Verdrückungen, Flickstellen und Abplatzungen. Die letzten Winter haben den Zustand der B 75 weiter erheblich verschlechtert; bei Frost-Tau-Wechsel können weiterhin erhebliche Winterschäden entstehen, welche die Substanz der Fahrbahn weiter schädigen und somit eine Sanierung unumgänglich machen.

Es ist daher geplant, in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben und dem Brückenbau der Wakenitzbrücke, im Jahr 2019 die Südseite zu sanieren. Bis zum September dieses Jahres werden die Entsorgungsbetriebe daher in dem beschriebenen Straßenabschnitt vorab Leitungsarbeiten durchführen. Ab September 2019 ist geplant, die Deck- und Binderschicht auf der Südseite zwischen Körnerstraße und Wakenitzbrücke (ca. 4.750 m²) zu sanieren. Die Kostenschätzung incl. Entsorgungskosten ergab ca. 350.000,00 €.

Aufgrund einer positiv beschiedenen Fördervoranfrage ist eine Förderung nach GVFG in Höhe von 50% der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt worden. Somit ist mit einer Einnahme in Höhe von ca. 160.000,00 € für diese Maßnahme zu rechnen.

Im Jahr 2020 soll dann die Nordseite des Straßenzuges saniert werden.

Die von der Bürgerschaft beauftragte Umgestaltung des Knotenpunktes St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg wird untersucht. Hierbei soll ein Ersatz für den bestehenden Fußgängertunnel als ebenerdige Querung geprüft werden. Des Weiteren wird der Durchgangsverkehr durch das angrenzende Wohngebiet um die Kalkbrennerstraße dabei berücksichtigt.

Es ist vorgesehen im April 2019 erste konzeptionelle Überlegungen/Varianten im Bauausschuss vorzustellen. Abstimmungen mit den politischen Gremien, der Öffentlichkeit und an-

deren Institutionen wie der St. Jürgen-Runde und ADFC werden im Anschluss folgen. Die Vorlage einer Ausführungsplanung im Frühjahr 2020 wird angestrebt.

2.) Deckenerneuerung B75, Heiligen-Geist-Kamp

Der Streckenzug B 75, Heiligen-Geist-Kamp hat für die Hansestadt Lübeck eine sehr große Verkehrsbedeutung, da über die B 75 der Lübecker Süden mit dem Lübecker Nordbereich verbunden wird.

Die Verkehrsbelastung ist sehr hoch; die B 75 erfüllt außerdem teilweise die Funktion einer Ringstraße um die Stadtmitte herum. Mehrere Teilabschnitte dieses Ringes sind bereits saniert worden, wie z.B. Sandberg und Marlistraße.

Nach einer im Jahr 2012 durchgeführten Zustandserfassung der Lübecker Hauptverkehrsstraßen wurde festgestellt, dass für die B 75 ein Sanierungsbedarf besteht. Für den Sanierungsbereich wurden u.a. Schadensbilder in Form von Längs-, Quer- und Netzschnissen festgestellt sowie Ausmagerungen, Ausbrüche, Verdrückungen, Flickstellen und Abplatzungen. Die letzten Winter haben den Zustand der B 75 hier weiter erheblich verschlechtert; bei Frost-Tau-Wechsel können weiterhin erhebliche Winterschäden entstehen, welche die Substanz der Fahrbahn weiter schädigen und somit eine Sanierung unumgänglich machen. Aufgrund des ermittelten Schadensbildes wurde ein Sanierungsvorschlag erarbeitet, der eine grundlegende Sanierung als die sinnvollste Sanierungsvariante vorsieht.

Es ist daher geplant, eine grundlegende Sanierung zwischen der Sandbergbrücke und Arnimstraße (ca. 13.200 m²) durchzuführen. Die Kostenschätzung incl. Entsorgungskosten ergab ca. 2.000.000,00 €. Die Maßnahme soll ab Sommer beginnen und noch im Jahr 2019 beendet werden.

Aufgrund einer positiv beschiedenen Fördervoranfrage ist eine Förderung nach GVFG in Höhe von 50% der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt worden. Da nicht alle Kosten dieser Maßnahme als förderfähige Kosten angerechnet werden, ist mit einer Einnahme in Höhe von ca. 590.000,00 € für diese Maßnahme zu rechnen.

Die Radwege im Heiligen-Geist-Kamp befinden sich zwischen Parkstreifen mit Bäumen und Gehwegen. Es besteht auch hier Handlungsbedarf zur Verbesserung des Zustandes der Radverkehrsanlagen. Um eine den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) entsprechende Herrichtung zu erreichen, wäre eine Neuordnung dieses Seitenraumes erforderlich. Dies ist wegen des vorhandenen erhaltenswerten Baumbestandes jedoch kurzfristig nicht umsetzbar. Im Zusammenhang mit der anstehenden Deckensanierung der Fahrbahn werden die Radwege, insbesondere im Bereich der Bäume, im Rahmen des Bauunterhaltes instandgesetzt.

3.) Deckenerneuerung K 14, Ziegelstraße

Die Ziegelstraße (K14) verläuft in Lübeck St. Lorenz zwischen der Hamburger Straße (B 75) und der Fackenburger Allee. Sie ist als Erschließungs- und Durchgangsstraße für den gesamten Lübecker Westen von sehr hoher Verkehrsbedeutung.

Nach einer im Jahr 2012 durchgeführten Zustandserfassung der Lübecker Hauptverkehrsstraßen wurde festgestellt, dass für die K 14 ein Sanierungsbedarf besteht. Für den Sanierungsbereich wurden u.a. Schadensbilder in Form von Längs-, Quer- und Netzschnissen festgestellt sowie Ausmagerungen, Ausbrüche, Verdrückungen, Flickstellen und Abplatzungen. Die letzten Winter haben den Zustand der K 14 deutlich verschlechtert; bei Frost-Tau-Wechsel können weiterhin erhebliche Winterschäden entstehen, welche die Substanz der Fahrbahn weiter schädigen und somit eine Sanierung unumgänglich machen.

Der erarbeitete Sanierungsvorschlag beinhaltet die Sanierung der Deck- und Binderschicht zwischen der Fackenburger Allee und dem Kreisverkehr sowie zwischen Fregattenstraße

und Hamburger Straße (ca. 21.000 m²) incl. der Grundhaften Sanierung zwischen Kreisverkehr und Beethovenstraße (ca. 3.400 m²). Die Kostenschätzung incl. Entsorgungskosten ergab ca. 2.000.000,00 €. Die Maßnahme soll ab Sommer beginnen und noch im Jahr 2019 beendet werden.

Aufgrund einer positiv beschiedenen Fördervoranfrage ist eine Förderung nach GVFG in Höhe von 50% der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt worden. Da nicht alle Kosten dieser Maßnahme als förderfähige Kosten angerechnet werden, ist mit einer Einnahme in Höhe von ca. 590.000,00 € für diese Maßnahme zu rechnen.

4.) Deckenerneuerung Moorgarten

Die Straßen Bartelsholz und Schenkenberger Weg besitzen als Verbindungsstraße zum Ortsteil Moorgarten eine eher geringe Verkehrsbedeutung. Gleichzeitig hat sie eine Erschließungsfunktion für alle ansässigen Landwirte. Um die Fahrbahnen dieser Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu halten, ist jährlich ein hoher Unterhaltungsaufwand notwendig.

Die letzten Winter sowie der nasse Sommer 2017 haben den Zustand der Straße erheblich verschlechtert. Auch hier sind Schadensbilder wie z.B. Risse, Verdrückungen, Flickstellen etc. reichlich vorahnden.

Geplant ist daher eine Sanierung Deck- und Tragschicht im Hocheinbau der Straßen Bartelsholz zwischen der Moorgartener Straße und Wesenberger Straße (ca. 4.500 m²) und Schenkenberger Weg zwischen Moorgartener Straße und Brücke Grinau (ca. 2.800 m²). Die Kostenschätzung hierfür incl. Entsorgungskosten ergab ca. 390.000,00 €. Die Maßnahme soll im Spätsommer / Herbst 2019 durchgeführt werden.

Da es sich hierbei um eine nicht-klassifizierte Straße handelt, können auch keine Fördergelder nach dem GVFG in Anspruch genommen werden. Die Kosten sind daher zu 100% von ddr Hansestadt Lübeck selber zu tragen.

Zeitplan:

Aufgrund der zum Teil erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr erfolgt die Ausführung nur nach intensiver Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, Stadtverkehr Lübeck und der Polizei, sowie unter Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten.

Gemäß Forderung der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und des Stadtverkehrs ist eine Ausführung der Maßnahmen teilweise in den Sommerferien 2019 anzustreben, da dann die Verkehrsbelastung durch den Berufsverkehr weniger ausgeprägt ist und die Schülerbeförderung entfällt.

Kosten / Finanzierung :

Die Kosten für die Maßnahmen sind im Finanzplan 2019 enthalten. Eine Ausschreibung und Vergabe erfolgt nur nach vorheriger Freigabe der Haushaltsmittel auf dem jeweiligen Produktsachkonto durch den Bereich Haushalt + Steuerung.

- Produktsachkonto 544001 051 B75 St. Jürgen-Ring
- Produktsachkonto 544001 061 B75 Heiligen-Geist-Kamp
- Produktsachkonto 542001 143 K14 Ziegelstraße
- Produktsachkonto 541001 754 Moorgarten

Für die Maßnahmen B75 St. Jürgen-Ring, B75 Heiligen-Geist-Kamp und K14 Ziegelstraße ist zudem aufgrund einer positiven Fördervoranfrage eine Förderung nach GVFG in Höhe von 50% der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt worden. Die Kosten für die Maßnahme Moorgarten hingegen sind vollständig von der Hansestadt Lübeck zu tragen.

Eine Freigabe im Hauptausschuss am 23.04.2019 ist zwingend erforderlich, damit die Maßnahmen noch zeitig ausgeschrieben werden können und die Maßnahmen ab Sommer beginnen können.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen für Nr.1-4

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Anlage zur Vorlage vom 13.02.2019

Produkt: 544001

VO-Nr.: 2019/07178

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen**INVESTIV**

(Bei investiven Maßnahmen ist zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeiträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2019	2020	2021	2022
Erträge	2.175.000,00	5.179,00	62.143,00	62.143,00	62.143,00
Aufwendungen	-4.740.000,00	-6.524,00	-78.286,00	-78.286,00	-78.286,00

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	2.175.000,00	5.179,00	62.143,00	62.143,00	62.143,00
Abschreibungen (AfA)	-4.739.999,00	-6.524,00	-78.286,00	-78.286,00	-78.286,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-2.564.999,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-1.154.250,00	-6.413,00	-76.950,00	-76.950,00	-76.950,00
Einzahlungen	2.175.000,00	2.175.000,00			
Auszahlungen	-4.740.000,00	-4.740.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	-2.565.000,00	(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)			

2019	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2019	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	542001.000.4162000	Kreisstraßen	2.381,00
(Mehr) Erträge:	544001.000.4162000	Bundesstraße	2.798,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	541001.000.5711000	Gemeindestraße	-929,00
(Mehr) Aufwendungen:	542001.000.5711001	Kreisstraße	-4.762,00
(Mehr) Aufwendungen:	544001.000.5711000	Bundesstraße	-5.595,00
		Saldo Ergebnisplan	-6.107,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlung	542001.143.681100	Kreisstraße/Investitionszuwendungen vom Land	1.000.000,00
(Mehr) Einzahlung	544001.061.681100	Bundesstraße/Investitionszuwendungen vom Land	1.000.000,00
(Mehr) Einzahlung	544001.051.681101	Bundesstraße/Investitionszuwendungen vom Land	175.000,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001.754.785200	Gemeindestraße/Moorgarten/Tiefbaumaßnahme	-390.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	542001.143.785200	Kreisstraße/K14 Ziegelstraße/Tiefbaumaßnahme	-2.000.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	544001.061.785200	Bundesstraße/B75 Heiligen Geist-Kamp/Tiefbaumaßnahme	-2.000.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	544001.051.785200	Bundesstraße/B75 St. Jürgen-Ring/Tiefbaumaßnahmen	-350.000,00
		Saldo Finanzplan	-2.565.000,00



► Nr. VO/2019/07267
öffentlich

Lübeck, 28.02.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Michaela Maurer (E-Mail: Telefon: 6620)

Wildblumenwiese an der Drehbrücke

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.04.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.05.2019	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.05.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antrag des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung in der Bürgerschaft am 28.09.2017 (VO/2017/05168)

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Keine
Ergebnis:

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

☐
☒

Ja
Nein

Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht in besonderem Maße berührt.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein
Ja (Anlage 1)

Bericht:

Die Bürgerschaft hat im September 2017 zu Punkt 6.2 (VO Nr. 5168) den nachstehend aufgeführten Antrag des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung mit Mehrheit angenommen:

Im Zuge der Umbaumaßnahmen an der Untertrave/Drehbrücke ist geplant, die Wildblumenwiese, die dem Projekt ‚Wildblumen in der Stadt‘ zugesichert war, zu entfernen und die Flä-

che zu versiegeln. Die Bürgerschaft möge beschließen, dass für die verloren gehende Wildblumenwiese zum Ausgleich auf einer anderen mindestens gleich großen Fläche im Innenstadtbereich Wildblumen ausgesät werden. Das Projekt ‚Wildblumen in der Stadt‘ wird bei der Suche und Auswahl der Fläche(n), bei der Auswahl der Saat und Absprache der Pflegemaßnahmen einbezogen. Ferner möge berichtet werden, was mit den Bäumen vor Schuppen 6 passieren wird, wenn der Umbau des Platzes vor der Drehbrücke vollzogen wird.

Mit der Initiative „Wildblumen in der Stadt“ wurde Kontakt aufgenommen und verschiedene potenzielle Flächen vorgeschlagen. Zur Auswahl standen Flächen am Verwaltungszentrum Mühlentor, an der Kanalstraße, Grüninsel am Gustav-Radbruch-Platz und an der Untertrave/ Ecke Kanalstraße. Die Initiative hat sich für den Gustav-Radbruch-Platz entschieden.



Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bereitet zurzeit eine Pflanzplanung (Artenzusammensetzung) vor. Diese wird mit der Initiative abgestimmt. Die Vorbereitung der Fläche sowie die Aussaat erfolgt im Herbst 2019.

Bei den drei Bäumen am Drehbrückenplatz ist eine Großbaumverpflanzung gemäß der Vorgaben der ZTV Großbaumverpflanzung (u. a. Durchführung in Vegetationsruhe, Rehasonen an neuen Pflanzstandorten anlegen, Verankerung, Bewässerung/Pflege über mind. 3 Jahre, Durchführung durch eine Fachfirma für Großbaumverpflanzung mit Referenzen, Bauüberwachung durch fachlich versierte Person) durchgeführt worden. Die neuen Pflanzstandorte befinden sich in der Grünanlage Albert-Schweitzer-Straße.

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen



► Nr. VO/2019/07236
öffentlich

Lübeck, 21.02.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Feste Fehmarnbeltquerung - übergesetzliche Schutzforderungen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.03.2019	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.03.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.03.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bei der Planung der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung hat die Hansestadt Lübeck über verschiedene regionale Beteiligungsgremien Forderungen an den Bund gestellt, die unter anderem einen verbesserten Schutz vor Lärm und Erschütterungen entlang der Strecke zum Gegenstand haben. Diese Forderungen sollen vorgestellt und in den Zusammenhang der derzeitigen Planungen für die Hinterlandanbindung eingeordnet werden.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
5.660 Stadtgrün und Verkehr
5.691 Lübeck Port Authority

Ergebnis: zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein

Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da davon auszugehen ist, dass sich die Belange von Kindern und Jugendlichen bei dem z. Zt. noch vorläufigen Stand bereits hinreichend in den einschlägigen Regelwerken, z. B. zum Immissionsschutz, widerspiegeln.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein

Ja (Anlage 1)

Bericht:

Mit dem Aus- und Neubau der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung soll die Zahl der Zugfahrten am Lübecker Hauptbahnhof nach Prognose der DB Netz AG von derzeit 172 auf voraussichtlich 377 im Jahr 2030 ansteigen. Anders als im Kreis Ostholstein, in dem der Großteil der Strecke auf einer Neubaustrasse verlaufen wird, soll der Verkehr auf Lübecker Stadtgebiet weitestgehend auf bestehenden Gleisen abgewickelt werden. Lediglich im Bereich des Hauptgüterbahnhofes zwischen Hauptbahnhof und Kanaltrave ist eine wesentliche bauliche Änderung am Gleiskörper vorgesehen. Hier sollen ohne Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen drei sog. Puffergleise eingebaut werden. Diese dienen dazu, Güterverkehre zeitverzögert in das (dann deutlich stärker ausgelastete) Streckennetz einspeisen zu können. Für diesen Abschnitt wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in dem der Hansestadt Lübeck umfangreiche Möglichkeiten zur Stellungnahme gewährt werden.

Die Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung werden seitens der Verwaltung durch einen fachbereichsübergreifenden Arbeitskreis begleitet, der seit Anfang 2018 besteht und dessen Aufgabe es ist, in regelmäßigen Abständen an den Senat zu berichten.

Probleme einer höheren Auslastung bei gleichbleibender Kapazität:

Die Entscheidung, die Verkehrszunahme am Knoten Lübeck über das bestehende Netz abzuwickeln, führt zu den folgenden Risiken und Problemen, die nicht durch den bestehenden rechtlichen Rahmen abgedeckt werden können:

- Die Zugzahlen, die die DB Netz für das Bauvorhaben zugrunde legt, sind aus den Zahlen des Bundesverkehrswegeplans abgeleitet. Diese wiederum beziehen die Schienenverkehrsprognose der Lübeck Port Authority (LPA) für die Güterzüge aus dem Hafen nur in Teilen ein. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist daher fraglich, ob insbesondere der Hauptbahnhof die genannten Mehrverkehre sowie den Hafenverkehr zukünftig abwickeln kann.
- Da nur an Teilen der Strecke ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes einschließlich eines Planfeststellungsverfahrens erfolgt, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nur für den Bereich Hauptgüterbahnhof – also dem Bereich vom Hauptbahnhof bis zur Brücke über die Kanaltrave. An allen weiteren Streckenabschnitten ist die Hansestadt Lübeck auf freiwillige („übergesetzliche“) Schutzmaßnahmen des Bundes angewiesen. Dies gilt analog auch für den Schutz vor anderen negativen Umweltauswirkungen (Erschütterung, Körperschall).

Auf diese Risiken und Probleme weist die Verwaltung der Hansestadt Lübeck in Gesprächen mit Deutscher Bahn und dem Wirtschaftsministerium des Landes SH sowie den regionalen Dialogveranstaltungen (s.u.) regelmäßig hin.

Dialogforum, Projektbeirat und „übergesetzliche Forderungen“

Um hinsichtlich des Planungsfortschrittes in der Region auf dem Laufenden zu bleiben und ggfs. auf kurzfristige Entwicklungen reagieren zu können, nehmen Vertreter der Hansestadt Lübeck zusammen mit den betroffenen Kommunen des Kreises Ostholstein regelmäßig an Sitzungen der regionalen Beteiligungsgremien („Runde Tische“, „Projektbeirat“, „Dialogforum“) teil. Diese Gremien wurden vom Land Schleswig-Holstein und der DB eingerichtet, um in einen konstruktiven Dialog über die Herausforderungen des Projektes Feste Fehmarnbeltquerung eintreten zu können.

Über diese Gremien besteht die Möglichkeit, Forderungen an den deutschen Bundestag für Schutzmaßnahmen zu übermitteln, die über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehen („übergesetzlicher Schutz“). Dieses relativ neue Instrument basiert auf dem Bundestagsbeschluss über die „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ vom 26.01.2016.

Forderungen der Hansestadt Lübeck

Um insbesondere das Problem einer Ungleichbehandlung verschiedener Lübecker Stadtteile trotz ähnlicher Belastung zu verringern, hat die Verwaltung am Forderungskatalog der Regi-

on mitgewirkt und diesen um die folgenden eigenen Forderungen für das Lübecker Stadtgebiet ergänzt:

Forderungen	Vorgeschlagene Maßnahmen	Betrag in Mio. EUR
Schallschutz zur Einhaltung des 49-dB(A)-Nachtgrenzwertes gemäß 16. BImSchV	Schallschutzwände mit Höhen von 3 bis 6 m und/oder Schallschutzfenster	ca. 34,8
Erschütterungsschutz nach DIN 21422-2	Besohlte Schwellen, Betontröge	ca. 14,2
Brückenentdröhnung	Besohlte Schwellen, Unterschottermatten	ca. 0,49
Gutachten und Studien	Eisenbahnbetriebswiss. Leistungsfähigkeitsuntersuchung (EBWU/„Stresstest“), Schallgutachten für Bereiche außerhalb des Planfeststellungsabschnittes	ca. 0,1

Summe:	ca. 49,6
--------	----------

Es ist erforderlich, darauf hinzuweisen, dass es sich bei den dargestellten Maßnahmen um überschlägige Forderungen handelt, die aufgrund des frühen Planungsstandes – Finanzierung vorausgesetzt – noch durch weitere Planungsschritte und Gutachten konkretisiert werden müssen.

Weiterer Verlauf des/der Verfahren

Der gesamte Forderungskatalog der Region soll vor der parlamentarischen Sommerpause dem deutschen Bundestag vorgelegt und als Gesamtpaket beschlossen werden. Er befindet sich z. Zt. im Bundesverkehrsministerium und wird unter Einbeziehung des Eisenbahnbundesamts (EBA) hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit und der Verhältnismäßigkeit in Bezug auf ähnlich gelagerte Fälle im Bundesgebiet geprüft. Eine genauere zeitliche Aussage zur Beschlussfassung kann dabei noch nicht getroffen werden.

Für das Planfeststellungsverfahren Lübeck/Hauptgüterbahnhof sind die folgenden zeitlichen Rahmenbedingungen bereits bekannt:

- Einreichen der Planfeststellungsunterlagen beim EBA: Anfang 2020
- Ca. 2023: Baubeginn am Hauptgüterbahnhof
- Ca. 2029: Abschluss der Bauarbeiten

Anlagen :

Anlage 1 – Kartendarstellung mit übergesetzlichen Forderungen auf Lübecker Gebiet

Anlage 2 – Forderungskatalog/DB-Bericht

Senatorin Joanna Hagen

„Akzeptanzlösungen“ der Hansestadt Lübeck

Visualisierung übergesetzlicher Schutzforderungen auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck

1 Tremser Teich bis Oderstraße / West

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
Annahme DB für Pkte. 1 bis 4: Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten durch eine einseitige LSW, durchschnittlich 5m Höhe. → Verlauf v. Hbf. bis Grenze PFA 1 (4.700m) → Kosten gesamt: ca. 20 mio. EUR	in vorhandene Schutzmaßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms von 2016 (7) sind bereits die Verkehre der FBQ einbezogen worden

- Zahl der Wohngebäude: 211
- Wohneinheiten: ca. 600

2 Josephinenstraße bis Einsiedelstraße / West

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
Annahme DB für Pkte. 1 bis 4: Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten durch eine einseitige LSW, durchschnittlich 5m Höhe. → Verlauf v. Hbf. bis Grenze PFA 1 (4.700m) → Kosten gesamt: ca. 20 mio. EUR	Wie Berechnung DB

- Zahl der Wohngebäude: 55
- Wohneinheiten: ca. 55

3 Einsiedelstraße bis Matthäistraße

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
Annahme DB für Pkte. 1 bis 4: Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten durch eine einseitige LSW, durchschnittlich 5m Höhe. Annahme DB für Pkte. 3 und 4: Erhöhung LSW im Bereich Einsiedelstr. bis Fackenburg Allee von 5 auf 6 m, Galerien mit 6 m Auskrägung. → Verlauf LSW v. Hbf. bis Grenze PFA 1 (4.700m) → zusätzlich Erhöhung auf 6 m + Galerien → Kosten für 3 u. 4: ca. 29,5 mio. EUR (zzgl. Kosten für Pkte. 1 bis 4)	Wie Berechnung DB vorbehaltlich Verringerung Höhe aufgrund weiterrelevanter Tatbestände

- LSW liegt im Bereich Lübeck Nordwest - Wohnbebauung erst langfristig realisierbar
- Zahl Wohneinheiten: vsl. 300
- Wohneinheiten: vsl. 300

4 Matthäistraße bis Marquardstraße

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
Annahme DB für Pkte. 1 bis 4: Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten durch eine einseitige LSW, durchschnittlich 5m Höhe. Annahme DB für Pkte. 3 und 4: Erhöhung LSW im Bereich Einsiedelstr. bis Fackenburg Allee von 5 auf 6 m, Galerien mit 6 m Auskrägung. → Verlauf LSW v. Hbf. bis Grenze PFA 1 (4.700m) → zusätzlich Erhöhung auf 6 m + Galerien → Kosten für 3 u. 4: ca. 29,5 mio. EUR (zzgl. Kosten für Pkte. 1 bis 4)	Wie Berechnung DB vorbehaltlich Verringerung Höhe aufgrund weiterrelevanter Tatbestände

- Zahl Wohngebäude: 115
- Wohneinheiten: ca. 350

5 Hauptbahnhof bis Fregattenstraße / West

Forderung HL	Gesetzlicher Anspruch
Errichtung LSW m. bis zu 6 m Bemessungsgrenze 49 dB(A) nachts Lösung offener SF durch passive Maßnahmen → Länge LSW: rd. 1,6 km → Preis: 4,75 mio EUR	Errichtung LSWe: Außen- und Mittelwände m.H.v. 3-6 m, Lösung offener Schutzfälle durch passive Maßnahmen → Preis: 32,7 mio EUR, 0,75 mio EUR für passive Maßnahmen → betrifft den gesamten Bereich Hbf-Trave

- Zahl der Wohngebäude: 20
- Wohneinheiten: ca. 45

6 Fregattenstraße bis Travebrücke / West

Forderung HL	Gesetzlicher Anspruch
Errichtung LSW m. bis zu 6 m Bemessungsgrenze 49 dB(A) nachts Lösung offener SF durch passive Maßnahmen → Länge LSW: rd. 1,0 km → Preis: 2,97 mio EUR	Errichtung LSWe: Außen- und Mittelwände m.H.v. 3-6 m, Lösung offener Schutzfälle durch passive Maßnahmen → Preis: 32,7 mio EUR, 0,75 mio EUR für passive Maßnahmen → betrifft den gesamten Bereich Hbf-Trave

- Zahl der Wohngebäude: 148
- Wohneinheiten: ca. 770

7 Hauptbahnhof bis Moislinger Allee / Ost

Forderung HL	Gesetzlicher Anspruch
Errichtung LSW m. bis zu 6 m Bemessungsgrenze 49 dB(A) nachts Lösung offener SF durch passive Maßnahmen → Länge LSW: rd. 1,6 km → Preis: 4,75 mio EUR	Errichtung LSWe: Außen- und Mittelwände m.H.v. 3-6 m, Lösung offener Schutzfälle durch passive Maßnahmen → Preis: 32,7 mio EUR, 0,75 mio EUR für passive Maßnahmen → betrifft den gesamten Bereich Hbf-Trave

- Zahl der Wohngebäude: 105
- Wohneinheiten: ca. 280
- zzgl. ca. 320 WE B-Plan „Alter Güterbahnhof“

8 Moislinger Allee bis Travebrücke / Ost

Forderung HL	Gesetzlicher Anspruch
Errichtung LSW m. bis zu 6 m Bemessungsgrenze 49 dB(A) nachts Lösung offener SF durch passive Maßnahmen → Länge LSW: rd. 500 m → Preis: 1,46 mio EUR	Errichtung LSWe: Außen- und Mittelwände m.H.v. 3-6 m, Lösung offener Schutzfälle durch passive Maßnahmen → Preis: 32,7 mio EUR, 0,75 mio EUR für passive Maßnahmen → betrifft den gesamten Bereich Hbf-Trave

- Zahl der Wohngebäude: 20
- Wohneinheiten: ca. 40

Entdröhnung von Brückenbauwerken

Forderung HL	Akzeptanzlösung
Umsetzung von Maßnahmen zur Entdröhnung von Brückenbauwerken im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck.	Entdröhnung Warthestraße, Mühlenbach, Travekanal → Unterschottermatten u. besohlte Schwellen → Kosten gesamt: ca. 0,49 mio EUR

9 Geniner Dorfstraße bis Brücke Genin Süd

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
6 m LSW zwischen Travebrücke und BÜ Billerbäckweg (Bereiche 9, 10, 11, 12); Länge von 4.200 m → Länge LSW: 4.200 m → Preis: 20 mio. EUR	Wie Berechnung DB

- Zahl der Wohngebäude: 86
- Wohneinheiten: ca. 130

12 Brockkamp bis BÜ Billerbäckweg

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
6 m LSW zwischen Travebrücke und BÜ Billerbäckweg (Bereiche 9, 10, 11, 12); Länge von 4.200 m → Länge LSW: 4.200 m → Preis: 20 mio. EUR	Wie Berechnung DB

- Zahl der Wohngebäude: 38
- Wohneinheiten: ca. 45

10 Moisling / Niendorf

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
6 m LSW zwischen Travebrücke und BÜ Billerbäckweg (Bereiche 9, 10, 11, 12); Länge von 4.200 m → Länge LSW: 4.200 m → Preis: 20 mio. EUR	Wie Berechnung DB

- Zahl der Wohngebäude: 181
- Wohneinheiten: ca. 945

11 Niendorfer Hauptstr. bis Schäfergraben

Berechnung DB	Akzeptanzlösung
6 m LSW zwischen Travebrücke und BÜ Billerbäckweg (Bereiche 9, 10, 11, 12); Länge von 4.200 m → Länge LSW: 4.200 m → Preis: 20 mio. EUR	Wie Berechnung DB

- Zahl der Wohngebäude: 38
- Wohneinheiten: ca. 45

HANSESTADT LÜBECK
5.610 / Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Stabsstelle Stadtentwicklung / DW
Stand 21.11.18

M: 1:15.000 (im Original)
Kartengrundlage: openstreetmap.org

* Hinweis: Wohngebäude, die bereits jetzt im Bereich der 49-dB(A)-Isophone liegen, sind in der Karte rot markiert. (Quelle: ALKIS-Daten / Lärmkarten des EBA)

* Hinweis: Forderungen der HL, die keinen Raumbezug aufweisen bzw. wo dieser nicht hergestellt werden kann, sind in dieser Kartendarstellung nicht berücksichtigt!



Abschnitte 5 bis 8

Für den Bereich des Hauptgüterbahnhofes (HGbF.) ist die DB zu umfangreichen gesetzlichen Schutzmaßnahmen verpflichtet. Hier sind z.Zt. 6 m hohe Wände am Rand sowie Mittelwände mit 3 bis 4 m Höhe

Abschnitt 9

Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch eine durchschn. 6 m hohe Lärmschutzwand eingehalten, Lösung verbleibender Schutzfälle über passive Maßnahmen.

Zusätzlich ist die DB zu Maßnahmen zum Erschütterungsschutz verpflichtet.

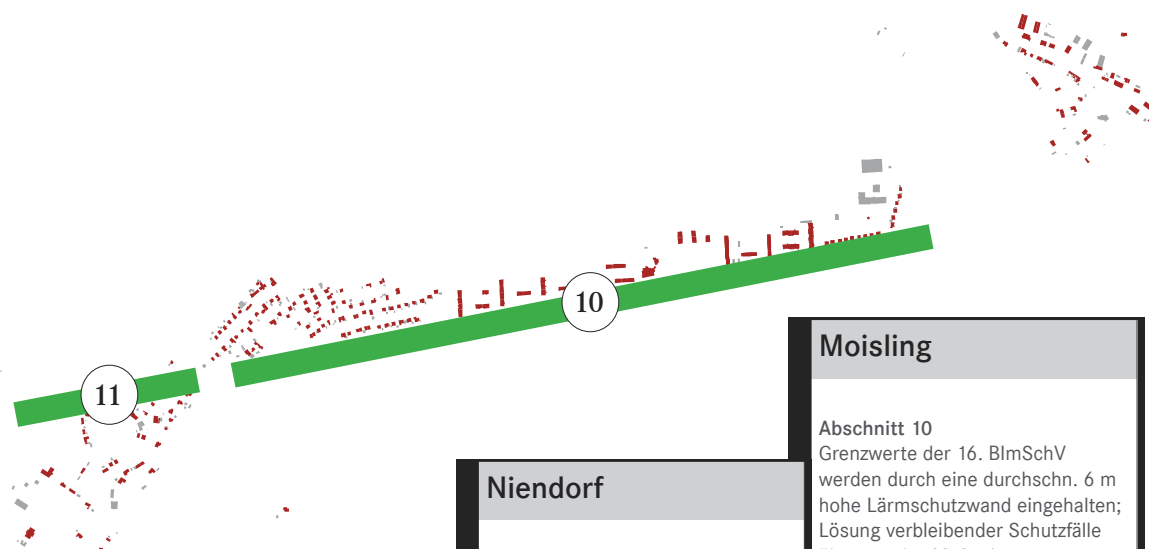
Zahl der Wohngebäude: 293
Wohneinheiten: ca. 1135 (+320 Bebauungsplan Alter Güterbahnhof)

Zahl der Wohngebäude: 86
Wohneinheiten: ca. 130

Hauptstadt Lübeck

23552 Lübeck | (0451) 115 | stadtentwicklung.luebeck.de

FBQ: übergesetzliche Schutzforderungen auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck



Moisling

Abschnitt 10

Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch eine durchschn. 6 m hohe Lärmschutzwand eingehalten; Lösung verbleibender Schutzfälle über passive Maßnahmen.

Zusätzlich ist zu prüfen, welche Auswirkungen die Neuplanung des Haltepunktes hat: dies führt ggfs. zu niedrigeren LSW + passiven Schutzmaßnahmen.

Niendorf

Abschnitt 11

Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch eine durchschn. 6 m hohe Lärmschutzwand eingehalten; Lösung verbleibender Schutzfälle über passive Maßnahmen.

Zahl der Wohngebäude: 38
Wohneinheiten: ca. 45

Zahl der Wohngebäude: 181
Wohneinheiten: ca. 945

Reecke

Abschnitt 12

Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch eine durchschn. 6 m hohe Lärmschutzwand eingehalten; Lösung verbleibender Schutzfälle über passive Maßnahmen.

Zahl der Wohngebäude: 38
Wohneinheiten: ca. 45

Legende



Bereiche, für die Forderungen nach übergesetzlichen Maßnahmen aufgestellt wurden.



Forderung nach Entdröhnung von Brückenbauwerken.



(ungefähre) Lage des Planfeststellungsabschnitts (PFA) Lübeck



Kartengrundlagen: Strategische Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Open Street Map (openstreetmap.org / CC BY-SA 2.0). Maßstab im Original: 1:20.000

Hansestadt LÜBECK 

Fachbereich Planen und Bauen | Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Stabsstelle Stadtentwicklung / Dietmar Weiß
23552 Lübeck | (0451) 115 | stadtentwicklung.luebeck.de

Einzelvorstellung **Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)**

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NG-N-F

Datum: 27.12.2018

Der Bericht hat den Stand 27.12.2018 und ist unter Gremienvorbehalt der Stadt Bad Schwartau, der Gemeinde Sierksdorf/Roge und der Gemeinde Heringsdorf erstellt.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung – Projektverlauf und aktueller Stand	4
2 Beschreibung der Vorzugsvariante	6
2.1 Allgemeines	6
2.2 Verkehrliche Zielsetzung	6
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung	7
2.4 Vorplanungsergebnis und Beschreibung der Planfeststellungsbereiche	7
2.4.1 Planfeststellungsabschnitt Lübeck	9
2.4.2 Planfeststellungsabschnitt 1: Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz	9
2.4.3 Planfeststellungsabschnitt 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein, Altenkrempe	11
2.4.4 Planfeststellungsabschnitt 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos	12
2.4.5 Planfeststellungsabschnitt 4: Oldenburg in Holstein, Göhl	13
2.4.6 Planfeststellungsabschnitt 5.1: Heringsdorf, Neukirchen	13
2.4.7 Planfeststellungsabschnitt 5.2: Großenbrode, inkl. neuem gemeinsamen Haltepunkt Großenbrode-Heiligenhafen	14
2.4.8 Planfeststellungsabschnitt 6: Fehmarn inkl. Elektrifizierung bestehende Fehmarnsundbrücke	14
2.5 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich	15
2.5.1 Konzepte zum Lärmschutz	15
2.5.2 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre	16
2.6 Bewertung der Wirtschaftlichkeit	16
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	18
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2008	18
3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen	19
3.3 In der Vorzugsvariante berücksichtigte Forderungen	19
3.4 In der Vorzugsvariante nicht berücksichtigte Forderungen	21

3.5 Kernforderungen	24
3.5.1 Kernforderung 1: Lärmschutz	24
3.5.1.1 Kernforderung 1.1: Gesamtlärmbetrachtung	24
3.5.1.2 Kernforderung 1.2: Vollschutz	26
3.5.1.3 Kernforderung 1.3: „Niedrige Immissionsgrenzwerte“	28
3.5.1.4 Kernforderung 1.4: Lärmschutz im Bestand	29
3.5.2 Kernforderung 2: Schutz vor Erschütterung	32
3.5.2.1 Kernforderung 2.1: Erschütterungsschutz in Bauabschnitten	32
3.5.2.2 Kernforderung 2.2: Erschütterungsschutz im Bestand	33
3.5.3 Kernforderung 3: Trassenverlauf	34
3.5.3.1 Kernforderung 3.1: Umfahrungen und Trassierung	34
3.5.3.2 Kernforderung 3.2: Trog- und Tieferlegungslösungen	36
3.5.4 Kernforderung 4: Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen	45
3.5.5 Zusammenfassung	49
I Anhang	51

1 Einleitung – Projektverlauf und aktueller Stand

Am 3. September 2008 wurde der Vertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung (Staatsvertrag) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossen. Der Staatsvertrag ist in Deutschland durch das „Gesetz zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“ (BGBl. II S. 799) vom 17. Juli 2009 in innerstaatliches Recht umgesetzt worden. Durch Austausch der Ratifikationsurkunden der Vertragsstaaten am 15. Dezember 2009 ist der Staatsvertrag am 14. Januar 2010 in Kraft getreten.

Durch Artikel 1 Absatz 2 des Staatsvertrags verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, die Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf ihrem Hoheitsgebiet auszubauen. Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein.

Gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Staatsvertrages werden die Hinterlandanbindungen für den Schienenverkehr im Königreich Dänemark und in der Bundesrepublik Deutschland als Bestandteil des konventionellen Eisenbahnnetzes der TEN-V errichtet.

Die Planungen für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bestandsstrecke 1100 begannen 2008 durch die DB Netz AG (bis Mitte 2015 DB ProjektBau GmbH). Gegen die Ausbaupläne der Bestandsstrecke, vor allem im Bereich der Lübecker Bucht, äußerten die betroffenen Städte, Gemeinden, Verbände und Bürgerinitiativen entlang der Schienenstrecke ihre Sorgen und Interessen zum Aus- und Neubau der Schienenstrecke und der Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs auf dieser Strecke. Das Land Schleswig-Holstein leitete daraufhin 2010 ein Raumordnungsverfahren nach § 14 des Landesplanungsgesetzes (LaplaG) ein, das 2014 abgeschlossen wurde. Die DB Netz AG übernahm für die Vorplanung der einzelnen Streckenabschnitte die Linienführung des Raumordnungsverfahrens (ROV) und optimierte diese im Laufe der Planung weiter, z.B. durch ein weiteres Heranrücken der Strecke an die Bundesautobahn A1.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit einstimmigem Beschluss den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) angenommen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) gefordert wurden, aber aus rechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können. Bei Annahme der Forderungen durch den Bundestag werden Mittel für Maßnahmen zum Schutz von Anwohnern und der Umwelt zur Verfügung gestellt, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch keine Vorabwägung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bezüglich der Planfeststellungsverfahren nach § 18 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im Verfahren durch das EBA.

Davon abgesehen, enthebt die finanzielle Förderung übergesetzlicher Maßnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt aus Haushaltsmitteln des Bundes auf der Grundlage eines Beschlusses des Deutschen Bundestages das EBA nicht von der Verpflichtung, über die Umsetzung der Maßnahmen nach dem geltenden Recht zu entscheiden. Auch sind betroffene Anwohner oder Umwelt- und Naturschutzvereinigungen nicht daran gehindert, sich gegen übergesetzliche Maßnahmen gerichtlich zur Wehr zu setzen. Das gilt insbesondere in Fällen, in denen die übergesetzlichen Maßnahmen zwar bestimmte Konflikte entschärfen, gleichzeitig jedoch neue Konflikte auslösen (Beispiel: zusätzliche Flächeninanspruchnahmen oder Verschattung eines Grundstücks wegen Erhöhung einer Lärmschutzwand).

Bezugnehmend auf den oben genannten Bundestagsbeschluss über die Drucksache 18/7385 hat sich Mitte 2016, aus dem seit 2011 bestehenden Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung heraus, ein Projektbeirat gegründet. Dieser hat auf Basis der Vorarbeit von vier „Runden Tischen“, in denen die Gemeinden seit 2016 entlang des Streckenverlaufes zusammenkommen, Forderungen für jede Gemeinde des jeweiligen Streckenabschnittes zusammengestellt. Sie liegen als mehrfach überarbeiteter und durch den Projektbeirat konkretisierter Forderungskatalog vor (der in diesem Bericht berücksichtigte Stand ist der Forderungskatalog vom 25. Juni 2018).

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beabsichtigt, den Deutschen Bundestag über das Ergebnis der Vorplanungen zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung einschließlich der Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterrichten und ihm damit eine Basis für eventuelle Beschlüsse zu geben.

Hierfür wurden die Forderungen des Projektbeirates von der DB Netz AG und vom Bund hinsichtlich ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie hinsichtlich der Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme betrachtet und in einer Matrix zusammengestellt. Für eine Bundestagsbefassung wurden die Einzelforderungen vom Projektbeirat in vier Kernforderungen zusammengefasst. Basis der resultierenden Kostenansätze sind reale Baukosten, die im folgenden Bericht ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge ab Kapitel 3.5 abgebildet werden. Die folgende Tabelle liefert prognostizierte Gesamtkosten für die Kernforderungen inkl. Planungskosten und Nominalisierung, ohne Risikozuschläge.

	Mehrkosten [Mio. €]
Reale Baukosten	627,4
Reale Planungskosten	151,2
Summe	778,6
Nominalisierung	201,5
Gesamtsumme	980,1

Tabelle 1: Prognostizierte Gesamtkosten aus den Kernforderungen

Die ursprüngliche Summe der Kernforderungen belief sich auf **897 Mio €** real. Durch intensive Gespräche mit der Region konnten Akzeptanzlösungen gefunden werden, die von den gestellten Maximalforderungen abweichen. Im Kapitel 3.5.5 Zusammenfassung in der Tabelle 19 sind die Werte der ursprünglichen Forderungen als durchgestrichen dargestellt. Da die Vorplanungen und der Variantenentscheid für eine neue Fehmarnsundquerung noch nicht abgeschlossen sind, kann eine „Parlamentarische Befassung“ gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen (BUV) für diesen Projektteil derzeit noch nicht erfolgen. Nach Abschluss der Vorplanungen und dem Variantenentscheid wird die DB dem BMVI die Ergebnisse der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung berichten. In diesem Bericht werden auch die Forderungen der Gemeinden entsprechend der Einzelpoststellung für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung dargelegt werden.

Vor Übergabe des Berichtes an das BMVI haben die betroffenen Gemeinden und der Projektbeirat den Entwurf des Berichtes zur Kenntnis erhalten und im Anschluss hierzu eine eigene Stellungnahme verfasst.

2 Beschreibung der Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Der zweigleisige Aus- und Neubau sowie die Elektrifizierung der Strecke 1100 Lübeck – Puttgarden sowie der Neubau einer Fehmarnsundquerung sind Bestandteil des TEN Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer. Das Projekt ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden umfasst den zweigleisigen Ausbau zwischen Bad Schwartau und Puttgarden mit einer Streckenlänge von 88 km (davon 55 km Neubau), sowie die Elektrifizierung zwischen Lübeck und Puttgarden (94 km). Die Strecke wird für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehre [schnelle Güterzüge]) ausgelegt. Die Überholgleise im Gesamtabschnitt Hamburg – Lübeck – Puttgarden sind dabei für Züge mit einer Länge von bis zu 835 m (Güterzüge) auszulegen.

Der Trassenverlauf wird in die folgenden Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterschieden:

- PFA Lübeck: Lübeck
- PFA 1: Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz
- PFA 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein, Altenkrempe
- PFA 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos
- PFA 4: Oldenburg in Holstein, Göhl
- PFA 5.1: Heringsdorf, Neukirchen
- PFA 5.2: Großenbrode, inkl. neuem gemeinsamen Haltepunkt Großenbrode-Heiligenhafen
- PFA 6: Fehmarn inkl. Elektrifizierung bestehende Fehmarnsundbrücke

Die Ausrüstung der gesamten Strecke wird mit neuester Leit- und Sicherungstechnik geplant, um die Anforderungen an die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zu erfüllen. Dies bedeutet, dass die gesamte Strecke gemäß den Vorgaben des ERMTS mit Leit- und Sicherungstechnik nach ETCS Level 2 und GSM-R ausgerüstet wird.

2.2 Verkehrliche Zielsetzung

Nach § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wird das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigelegt ist. Unter Anlage (zu § 1) Abschnitt 2, Neue Vorhaben unter der lfd. Nr. 9 wird auf das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“ verwiesen. Dadurch liegt ein im BSWAG festgeschriebener Auftrag zur Realisierung dieses Vorhabens als Aus- und Neubaustrecke vor. Das Vorhaben ist in der Anlage 2 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 („Projektliste Schiene“) im Abschnitt „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)“, unter der lfd. Nr. 9 mit der Projektnummer 2-011-V01 konkretisiert.

Mit der ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden in Verbindung mit dem Bau der Festen Fehmarnbuchtquerung werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Einbindung des Abschnitts Lübeck-Fehmarn in den TEN-Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer
- Schaffung einer schnellen Verbindung Berlin – Hamburg – Kopenhagen
- Ausbau der Strecke in großen Teilen für 200 km/h
- Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr, national wie grenzüberschreitend
 - Vorgabe der Zielreisezeit laut Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten
 - Im Nahverkehr von Lübeck und Fehmarn-Burg in nur 49 Minuten statt heute 1 Stunde 28 Minuten

- Im Nahverkehr von Lübeck nach Oldenburg i.H. in nur 29 Minuten statt heute 60 Minuten
- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten im Personennah- und Fernverkehr sowie im Güterverkehr
- Verkürzung des Laufweges für Schienengüterverkehre über die Feste Fehmarnbeltquerung in Richtung Ostänemark und Schweden um 160 km (gegenüber aktuellem Laufweg über Flensburg und die Jütlandlinie) und somit deutliche Transportkosteneinsparungen
- Gesteigerte Attraktivität der touristischen Gebiete in Ostholstein durch verbesserte Anbindung sowie verringerte Fahrzeiten für Pendler
- Grenzüberschreitender Personennah- und Fernverkehr wird gestärkt, ein neuer gemeinsamer Wirtschaftsraum kann entstehen

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Durch die Feste Fehmarnbeltquerung werden laut Prognose zur Bedarfsplanüberprüfung 2010 und der Fortschreibung des Bedarfsplan in 2016 zusätzliche Schienenverkehre – vor allem im Schienengüterverkehr – generiert. Diese Mehrverkehre sind allerdings auf der bestehenden eingleisigen, nicht-elektrifizierten Verbindung Lübeck – Puttgarden bei mindestens gleichbleibender Betriebsqualität nicht abfahrbar.

Um die Qualität auf der Strecke 1100 auch bei den erwarteten Mehrverkehren zu halten, bzw. zu erhöhen, sind eine Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Strecke 1100 notwendig.

Der zweigleisige, elektrifizierte Ausbau mit einer teilweise komplett neuen Streckenführung soll bis 2026 für die Schienenanbindung und 2028 für eine neue zweigleisige Fehmarnsundquerung abgeschlossen sein. Dadurch wird neben der Abfuhr der prognostizierten Verkehre eine hohe Betriebsqualität – auch bei Störungen – erreicht und es wird außerdem die Möglichkeit geschaffen, moderne und energiesparende Fahrzeuge einzusetzen.

Angesichts der für die Feste Fehmarnbeltquerung prognostizierten Zugzahlen 2030 wird es notwendig, für den Schienengüterverkehr (SGV) im Bereich des Knotens Lübeck Puffergleise einzurichten, da eine durchgängige Durchführung des SGV vor allem wegen des starken Taktverkehrs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (überwiegend Halbstundentakt, „Null-Knoten“ Lübeck Hbf), insbesondere südlich von Lübeck, nicht immer möglich sein wird. Diese Gleise müssen für eine Zuglänge von 835 m geeignet und signaltechnisch in beiden Richtungen befahrbar sein sowie mit Oberleitung ausgerüstet werden.

Im Rahmen des Vorhabens wird der Abschnitt von Bad Schwartau bis Puttgarden mit ETCS-Level 2 ausgerüstet. An diesen schließt im Süden mit der Strecke 1100/1120 ein Abschnitt mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB-Ausrüstung) an, im Nordosten ebenfalls einer mit Level 2 (Femern A/S, Banedanmark).

2.4 Vorplanungsergebnis und Beschreibung der Planfeststellungsbereiche

Für das Vorhaben wurde ein ROV nach § 14 LaplaG des Landes Schleswig-Holstein durchgeführt. Der für die Durchführung der Umweltuntersuchungen festgelegte Untersuchungsraum für das ROV erstreckte sich vom Abzweig der Strecken 1100 und 1110 im Süden (Bad Schwartau, nördlich der Trave) bis zum Fehmarnsund im Norden (siehe Abb. 1 und 2 unten). Die Planungen auf der Insel Fehmarn sehen eine strikte Parallellage zur Bundesstraße 207 (B 207) und die Nutzung der vorhandenen Bahntrasse vor, sodass dieser Teil der Ausbaumaßnahmen nicht im ROV untersucht wurde, da er nicht raumordnungsrelevant ist. Die Vorhabenträgerin hat nach den Maßgaben der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren im Juni 2010 verschiedene Trassenvarianten hinsichtlich der überörtlichen, raumbedeutsamen Auswirkungen untersucht.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, das unter umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden hat, hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein mit der landesplanerischen Beurteilung vom 6. Mai 2014 eine landesplanerische Vorzugsvariante mitgeteilt. Durch das Ergebnis wurden die Betroffenheiten im Kreis Ostholstein gegenüber dem geplanten Ausbau der Bestandsstrecke erheblich reduziert. Durch den hohen Neubauanteil (55 von 88 km)

wird die Strecke überwiegend aus den touristischen Kerngebieten an der Lübecker Bucht herausgeführt. Die Landesplanungsbehörde hat zur Absicherung der landesplanerischen Entscheidung Maßgaben und Hinweise formuliert, durch die vorgetragene Bedenken aufgenommen werden. Die Maßgaben und Hinweise sind auf der Ebene der Planfeststellung zu berücksichtigen. Das EBA wird rechtlich durch die raumordnerischen Belange nicht gebunden. Im Rahmen der anstehenden Planfeststellung sind die geltenden, zwingenden, rechtlichen Regelungen zu beachten und die rechtlich erheblichen Belange vollständig zu ermitteln, in die Abwägung einzustellen und mit der ihnen zukommenden Gewichtung unter- und gegeneinander abzuwägen.

Die Vorhabenträgerin kann allerdings im Rahmen der anstehenden Planfeststellungsverfahren die Trassenauswahl nicht allein auf das Ergebnis der Variantenprüfung im Raumordnungsverfahren stützen. Eine einfache Übernahme des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens wäre abwägungsfehlerhaft und damit rechtswidrig. Die Vorhabenträgerin hat nach der Rechtsprechung im Rahmen der Planfeststellung die sich ernsthaft aufdrängenden Trassenalternativen darzustellen und unter Berücksichtigung der rechtlichen, relevanten, öffentlichen und privaten Belange zu prüfen.

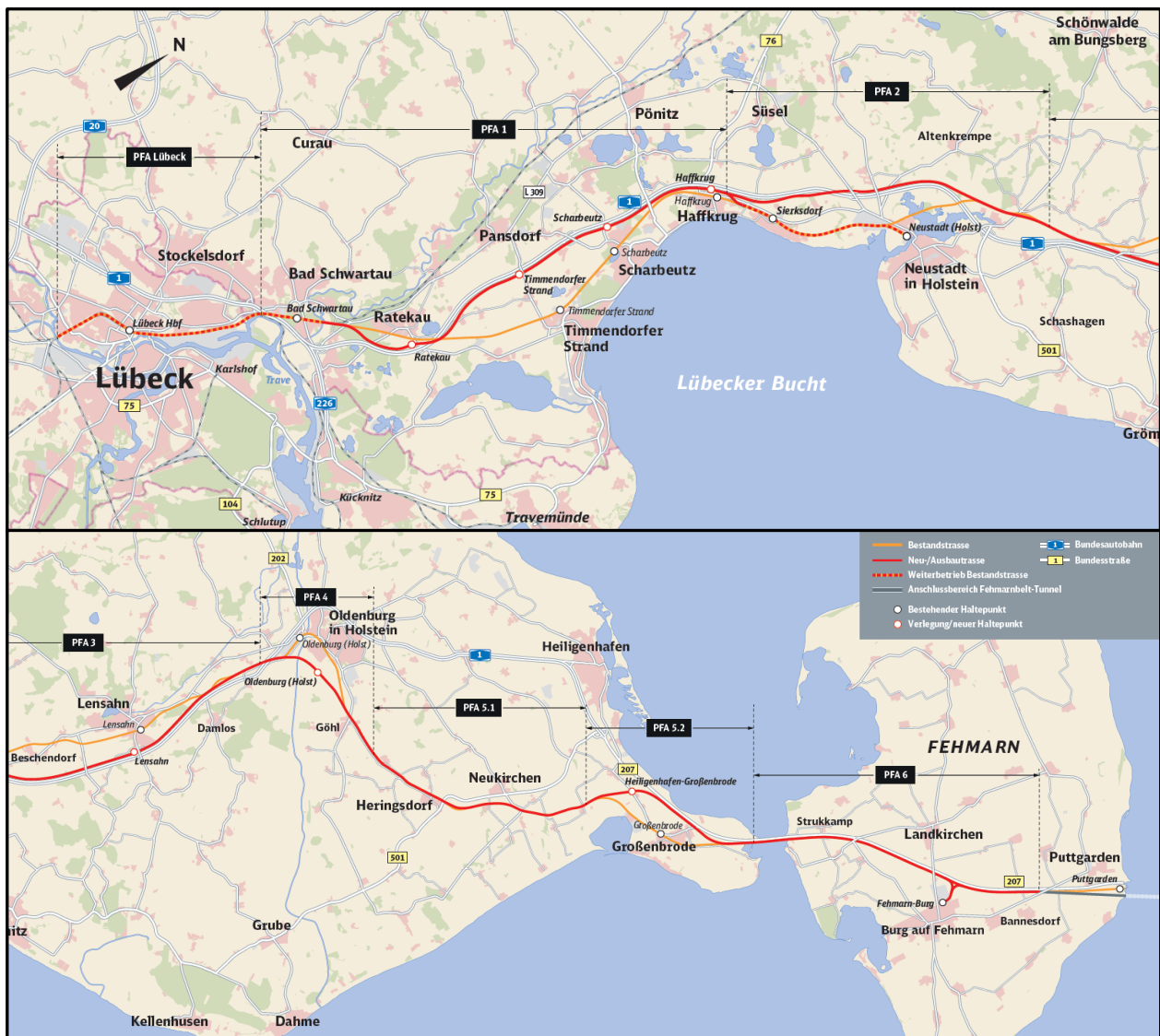


Abbildung 1: Übersicht Streckenverlauf - Lübeck bis Beschendorf (oben) und Beschendorf bis Puttgarden (unten)

2.4.1 Planfeststellungsabschnitt Lübeck

Der Ausbau/Neubau der Strecke Lübeck-Puttgarden bringt eine Erhöhung der Zugzahlen mit Auswirkungen auf die südlich anschließende Bahnstrecke Strecke 1120 Lübeck-Hamburg mit sich.

Um eine gleichbleibende Betriebsqualität auf den Strecken 1100 und 1120 zu gewährleisten, ist bei zunehmendem Zugverkehr eine Pufferung von Güterzügen notwendig. Ansonsten kann der Zugverkehr nicht zeitgerecht abgewickelt werden, was zu Umdisponierungen und Fahrwegkapazitätseinschränkungen führt. Die Aufnahme der Puffergleise wird im HGBf Lübeck erfolgen.

Im Bahnhof Lübeck HGBf werden zwei Puffergleise für Güterzüge Richtung Puttgarden und ein Puffergleis Richtung Hamburg, jeweils zur Pufferung von Güterzügen mit einer Länge von 835 m, neu gebaut.

Im Nordkopf des Bahnhofs Lübeck Hbf wird außerdem eine zusätzliche Weichenverbindung zwischen Gleis 7 und 8 geschaffen. Diese Weichenverbindung ermöglicht parallele Fahrten von Gleis 6 nach Schwartau-Waldhalle und von Schwartau-Waldhalle nach Gleis 7. Dies ist notwendig, da durch den neu hinzukommenden Güterverkehr die Leistungsanforderungen an die Schieneninfrastruktur in diesem Bereich erheblich erhöht werden.

Südlich des Trave-Kanals beginnt beim Umrichterwerk¹ im Stadtteil Lübeck-Genin der PFA Lübeck. Zwischen dem Umrichterwerk Genin und dem Schaltposten² Bad Schwartau wird zur Versorgung der Strecke 1100 mit Bahnstrom eine neue Verbindungsleitung auf direktem Wege auf Bahngelände und unter Verwendung vorhandener Oberleitungsmaste installiert. Dies ist erforderlich, da die Strecke 1100 derzeit nur bis zum Abzweig Schwartau-Waldhalle elektrifiziert ist. Mit der geplanten Verbindungsleitung wird die Elektrifizierung der Strecke 1100 nördlich dieses Abzweigs ermöglicht. Ein alternativer Neubau eines neuen Umrichterwerks in Bad Schwartau mit Verbindung zu einem Umspannwerk wurde aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt.

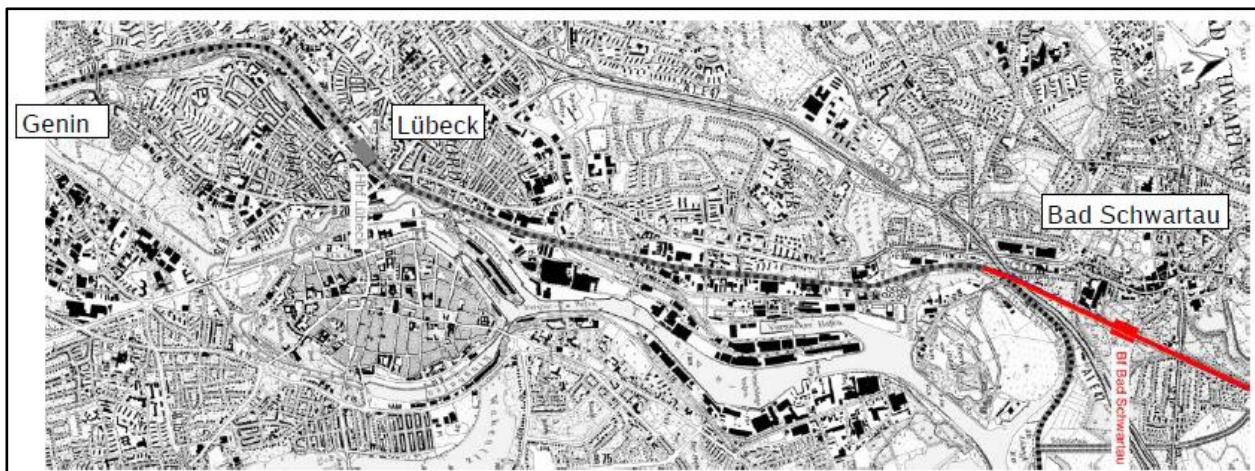


Abbildung 2: PFA Lübeck; Abschnitt Genin - Bad Schwartau

2.4.2 Planfeststellungsabschnitt 1: Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz

Die Strecke 1100 ist in dem Abschnitt von Lübeck Hbf bis zum Abzweig Schwartau-Waldhalle bereits zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Dieser Abschnitt bleibt unverändert erhalten. Am Abzweig Schwartau-Waldhalle beginnt der PFA 1 und verläuft in Richtung Norden. Zukünftig wird die Elektrifizierung über die gesamte Eisenbahnstrecke 1100 fortgeführt.

Im Osten Bad Schwartaus, ab der Eisenbahnüberführung über die Schwartau, findet ein Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h statt.

¹ Der elektrische Schienenverkehr erfolgt seit 1895 in einer Frequenz von 16,7 Hertz. Für das allgemeine Stromnetz wird allerdings eine Frequenz von 50 Hertz verwendet. Der aus dem 50-Hertz-Netz bezogene Strom wird in so genannten Umrichterwerken auf die benötigte Frequenz von 16,7 Hertz umgewandelt.

² Schaltposten verbinden die Oberleitungen mehrerer Strecken zur Speisung, zum selektiven Schutz sowie zum Potenzialausgleich und versorgen einseitig gespeiste Oberleitungsabschnitte mit der 15-kV-Spannung.

Im Süden Ratekaus beginnt mit dem Ausschwenken der neuen Eisenbahntrasse aus der bestehenden Eisenbahnstrecke ein Neubauabschnitt, in dem zunächst Ratekau im Osten umfahren wird. Dadurch wird das wesentliche Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die Bündelung der Verkehrsträger Autobahn und Schiene und Entlastung der Ortschaften verfolgt. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Nordöstlich Ratekaus wird der neue Haltepunkt Ratekau an der Querung mit der Landesstraße L 181 angeordnet sowie im Anschluss die Bundesautobahn 1 (BAB 1) gequert.

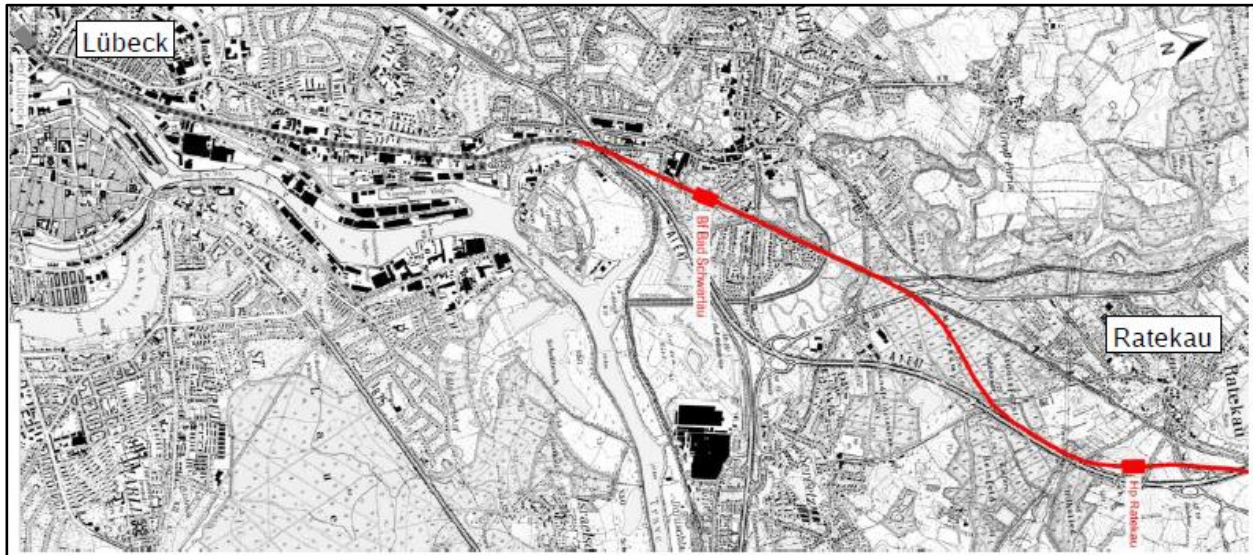


Abbildung 3: PFA 1; Abschnitt Lübeck – Ratekau

Unmittelbar nördlich der Querung mit der BAB 1 wendet sich die Eisenbahntrasse zur Umfahrung der Ostseebäder Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf Richtung Westen und verläuft unter Berücksichtigung der maximal möglichen Radien einer Bahnstrecke nahe der BAB 1. Die Umfahrung dient vorrangig der Entlastung der Ortschaften von eisenbahnbetriebsbedingten Emissionen, wie Lärm, Erschütterung und elektromagnetischen Feldern.

Im Unterschied zur geplanten Streckenführung verläuft die Vorzugsvariante der Trassenführung nach dem Ergebnis des ROV auf Basis der vom Kreis Ostholstein entwickelten X-Variante östlich von Ruppertsdorf und hätte eine erhöhte Belastung durch betriebsbedingte Emissionen in Groß Timmendorf zur Folge.

Außerdem kann mit einer Verlegung der Eisenbahntrasse weiter östlich einer Bündelung mit der BAB 1 erst in Höhe Groß Timmendorf realisiert werden. Weiterhin würde diese Verlegung die Landschaft sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen in erheblichen Maße zerschneiden.

Zwischen Ruppertsdorf und Neuhoof entsteht der neue Betriebsbahnhof Ratekau. Südlich, direkt vor dem Betriebsbahnhof Ratekau, findet ein Wechsel der Entwurfsgeschwindigkeit auf 200 km/h statt und die Trasse wird an die BAB 1 herangeführt.

Die Eisenbahntrasse erstreckt sich in ihrem weiteren Verlauf unmittelbar am östlichen Rand der BAB 1, sodass beide Verkehrsträger ab hier eng gebündelt geführt werden. Der Trassenverlauf westlich der Autobahn wurde aufgrund von prognostizierbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Flächenverlusten des Natura 2000-Gebietes „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ verworfen. Westlich Groß Timmendorfs, am Kreuzungspunkt mit der Landesstraße L 180, wird der neue Haltepunkt Timmendorfer Strand angeordnet.

Aufgrund der Bündelung von der BAB 1 und der Eisenbahntrasse wird die Autobahnanschlussstelle Pansdorf angepasst. Im darauffolgenden Trassenabschnitt zwischen Scharbeutz und Haffkrug verläuft die Eisenbahntrasse weiterhin in Bündelung mit der BAB 1 auf deren Ostseite.

Der neue Haltepunkt Scharbeutz liegt am westlichen Ortsrand von Scharbeutz. Die Autobahnanschlussstellen Scharbeutz und Eutin werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Westlich Haffkrugs wird der neue Bahnhof Haffkrug angeordnet, von dem aus die bestehende Eisenbahnstrecke von und nach Sierksdorf sowie Neustadt i.H. über einen neuen Abzweig angebunden wird.

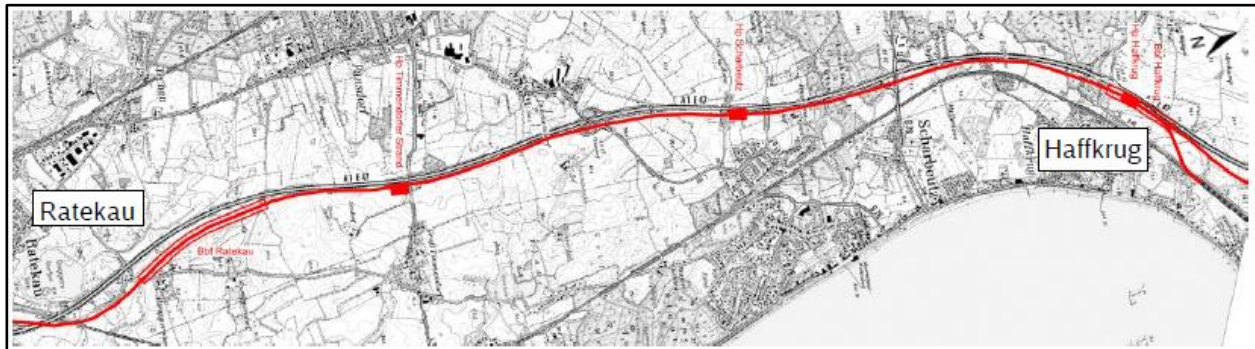


Abbildung 4: PFA 1; Abschnitt Ratekau - Haffkrug

2.4.3 Planfeststellungsabschnitt 2: Sierksdorf, Neustadt in Holstein, Altenkrempe

Die Eisenbahntrasse erstreckt sich ab dem Bahnhof Haffkrug in Bündelung mit der BAB 1 weiter Richtung Norden. Die Anbindung vom Personenbahnhof Neustadt i.H. sowie der Haltestelle Sierksdorf erfolgt über eine Stichstrecke kurz vor der Gemeindestraße „Altonaer Weg“. Hier befindet sich der Übergang in den PFA 2.

Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurde die DB AG aufgefordert die neue Strecke näher an die bereits bestehende BAB 1 zu verlegen. Eine Bündelung der Schienentrasse mit der BAB 1 verringert den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, die Umweltbelastung und Zerschneidungswirkungen. Mit der Bündelung der beiden Verkehrsarten wird auch dem Bündelungsgebot entsprochen. Aus den zuvor genannten Gründen wurde die Trasse des PFA 2 zwischen Haffkrug und Altenkrempe näher an die BAB 1 herangelegt. Südlich der Autobahnanschlussstelle Neustadt i.H.-Mitte wird die BAB 1 gequert. Die Eisenbahntrasse verläuft im Folgenden auf der Westseite der BAB 1.

Aufgrund der zu erwartenden negativen ökologischen Auswirkungen wird eine Durchfahrung des Natura 2000-Gebietes Neustädter Binnenwasser mit einer zweigleisig ausgebauten Eisenbahnstrecke von vornherein ausgeschlossen.

Nördlich des „Neustädter Binnenwassers“ verlässt die Eisenbahntrasse die Bündelung mit der BAB 1 und schwenkt bei Altenkrempe in die bestehende Eisenbahnstrecke ein. Der neue Betriebsbahnhof Neustadt i.H. (West) wird südwestlich Altenkrempe angeordnet. Die geplante Lage des Betriebsbahnhofs Neustadt i.H. (West) wurde ausgewählt aufgrund des großen Abstands zum Ortsrand Altenkrempe sowie des geringeren Flächenverbrauchs und der geringen Eingriffe in die Natur.

Auf dem Abschnitt von Altenkrempe bis nördlich Hasselburg wird die bestehende eingleisige Eisenbahnstrecke zweigleisig ausgebaut und eine Linienverbesserung für die Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h durchgeführt. Der bestehende Bahnhof Hasselburg, an dem derzeit bereits kein Zughalt für den Personenverkehr stattfindet, wird aufgehoben. Danach beginnt der PFA 3.

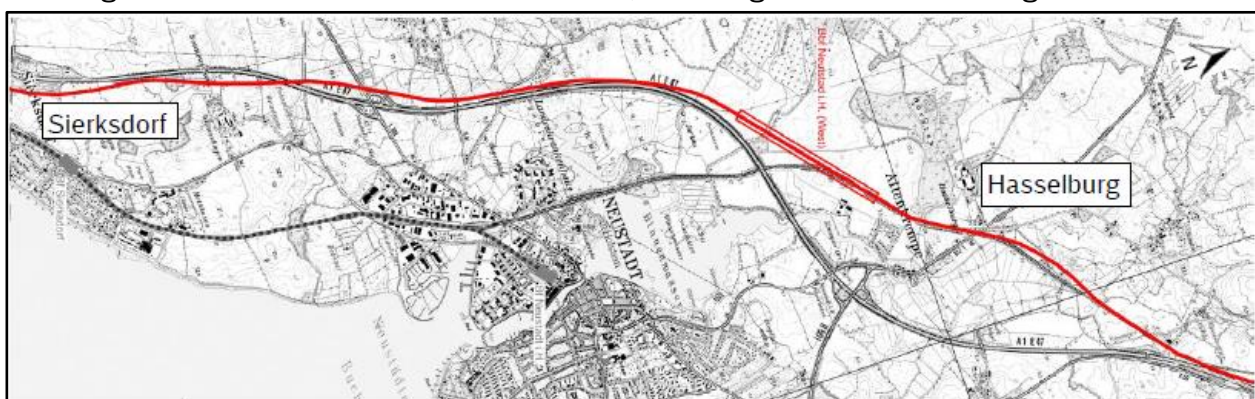


Abbildung 5: PFA 2; Abschnitt Sierksdorf - Hasselburg

2.4.4 Planfeststellungsabschnitt 3: Schashagen, Beschendorf, Manhagen, Lensahn, Damlos

Bei Groß Schlamin wird die bestehende Eisenbahnstrecke erneut verlassen und die Eisenbahntrasse verläuft in Bündelung mit der BAB 1 als Neubaustrecke weiter in Richtung Lensahn und Oldenburg i.H.

Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurde die DB AG aufgefordert, die neue Strecke näher an die bereits bestehende BAB 1 zu verlegen. Eine Bündelung der Schienentrasse mit der BAB 1 verringert den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, die Umweltbelastung und Zerschneidungswirkungen. Mit der Bündelung der beiden Verkehrsarten wird auch dem Bündelungsgebot entsprochen. Aus den zuvor genannten Gründen wurde die Trasse des PFA 3 zwischen Schashagen und Damlos näher an die Bundesautobahn 1 herangelegt.

Im gesamten PFA 3 verläuft die Trasse als Neubauabschnitt dicht an der Westseite der BAB 1. Ein Ausbau der Bestandsstrecke wurde aufgrund der höheren Flächeninanspruchnahme von Bereichen mit besonderer Bedeutung, höherer Eingriffe in die Natur und größerer Betroffenheit von Schallemissionen nicht vorgesehen.

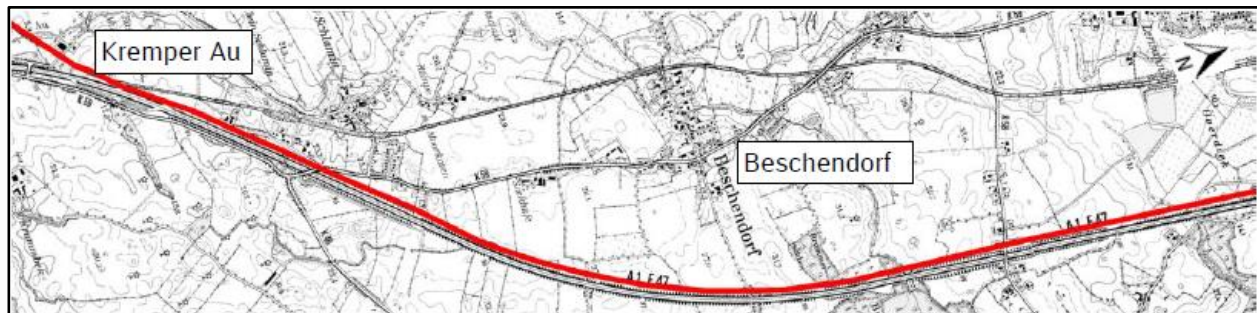


Abbildung 6: PFA 3; Abschnitt Kremper Au - Beschendorf

Der neue Haltepunkt Lensahn liegt am östlichen Ortsrand Lensahns unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle Lensahn. Der Haltepunkt wird aufgrund der gewählten Streckenführung und der idealen Anbindung an das Straßennetz direkt südlich der Bäderstraße vorgesehen. Die Autobahnanschlussstelle Lensahn wird aufgrund der Bündelung von BAB 1 und Eisenbahntrasse angepasst. Nördlich Lensahns befindet sich der neue Betriebsbahnhof Oldenburg i.H.

Ab dem Betriebsbahnhof Oldenburg i.H. wechselt die Entwurfsgeschwindigkeit auf 160 km/h und die Eisenbahntrasse trifft auf die bestehende Eisenbahnstrecke, die zweigleisig ausgebaut wird. Am südlichen Ortsrand Oldenburgs i.H. wird die BAB 1 gequert. Hier endet der PFA 3.

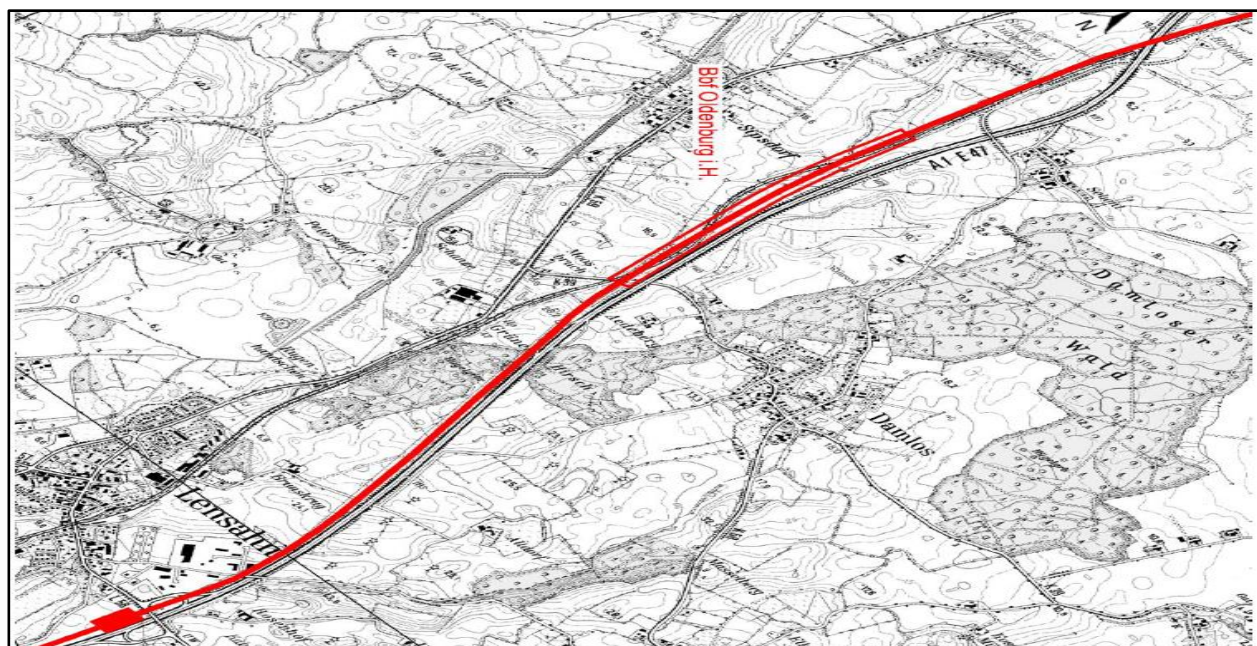


Abbildung 7: PFA 3; Abschnitt Lensahn - Oldenburg i.H.

2.4.5 Planfeststellungsabschnitt 4: Oldenburg in Holstein, Göhl

Der nun folgende PFA 4 beginnt mit einem Neubauabschnitt, der Oldenburg i.H. östlich umfährt. Der neue Haltepunkt Oldenburg i.H. wird in der Umfahrung angeordnet. Westlich von Göhl schwenkt die Eisenbahntrasse wieder in die bestehende Eisenbahnstrecke ein, die im darauffolgenden Streckenabschnitt zwischen Göhl, Heringsdorf und Neukirchen zweigleisig ausgebaut wird. Bedingt durch die Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h werden Linienverbesserungen durchgeführt. Zwischen Göhl und Rellin befindet sich der Übergang vom PFA 4 in den PFA 5.1. Es wurde im Rahmen der Planung eine Westumfahrung von Oldenburg i.H. untersucht. Diese wurde aufgrund der längeren Strecke und der damit einhergehenden Fahrzeitenverlängerung, der umwelttechnischen Betroffenheiten des Vogelschutzgebietes „Östliche Kieler Bucht“ sowie weiterer Lärmbetroffenheiten zwischen Lübbersdorf und Kremsdorf ausgeschlossen.

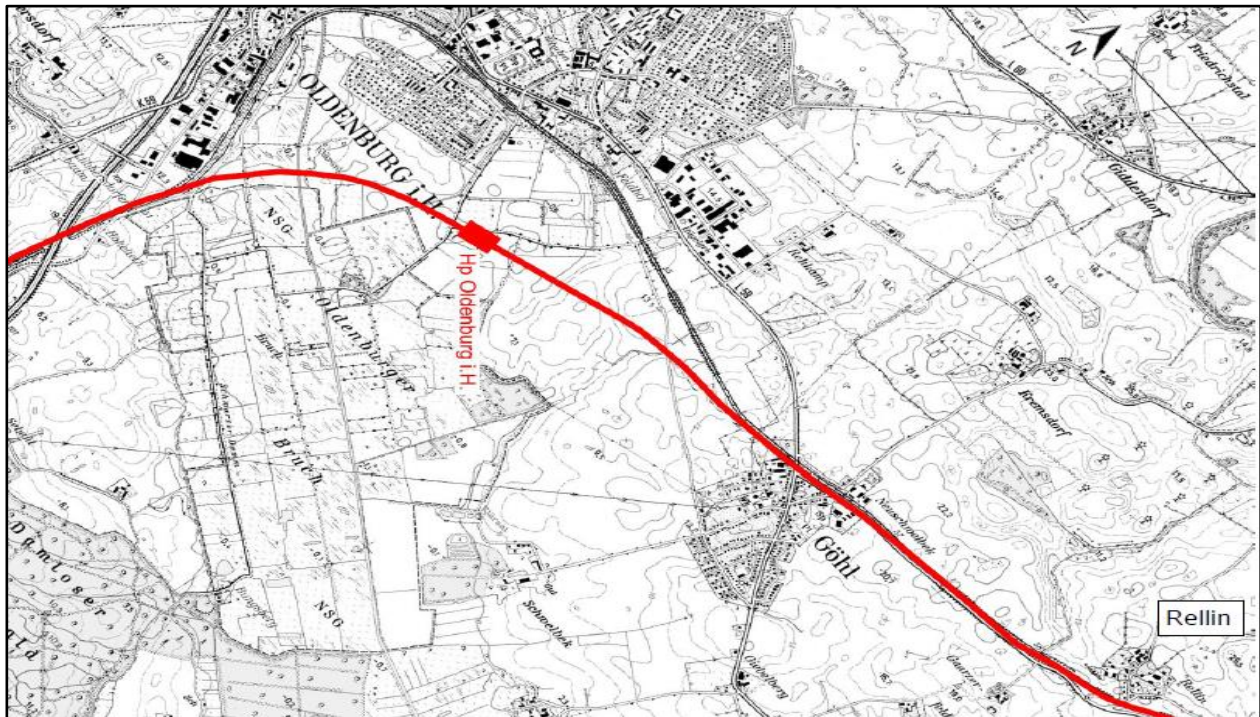


Abbildung 8: PFA 4; Abschnitt Oldenburg - Rellin

2.4.6 Planfeststellungsabschnitt 5.1: Heringsdorf, Neukirchen

Die bestehenden Bahnhöfe Göhl, Heringsdorf und Neukirchen, an denen derzeit bereits keine Zughalte für den Personenverkehr stattfinden, werden aufgehoben.



Abbildung 9: PFA 5.1; Abschnitt Göhl - Neukirchen

Bis Bergmühle wird die Vorzugsvariante der Trassenführung nach dem Ergebnis des ROV verfolgt. Diese kam zu dem Schluss, dass der Ausbau der Bestandstrasse in diesem Bereich die raumverträglichste Trasse darstellt. Die Vorteile der Trasse liegen bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Landschaft, Kultur und sonstige Sachgüter.

2.4.7 Planfeststellungsabschnitt 5.2: Großenbrode, inkl. neuem gemeinsamen Haltepunkt Großenbrode-Heiligenhafen

Südlich von Lütjenbrode beginnt ein weiterer Neubauabschnitt, in dem die Eisenbahntrasse zur Bündelung beider Verkehrsträger an die Bundesstraße B 207 heranschwenkt und Großenbrode im Westen umfahren wird. Die Entwurfsgeschwindigkeit in der Umfahrung beträgt 160 km/h. Hinter Bergmühle wird Großenbrode umfahren und es bündelt sich die Eisenbahntrasse mit der Bundesstraße B 207. Der neue Haltepunkt im Bereich Mittelhof wird zwischen Großenbrode und Lütjenbrode an der Querung mit der Kreisstraße K 42 angeordnet. Nordwestlich Großenbrodes liegt der neue Betriebsbahnhof Großenbrode. Die Anschlussstelle Großenbrode der Bundesstraße B 207 wird der gebündelten Trassenführung angepasst. Die Antragstrasse ist die optimierte Vorzugsvariante der Trassenführung nach dem Ergebnis des ROV. Dadurch werden Großenbrode und Lütjenbrode von betriebsbedingten Emissionen entlastet. Außerdem wird durch den Wegfall mehrerer Bahnübergänge durch die Verschiebung der Trasse die Sicherheit erhöht und der Verkehrsablauf verbessert.

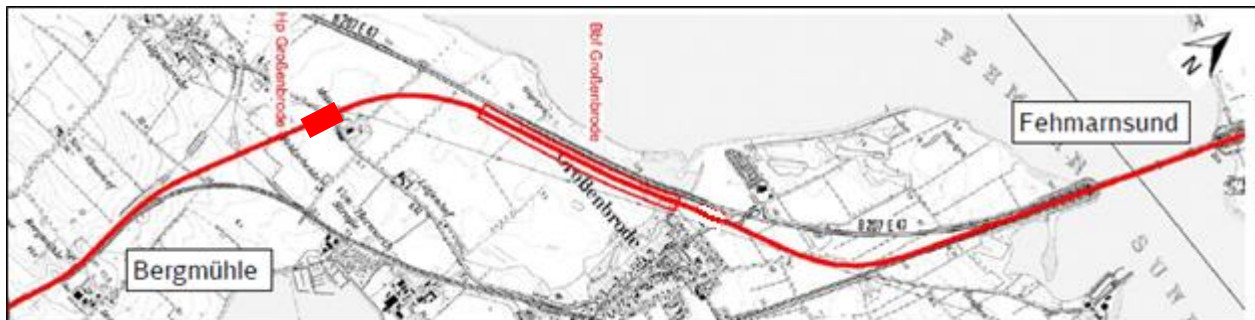


Abbildung 10: PFA 5.2; Abschnitt Bergmühle – Fehmarnsund

Südlich des Fehmarnsundes geht die Zweigleisigkeit in eine eingleisige Führung über und die Eisenbahntrasse schwenkt auf die bestehende Fehmarnsundbrücke ein. In diesem Bereich liegt der Beginn des PFA 6. In einem separaten Planfeststellungsverfahren wird, nach Abschluss der Planungen zu einer neuen zweigleisigen Sundquerung, ein neues Querungsbauwerk realisiert. Planfeststellungsabschnitt 6: Fehmarn inkl. Elektrifizierung bestehende Fehmarnsundbrücke

Die Fehmarnsundbrücke verbleibt zunächst eingleisig und wird elektrifiziert. In einer weiteren Ausbaustufe ist die Herstellung einer neuen Fehmarnsundquerung vorgesehen. Auf Fehmarn wird nach Strukkamp die Entwurfsgeschwindigkeit auf 200 km/h angehoben und die bestehende Eisenbahnstrecke zweigleisig ausgebaut. Der bestehende Bahnhof Strukkamp, an dem derzeit kein Zughalt für den Personenverkehr stattfindet, wird aufgehoben. Westlich Burgs auf Fehmarn wird im Bereich des bestehenden Gleisdreiecks der Betriebsbahnhof Fehmarn West angeordnet. Die Stichstrecken 1103 und 1104 zum Bahnhof Fehmarn-Burg werden angepasst. Der Bahnhof Puttgarden wird über eine Abzweigstelle angebunden aber nicht elektrifiziert. Nördlich Bannesdorf schließt die Eisenbahntrasse an die Planungen zur Festen Fehmarnbeltquerung an.

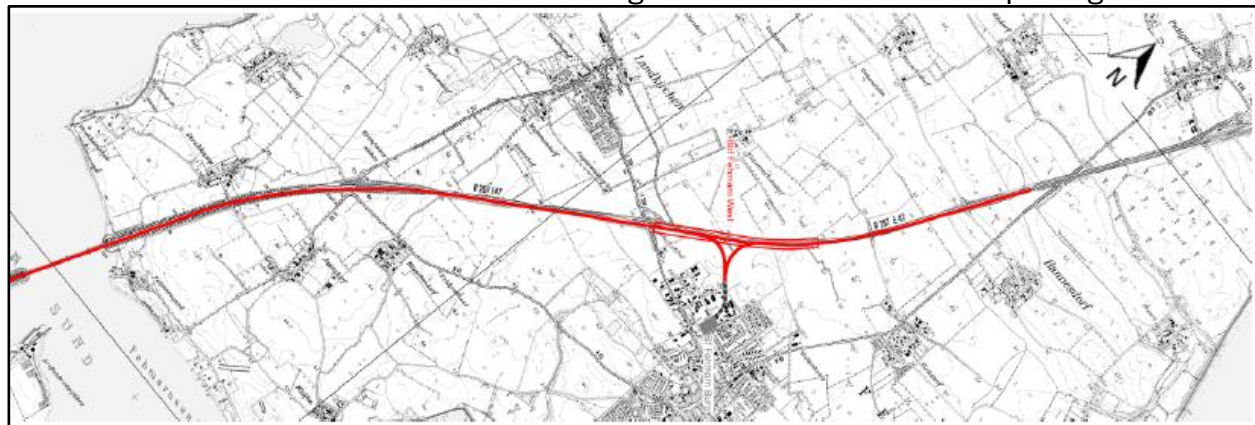


Abbildung 11: PFA 6; Abschnitt Fehmarn

2.5 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Bei der von der Landesplanung bestimmten Vorzugsvariante ist unter anderem mit Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten zu rechnen, für die im Planfeststellungsverfahren im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen Alternativenprüfungen durchzuführen sind und ggf. unter Einbeziehung zuständiger nationaler und europäischer Behörden zu entscheiden sein wird (vgl. § 34 Abs. 2 – 4 des Bundesnaturschutzgesetzes - BNatSchG). Zu den in den Planungen berücksichtigten Natura-2000-Gebieten gehören zehn Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung sowie vier „Besondere Schutzgebiete“ (Vogelschutzgebiete):

Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung:

- Schwartautal und Curauer Moor
- Wälder im Pönitzer Seengebiet
- Strandniederungen südlich Neustadt
- Naturschutzgebiet Neustädter Binnenwasser
- Lachsau
- Kremper Au
- Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche
- Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht
- Sundwiesen Fehmarn

Besondere Schutzgebiete:

- Naturschutzgebiet Neustädter Binnenwasser
- Oldenburger Graben
- Ostsee östlich Wagrien
- Östliche Kieler Bucht

Aus diesem Grund hat die DB Netz AG Planungen zu einer Optimierung der Vorzugsvariante aus dem ROV vorgenommen. Diese optimierte Streckenplanung berücksichtigt den Schutzstatus der Natura 2000-Gebiete nun in Gänze. Im Hinblick auf die Natura-2000-Gebiete kommt es somit zu keiner Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungszielen der Lebensraumtypen des Anhangs I sowie der charakteristischen Arten des Anhangs II.

Auch der Artenschutz findet bei der optimierten Streckenplanung umfängliche Berücksichtigung. In Bezug darauf greift die DB Netz AG auf umfangreiche Kartierungen von Fauna und Flora zurück, welche seit dem Jahr 2015 projektintern erhoben werden. Insgesamt wurde die Trasse dabei in ihrer vollen Länge und in einem Korridor 100 m östlich und westlich der Trasse kartiert. Davon abgesehen wurden zusätzliche Kartierungen vorgenommen, sofern diese erforderlich erschienen, um jegliche Art von Betroffenheit betrachten zu können. In den seltenen Fällen, wo eine Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden kann, werden umfangreiche Kompensationsmaßnahmen geplant, die vorrangig im Kreis Ostholstein, also dem Kreis des Eingriffes, vorgenommen werden. Durch das Zurückgreifen auf lokale Ökokonten und Kompensationsflächen möchte die DB Netz AG die Wertschöpfung des Projekts innerhalb des Kreises weiter fördern und eine stärkere Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung erzielen. Dies trifft auch auf Zuspruch bei der Unteren Naturschutzbehörde des betroffenen Kreises.

2.5.1 Konzepte zum Lärmschutz

Nach dem § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) wurden die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene ermittelt. Erste Berechnungen von Lärmschutzkonzepten (2017, Prognosehorizont 2025) für alle Planfeststellungsabschnitte zeigen, dass nach gesetzlichen Rahmenbedingungen über 91 % der Schutzfälle mit aktiven Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden gelöst werden. Das sind 3.140 von 3.428 Schutzfällen. Alle weiteren 288 Schutzfälle können durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Für die Umsetzung der möglichen Lärmschutzmaßnahmen werden rund 86,9 Mio. Euro³ investiert. Die Vorhabenträgerin

³ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

ist bestrebt, die geplanten Schallschutzwände durch bspw. einen vorgelagerten Grünstreifen in das Landschaftsbild zu integrieren. Die Gestaltung der Schallschutzwände kann auch in Abstimmung mit den Gemeinden erfolgen. Eine Übersicht nach Gemeinden ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Eine detailliertere Übersicht befindet sich in Anhang 2.

Gemeinde	Schutzfälle	Mit aktiven Maßnahmen gelöst	Kosten gesetzlicher Lärmschutz [Tsd. €]
Bad Schwartau	1.116	1.021	22.630
Ratekau	359	351	10.147
Timmendorfer Strand	-	-	-
Scharbeutz	779	758	12.992
Sierksdorf	212	212	6.149
Altenkrempe	124	121	6.812
Schashagen	31	15	1.722
Beschendorf	4	-	20
Manhagen	1	-	5
Lensahn	37	18	1.674
Damlos	-	-	-
Oldenburg in Holstein	154	152	2.391
Göhl	98	79	2.847
Heringsdorf	206	194	8.404
Neukirchen	118	101	3.482
Großenbrode	93	89	6.457
Fehmarn	96	29	1.202
Gesamtsumme	3.428	3.140	86.934

Tabelle 2: Übersicht der Schutzfälle pro Gemeinde (Prognosehorizont 2025)⁴

2.5.2 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre

2017 hat der Gesetzgeber das Schienenlärmschutzgesetz beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 12. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt auf leisen Sohlen unterwegs sind. Im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle werden die Wagen mit leisen Sohlen (Verbundstoff) in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) reduziert. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den Prognosehorizont 2030 wird von 100 % leisen Sohlen ausgegangen. Im Vergleich zum in den Lärmschutzkonzepten angewandten Prognosehorizont 2025, bei dem von 80 % leisen Wagen ausgegangen wurde, kann dafür eine Reduzierung des Mittelungspegels von grob 1 bis 2 dB(A) angenommen werden. Für einzelne Abschnitte wurde im Zuge der Erstellung der Genehmigungsunterlagen ein Arbeitsstand des Prognosehorizonts 2030 angenommen. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände der Abschnitte werden für die übergesetzlichen Forderungen sowie den zugehörigen gesetzlichen Empfehlungen einheitlich die Annahmen und Ergebnisse aus Kapitel 2.5.1 (Prognosehorizont 2025) verwendet.

2.6 Bewertung der Wirtschaftlichkeit

Das Projekt ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 als gesamtwirtschaftlich positiv bewertet.

In der 2010 durchgeführten „Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ wurde die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bereits nachgewiesen.

⁴ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Die seit Projektbeginn im Jahre 2008 angefallenen internen und externen Planungskosten sowie die Kosten für die Durchführung der diversen Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung und des ROV können der folgenden Tabelle entnommen werden.

EIU	Ausgaben seit Projektbeginn [Mio. €]
DB Netz AG	54,5
DB Energie GmbH	0,5
DB Station&Service AG	1,0
Gesamtsumme	56,0

Tabelle 3: Kosten seit Projektbeginn (Buchungsstand 09.06.2018)

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2008

Das Projekt der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung legt seit Anfang der Planung im Jahr 2008 einen starken Fokus auf die Einbindung der Region (siehe untenstehende Grafik). Um Bürger und Anwohner in Ostholstein über die Bauabschnitte zu informieren, nutzt das Projektteam verschiedene Dialogformate in der Region, um den aktuellen Planungsstand vorzustellen und zu erläutern sowie die Gemeinden in Variantenplanungen, z.B. von Bahnübergangsaufhebungen mit einzubeziehen. Dazu zählen u.a.:

- Seit 2010 eine Vielzahl nichtöffentlicher Termine mit Bürgermeistern und Verwaltungsmitarbeitern der Gemeinden, Gemeindevertretern, Landwirten, Bürgern und Verbänden
- Monatliche Informationsgespräche mit dem Regionalmanagement für Fehmarn und Großenbrode zusammen mit Femern A/S (seit Januar 2018)
- Regelmäßige Austauschrunden (seit 2008) mit dem Land Schleswig-Holstein zusammen mit Femern A/S und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) als Vorhabenträgern für die Feste Fehmarnbeltquerung
- Seit 2011 Teilfinanzierung und aktive Gestaltung des Dialogforums⁵ in bisher 30 Sitzungen, die ca. vier Mal im Jahr stattfinden durch Infovorträge und Themenschwerpunkte
- 2011 - 2016 Schienenforum für die Gemeinden entlang der Strecke (Organisation und Finanzierung)
 - tagt seit 2016 unter Leitung eines neutralen Moderators in Form von vier Runden Tischen (Nord, Mitte, Süd 1 und Süd 2; ca. 40 Veranstaltungen seit der Einführung)
 - Mitglieder der Runden Tische sind je ein/e Vertreterinnen/Vertreter u.a. der betroffenen Gemeinden (repräsentiert durch die Bürgermeister/innen sowie Land-, Kreis-, und Gremienvertretern/innen), der vor Ort vertretenen Bürgerinitiativen, der vor Ort vertretenen Arbeitsgruppen, der vor Ort vertretenen Wirtschaft und der vor Ort vertretenen Verbände. Zusätzlich hat die Öffentlichkeit die Möglichkeit, den Sitzungen beizuwohnen und sich mit ihren Themen im Rahmen einer „Bürgersprechstunde“ einzubringen.
 - Vor dem Hintergrund des „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) Gründung des Projektbeirates 2016 durch das Dialogforum, der die neuen Forderungen der o.g. Runden Tische in einem Forderungskatalog gebündelt hat
- Öffentliche Informationsveranstaltungen, Messen, Infopavillon bei Stadtfesten in der Region
- Mitwirkung an bis dato fünf Kommunalkonferenzen für eine neue Fehmarnsundquerung unter Federführung des Verkehrsministeriums Schleswig-Holstein
- Seit Projektbeginn Website mit aktuellen Informationen
- Internetauftritt auf dem Bauinfoportal der DB Netz AG
- 2-3 Projektnewsletter pro Jahr (digital und Papierform)
- Laufend aktualisierte Projektbroschüre und weitere Informationsmaterialien

⁵ Initiative des Landes Schleswig-Holstein, um alle Beteiligten (Vorhabenträger, Land, Gemeinden, Verbände und Bürgerinitiativen) an einen Tisch zu bringen sowie die Vorhaben konstruktiv zu begleiten. Neben regelmäßigen Berichten zum Planungsstand der einzelnen Vorhaben wurde in den bisher 28. Sitzungen u.a. das Thema Lärmschutz wiederholt auch mit externen Gutachtern erläutert und diskutiert.

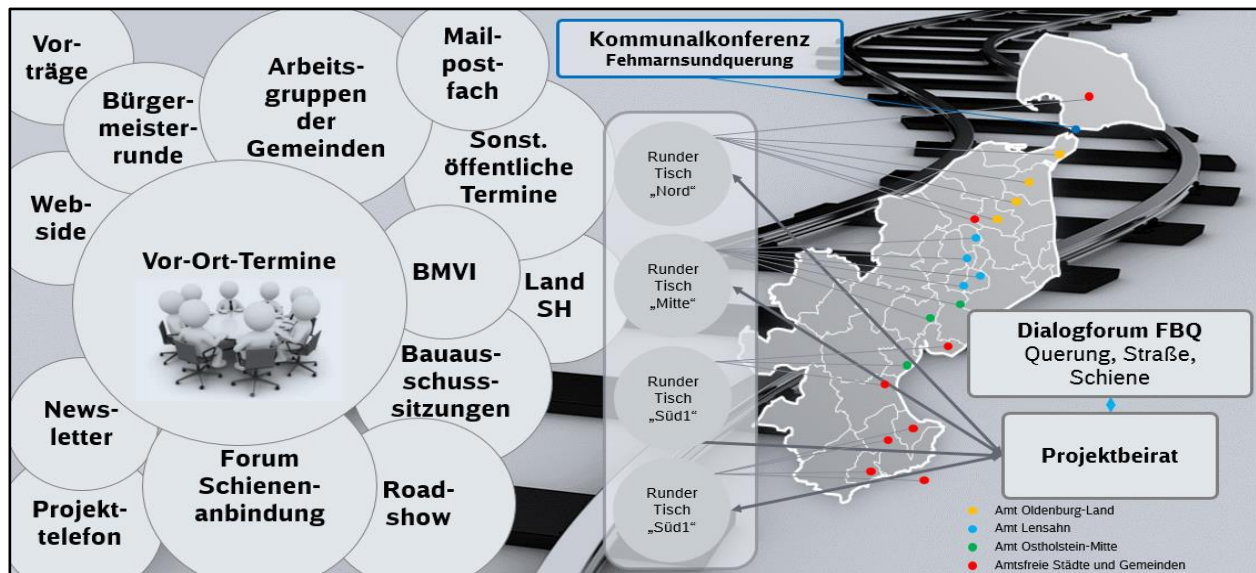


Abbildung 12: Übersicht der Öffentlichkeitsarbeit im Projekt FBQ

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen ist zwischen Forderungen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen und Forderungen ohne genaue gesetzliche Vorgaben zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind folgend stichpunktartig erwähnt:

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Nach der Rechtsprechung anwendbar: DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EKrG)

Eine detaillierte Betrachtung zu den gesetzlichen Grundlagen kann dem Anhang 1 entnommen werden.

3.3 In der Vorzugsvariante berücksichtigte Forderungen

Nach Abschluss des vom Land Schleswig-Holstein durchgeführten ROV von 2010 – 2014 wurde die ROV-Trasse anschließend von der DB Netz AG auf die technische, umwelt- und naturschutzfachliche sowie die rechtliche Machbarkeit hin überprüft. Die Vorzugsvariante der DB Netz AG beinhaltet daher bereits eine Vielzahl von Streckenanpassungen, die im Folgenden aufgeführt sind:

- Umfahrung Ratekau/ Bündelung mit BAB 1
- Umfahrung der Seebäder Timmendorfer Strand und Scharbeutz/ Bündelung mit BAB 1
- Bündelung mit der BAB 1 in dem Bereich zwischen Schlamin und Lensahn
- Erhalt des Gewerbegebietes westlich der BAB 1 in der Gemeinde Lensahn und damit der Verzicht auf die SÜ „Zum Windpark“
- Umfahrung Großenbrode / Bündelung der Schienentrasse mit der B 207

Im Zuge der weiteren Planung ab 2014 wurden weitere Projektanpassungen sowie Forderungen bzw. Varianten mit den Gemeinden besprochen und teilweise mit aufgenommen. Forderungen, die im Zuge der Planungen seit 2014 bzw. im Dialog mit dem Projektbeirat mit in die Planung der

Vorzugsvariante aufgenommen wurden, sind im Folgenden aufgeführt und somit nicht Teil der in Kapitel 3.5 aufgezeigten Forderungen.

- Verringerung des Abstandes zwischen Schiene und Autobahn und somit die Reduzierung des Flächenverbrauches und der Flächenzerschneidung sowie Bündelung der Lärmquellen Schiene und Straße
- Projektierung von möglichen Streckenbereichen auf Entwurfsgeschwindigkeiten von max. 200 km/h
- SÜ in bestehender Straßenführung als Ersatz für den BÜ „Zur Teerhofinsel“
- Verzicht auf Bauwerk SÜ „Wirtschaftsweg nach Offendorf“ zur Vermeidung von Flächenzerschneidungen und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Entfall des geplanten Bauwerkes EÜ „Am Wiesengrund“ mit alternativer Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen
- Tieferlegung der Eisenbahnstrecke im Bereich Luschendorfer Hof/Anschlussstelle Pansdorf
- Verlegung des HP Scharbeutz nördlich der Straße Bövelstredder
- 4,00 m Breite der Fußgängerunterführung am Bhf. Haffkrug
- Aufstellung von fünf Varianten zur Kreuzung Ruppersdorfer Weg mit anschließender Variantenabstimmung und Varianteneinigung mit der Gemeinde
- Tieferlegung der Kreisstraße 45 (Bäderstraße) zur Beibehaltung der bestehenden Straßenführung der Kreisstraße 45. Ein Verschwenken der Kreisstraße 45 für das Kreuzungsbauwerk EÜ Bäderstraße kann dadurch vermieden werden. Der Flächenverbrauch wird reduziert
- Tieferlegung der Eisenbahnstrecke im Bereich Altonaer Weg: SÜ (Genehmigungsplanung) statt EÜ (Vorplanung) und Führung der Straße Altonaer Weg in Anlehnung an bestehende Straßenführung
- Änderung der Planung zur SÜ „Hauptstraße (Kreisstraße 59)“ und SÜ „Kreisstraße 59 über die BAB 1“ zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und zur Vermeidung der (in der Vorplanungslösung noch erforderlichen) großräumigen Verschwenkung der Kreisstraße 46
- Anbindung des HP Lensahn von der Bäderstraße (Landesstraße 58), um Flächenzerschneidungen zu vermeiden
- Standortverschiebung des HP Großenbrode südlich zum HP Heiligenhafen-Großenbrode
- Straßenanbindung an die neue SÜ „Wirtschaftsweg Oldenburg“
- Einbeziehung der Planung zur Fehmarnsundbrücke in die der Schienenanbindung
- Lärmschutzmaßnahmen werden durch ein Gutachterbüro wie auch DB-Fachplanern so konzipiert, dass eine Lärmverdriftung vermieden wird
- In Abstimmung mit dem EBA und im Rahmen der DIN 4150 sind nach Fertigstellung des Projektes Erschütterungsnachmessungen vorgesehen
- Bei der Planung des Trassenverlaufs und Lärmschutzmaßnahmen wurde eine Teilung von Ortschaften vermieden
- Der Eingriff in Natur und Landschaft sowie der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen werden so gering wie möglich gehalten. Die sich ergebenden Restflächen zwischen Schiene und Autobahn werden, wo fachlich als geeignet eingestuft, als Flächen für den Naturschutz aufgewertet und als Ausgleichsflächen genutzt
- Planungen zur Änderung der Bahnübergänge und Straßenführungen werden zwischen der DB Netz AG und den Straßenbaulastträgern sowie den Kommunen abgestimmt
- Im Bereich der Haltepunkte wird in Abstimmung mit den Gemeinden darauf geachtet, einen guten Kompromiss zwischen Emissionsschutz und der städtebaulich wünschenswerten Sichtbarkeit des Bahnhofes zu finden
- Sollte von Seiten des Landes Flurbereinigungsverfahren geplant werden, ist die DB Netz AG unterstützungsbereit. Durch die Verlegung der Strecke und – wo möglich – Bündelung mit der BAB 1 wurde die Flächenzerschneidung weitestgehend verringert

3.4 In der Vorzugsvariante nicht berücksichtigte Forderungen

Forderungen, die im Zuge der Planung seit 2014 bzw. im Dialog mit dem Projektbeirat nicht mit in die Planung der Vorzugsvariante aufgenommen worden sind, sind in diesem Kapitel dargestellt. Die in der Vorzugsvariante nicht berücksichtigten Forderungen bestehen zu großen Teilen aus Trassenführungen, die aus verschiedenen Gründen in der landesplanerischen Beurteilung zum Abschluss des ROV nicht präferiert worden sind. Im Anschluss ist eine Auswahl aufgezeigt und mit einer Begründung der Nichtberücksichtigung hinterlegt. Diese Forderungen wurden teilweise im Forderungskatalog wieder aufgegriffen und unter Kapitel 3.5 erläutert.

■ Umfahrung Bad Schwartau – Trasse Dänischburg

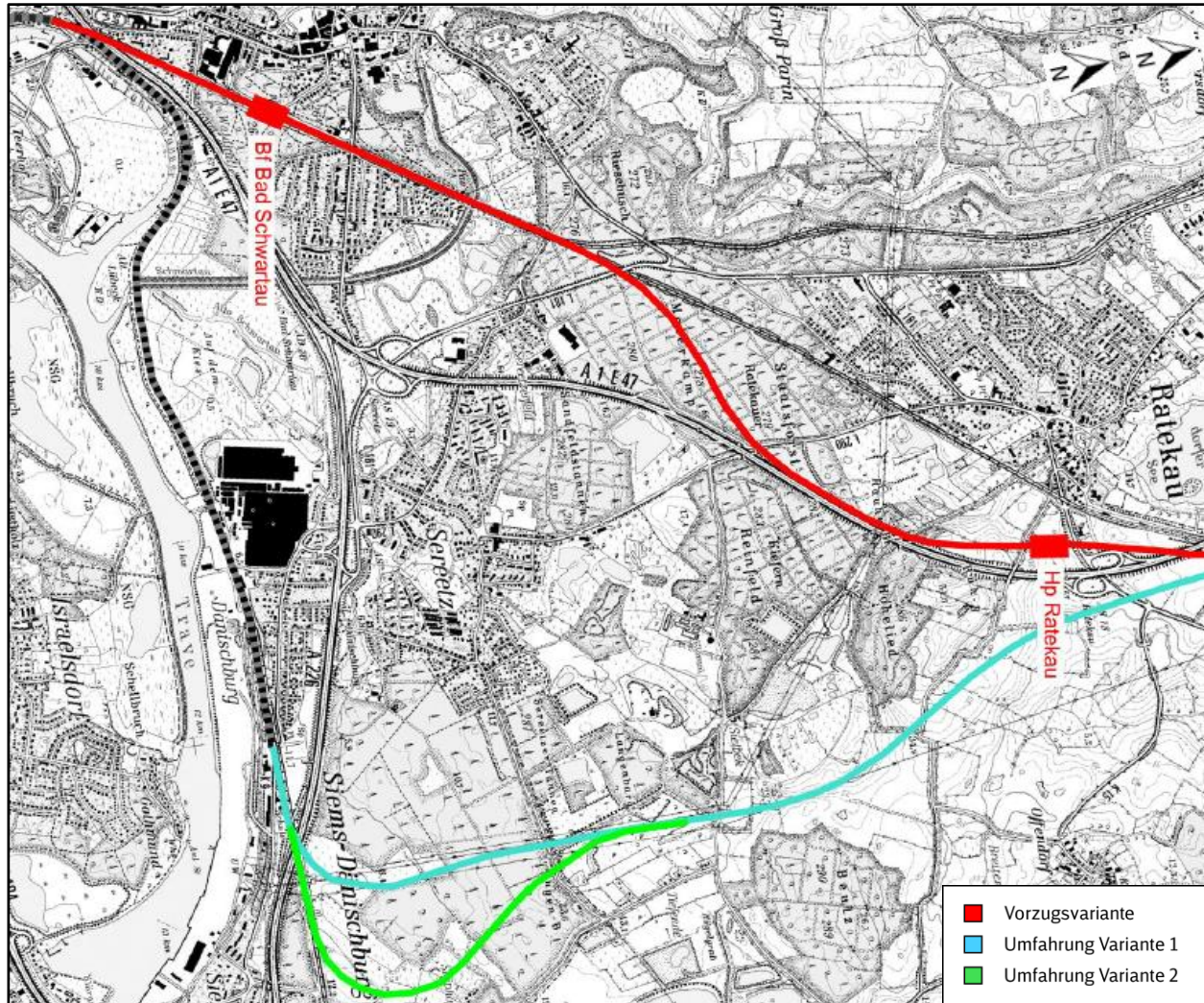


Abbildung 13: PFA 1; Umfahrung Bad Schwartau - Trasse Dänischburg

Die Stadt Bad Schwartau wird umfahren und hat somit an der Eisenbahnstrecke Richtung Fehmarn keinen Verkehrshalt mehr. Die Trasse wird südlich von Bad Schwartau entlang der Strecke 1113 nach Osten verschwenkt und anschließend zwischen Lübeck-Dänischburg und Lübeck-Siems nach Norden in Richtung Ratekau geführt. Die Beeinträchtigungen sind laut Abwägung der Landesplanungsbehörde im Zuge des ROV bei dieser Variante deutlich höher als bei den übrigen Varianten. Allein in Dänischburg käme es zu zusätzlichen Lärmbetroffenheiten von 1.372 Stockwerken. Zudem sind der Flächenverbrauch und die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten höher als beim Ausbau des Bestandes im Bereich Bad Schwartau.

- **Westliche Trassenführung entlang der Autobahn (Ratekau bis Haffkrug)**

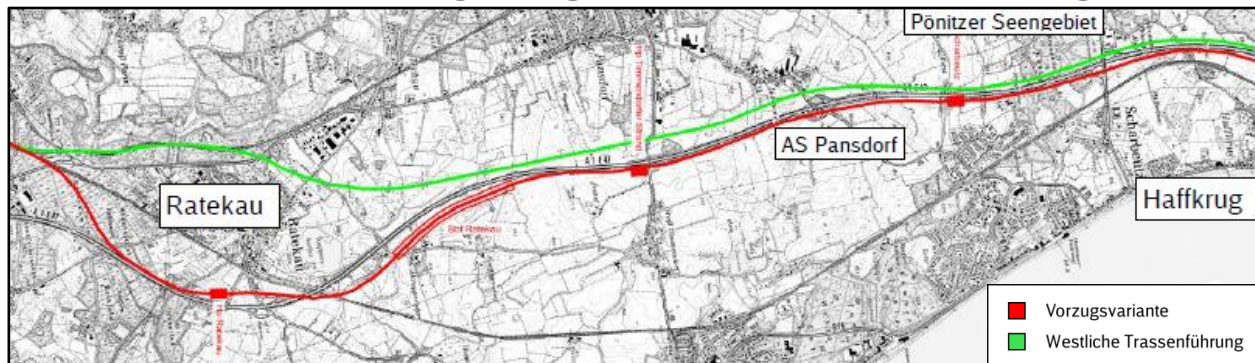


Abbildung 14: PFA 1; Westliche Trassenführung entlang der Autobahn

Die östliche Trassenführung wurde gewählt, um Konflikte mit dem Natura 2000-Gebiet „Wälder im Pönitzer Seengebiet“ zu vermeiden und die Anbindung der Eisenbahnstrecke an die Bäderorte Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug zu verbessern.

- **Umfahrung Ruppertsdorf**

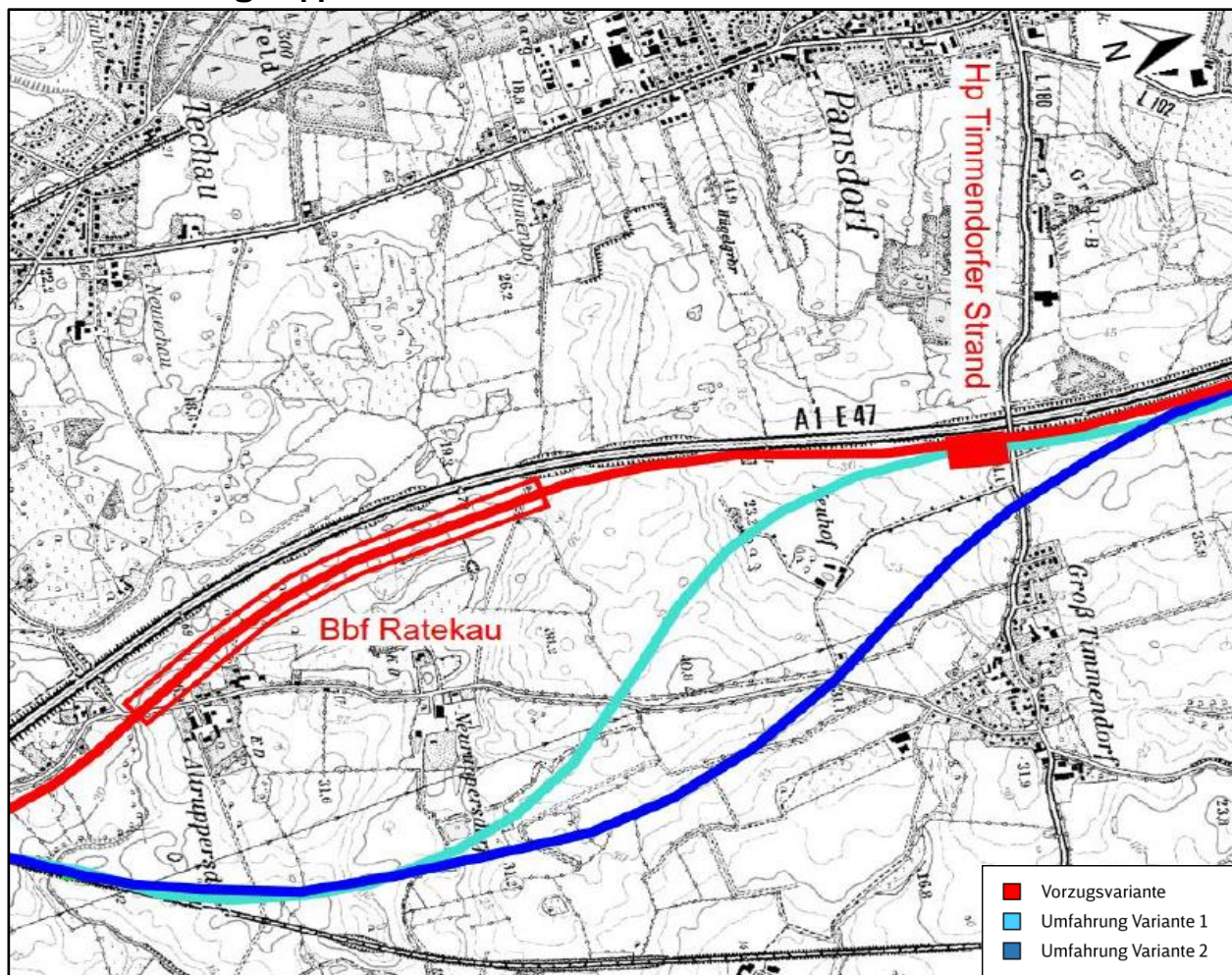


Abbildung 15: PFA 1; Umfahrung Ruppertsdorf

Bei dieser Trassenführung soll die Dorfschaft Ruppertsdorf östlich umfahren werden und südlich von Groß-Timmendorf wieder an die geplante Neubaustrecke (NBS) angeschlossen werden. Diese Trassenführung wurde nicht verfolgt, da das Ziel der Bündelung der Verkehrsträger Autobahn und Eisenbahn optimiert werden und zudem die Schallimmissionen im Bereich der Dorfschaft Groß-Timmendorf geringgehalten werden sollte.

▪ Östliche Trassenführung entlang der Autobahn (Schlamin bis Damlos)

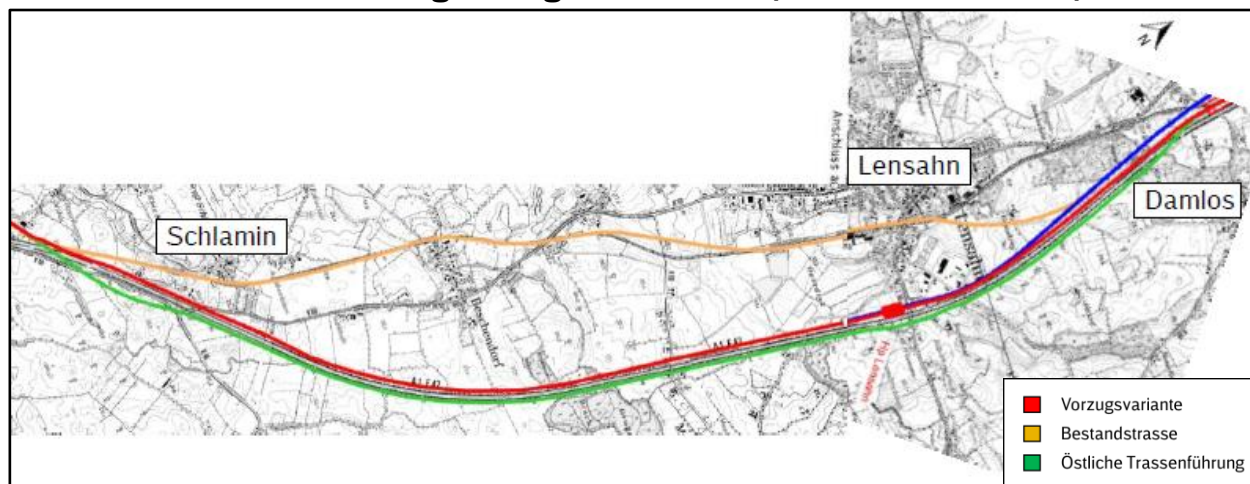


Abbildung 16: PFA 3; Östliche Trassenführung entlang der Autobahn

Die östliche Trassenführung führt gegenüber der Westseite zu einer Zerschneidung von Landschaftsbildräumen, einer höheren Flächeninanspruchnahme und einer höheren Anzahl von Konfliktbereichen aufgrund einzelner Wohnhäuser nahe der Trasse und daraus folgender Lärmbelastung. Bei einer östlichen Trassenführung entstehen größere Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet Kremper Au und es sind zwei zusätzliche Kreuzungsbauwerke zum Queren der BAB 1 notwendig.

▪ Westumfahrung Oldenburg in Holstein

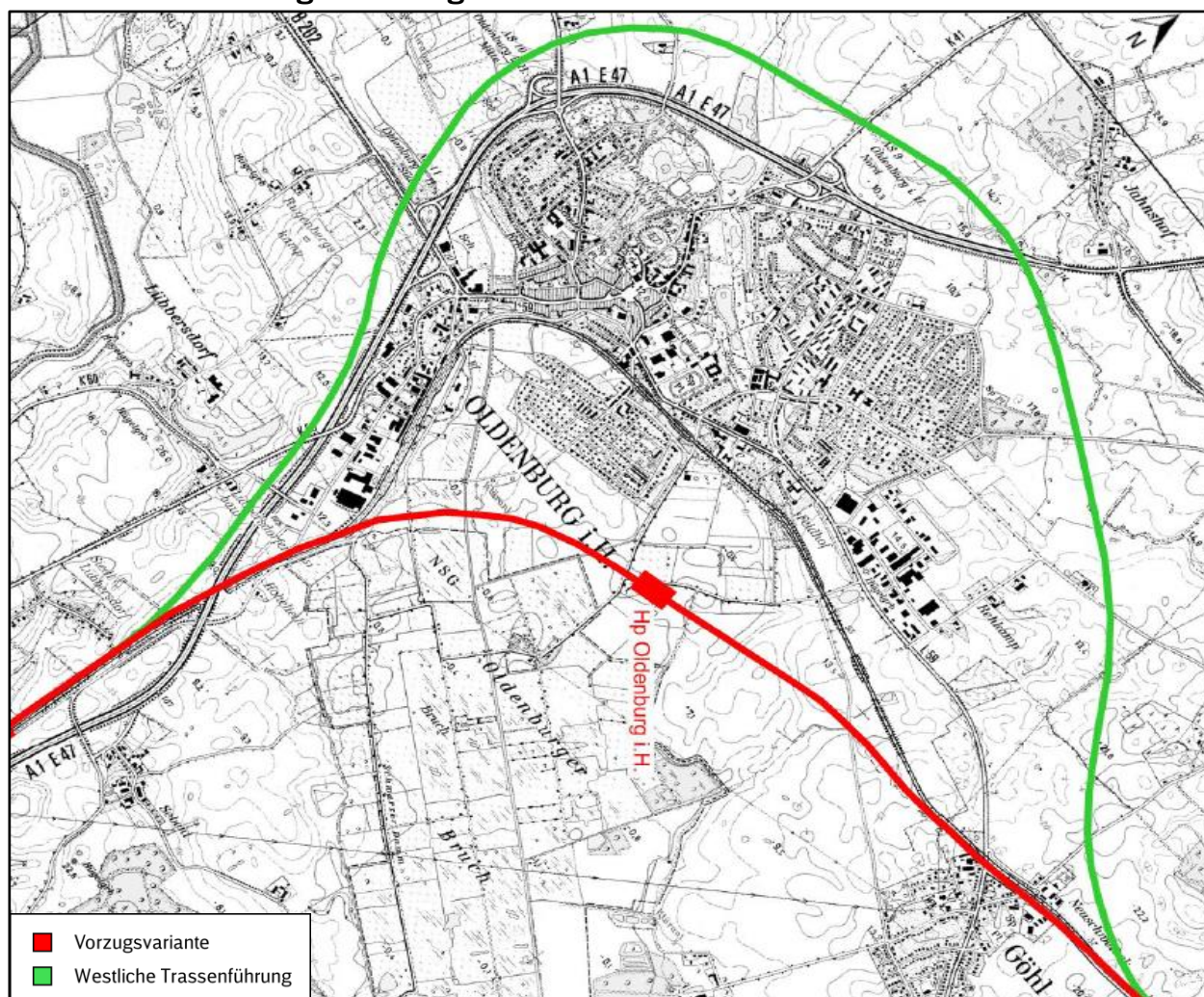


Abbildung 17: PFA 4; Westumfahrung Oldenburg i.H.

Die Trasse der Westumfahrung verläuft auf einer Länge von ca. 11,2 km (gewählte Ostvariante ca. 6,9 km). Die Westumfahrung wurde nicht berücksichtigt, da eine höhere Zerschneidung von landwirtschaftlich genutzten Flächen eine erhöhte Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen, eine Fahrzeiterhöhung, neue Betroffenheiten hinsichtlich Lärm (Lübbersdorf, Putlos, Jahnsdorf, Giddendorf, Kremsdorf sowie Einzelgebäude) gegenüber der Antragstrasse (Ostvariante) entstehen würden. Durch die Westumfahrung wird das Vogelschutzgebiet „Östliche Kieler Bucht“ zerschnitten und eine Bündelung mit der BAB 1 ist nicht möglich, da für die angestrebte Geschwindigkeit entsprechend große Radien für die Trasse notwendig sind.

3.5 Kernforderungen

Die Forderungen, die in den vier regionalen Runden Tischen entwickelt worden sind, wurden im Forderungskatalog des Projektbeirates gebündelt. Diese wurden dann von der DB Netz AG und vom Bund hinsichtlich ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie hinsichtlich der Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme betrachtet und in einer Matrix zusammengestellt. Aus dieser Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Bürgerinitiativen und Vorhabenträgern wurden durch den Projektbeirat zu folgenden vier Themengebieten Kernforderungen erarbeitet:

- **Kernforderung 1: Lärmschutz**
 - **Kernforderung 1.1: Gesamtlärmbetrachtung**
 - **Kernforderung 1.2: Vollschutz**
 - **Kernforderung 1.3: „Niedrige Immissionsgrenzwerte“**
 - **Kernforderung 1.4: Lärmschutz im Bestand**
- **Kernforderung 2: Schutz vor Erschütterung**
 - **Kernforderung 2.1: Erschütterungsschutz in Bauabschnitten**
 - **Kernforderung 2.2: Erschütterungsschutz im Bestand**
- **Kernforderung 3: Trassenverlauf**
 - **Kernforderung 3.1: Umfahrungen und Trassierung**
 - **Kernforderung 3.2: Trog- und Tieferlegungslösungen**
- **Kernforderung 4: Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen**

Die Auflistung und Nummerierung der Forderungen in dieser Vorlage ist abweichend vom Forderungskatalog des Projektbeirates. In dem vorliegenden Dokument werden Forderungen, die in der Planung der DB bereits berücksichtigt sind, die nicht an den Bund zu richten sind oder die keine Entscheidung des Bundes erfordern, nicht aufgeführt. So konnten die Kernforderungen von neun auf vier reduziert werden. Die gemeindespezifischen Forderungen des Forderungskataloges wurden den vier Kernforderungen zugeordnet. Im Folgenden werden die für eine Entscheidung des Bundestages relevanten Kernforderungen des Projektbeirates wiedergegeben (kursiv) und im Anschluss aus Sicht der DB Netz AG kommentiert. Die Forderungen werden in den folgenden Kapiteln detailliert betrachtet und zusammengefasst.

3.5.1 Kernforderung 1: Lärmschutz

Die Kernforderungen zum Thema Lärmschutz untergliedern sich in die Themen der Gesamtlärmbetrachtung (Kernforderung 1.1), Vollschutz (Kernforderung 1.2), „Niedrige Immissionsgrenzwerte“ (Kernforderung 1.3) und Lärmschutz im Bestand (Kernforderung 1.4). Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge.

3.5.1.1 Kernforderung 1.1: Gesamtlärmbetrachtung

Forderung a) des Forderungskataloges an den Bund:

„Aufgrund der bestehenden hohen Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm ist eine gemeinsame Lärmschutzbetrachtung und -bewertung durchzuführen.“

Maßnahme im Projekt:

Nach den zwingenden Vorschriften der 16. BImSchV ist immissionsschutzrechtlich jeder Verkehrsträger gesondert zu betrachten. Eine verkehrsträgerübergreifende Summenpegelbildung und -beurteilung hat der Gesetzgeber bisher ausgeschlossen. Die Entscheidung darüber vom bisherigen Vorgehen abzuweichen und Lärmschutzmaßnahmen verkehrsträgerbezogen zu ergreifen, ist durch die Politik zu treffen. Ein solcher Weg ist mit einer Vielzahl von Fragen verbunden, die dann der Klärung bedürfen.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist in §§ 41 bis 43 BImSchG für den Bau von Straßen und Schienenwegen abschließend geregelt. Die zugehörigen Grenzwerte für die jeweiligen Verkehrsträger sind in der 16. BImSchV festgelegt. Der Gesetzgeber hat damit verbindlich bestimmte einzuhaltende Beurteilungspegel festgesetzt. Der EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, verdeutlicht unter Ziffer 2.2.3.2 (Seite 22), dass eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung von Lärmvorbelastung durch bereits vorhandene Straßen und Schienenwege, gewerbliche Anlagen, Sportplätze oder Flugplätze im Rahmen der o.g. Gesetze und Verordnungen nicht vorgesehen ist. Unter Ziffer 2.2.10 wird erwähnt, dass die 16. BImSchV lediglich den neu zu bauenden oder wesentlich geänderten Verkehrsweg in den Blick nimmt – eine Summenpegelbildung ist nicht vorgesehen – und bei der Beurteilung ausschließlich auf den Beurteilungspegel abstellt.

Im Einzelfall ist abzuwägen, ob der neu hinzukommende Lärm mit der bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Eine solche Betrachtung der Gesamtverkehrslärmsituation aus Schienenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm erfolgt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit; Ansprüche auf Schutzmaßnahmen oder Lärmvorsorgemaßnahmen sind daraus nicht abzuleiten.

Die Verkehrslärmerhöhung, die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines Verkehrswegs entsteht, darf der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zufolge zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine verfassungsrechtlich nicht zu rechtfertigende Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 9/95). Ein Schwellenwert, ab dem eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wurde vom Gesetzgeber bisher nicht eindeutig festgelegt. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat sich in den letzten Jahren ein Außenpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als maßgeblicher Grenzwert für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle gefestigt (BVerwG, Beschluss vom 30. Juli 2013 – 7 B 40/12; Urteil vom 15. Dezember 2011 – 7 A 11/10; Urteil vom 13. Mai 2009 – 9 A 72/07). Abweichend davon hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil eine enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete angenommen (BVerwG Urteil vom 08. September 2016 – 3 A 5/15; BGH Urteil vom 25. März 1993 – III ZR 60/91). Auf Basis der Gesamtverkehrslärmbetrachtung des PFA 6 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wird übergreifend für die gesamte Strecke eine grobe monetäre Abschätzung vorgenommen. Werden die Erkenntnisse aus dem PFA 6 herangezogen, zeigt sich tags und nachts nur eine sehr geringe Betroffenheit für den gesundheitsgefährdenden Bereich im o.g. Sinne. Nachts ist der Schienenverkehrslärm maßgebend. Darauf aufbauend könnten die geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene ausgebaut werden, um den Gesamtbeurteilungspegel Straße/Schiene in einem niedrigeren Bereich zu halten. Überschlägig könnten über die gesetzliche Planung hinaus höhere und ggf. längere Schallschutzwände angenommen werden. Stellenweise könnten auch Schallschutzwände an der Straße notwendig sein. Basierend auf diesen ersten Überlegungen, ohne konkrete Berechnungen und ohne eine schalltechnische Untersuchung durch einen Gutachter, läge ein erster Mehrkostenansatz bei ca. 50 Mio. Euro.

Aufgrund der Kernforderung gab es seitens LBV.SH und DB Netz AG eine erste Abschätzung und Überprüfung. Für den Verkehrsträger Schiene werden die Grenzwerte im Rahmen der Lärmvorsorge eingehalten. Für den Verkehrsträger Straße wird die Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge beim 4-streifigen Ausbau der B 207 gewährleistet und für die Bestandsstrecke werden die Auslösewerte bis auf sehr wenige Gebäude eingehalten. Diese Gebäude werden laut LBV.SH passive Schallschutzmaßnahmen erhalten. In Absprache mit den Gemeinden und dem Kreis Ostholstein wurden am 9. Juli 2018 in einer eigens gegründeten Arbeitsgruppe Gesamt-lärmbetrachtung die vom LBV.SH und DB Netz AG zu betrachtenden Bereiche, welche am 05. Februar 2018 bei der gemeinsamen Sitzung der Runden Tische präsentiert wurden, noch einmal

gemeinsam besprochen. Drei von der AG benannte Bereiche sollen nach den Kriterien, die gemeinsam festgelegt wurden, beispielhaft gerechnet werden. Danach soll entschieden werden, ob Kriterien ggf. angepasst werden sollen. Im Bundestagsbeschluss „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ (Drucksache 18/7364) vom 28. Januar 2016 wurde zur hier aufgestellten Kernforderung 2 „Autobahnparallele Trasse“ beschlossen, dass durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen für die Ortslagen westlich und östlich der BAB 5 sicherzustellen ist, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung von Straßen- und Schienenverkehr durch den Schienenverkehr vermieden wird. Dieses Vorgehen ist auf die Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung nicht eins zu eins übertragbar und wenig vergleichbar. Die Gründe dafür sind folgende: In großen Teilen erfolgt ein Neubau der Schienenstrecke, im Vergleich zu Rheintalbahn befinden sich in dem Gebiet deutlich weniger Betroffenheiten und hinzukommend fordern die Gemeinden eine generelle Betrachtung aller Straßenverkehrswege. Diese konkrete Forderung wurde im Auftaktgespräch des Arbeitskreises am 9. Juli 2018 auch bestätigt. Des Weiteren wurde im Termin beschlossen, anhand von drei Beispielen im PFA 1 verschiedene Anhaltswerte wie die des gesundheitsgefährdenden Bereiches und unterschiedliche Pegelerhöhungen durch den Schienenweg zu überprüfen. Aufbauend auf ersten Erkenntnissen sollen Kriterien festgelegt und auf die ausgewählten Bereiche angewandt werden. Alle Ergebnisse der zusätzlichen Untersuchung werden voraussichtlich im ersten Quartal 2019 vorliegen. Es wird davon ausgegangen, dass die o.g. 50 Mio. Euro ausreichend für geforderte Schutzmaßnahmen sind.

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	50.000	
Gemeindespezifische Forderung	-	-	
Gesamtsumme	-	50.000	

Tabelle 4: Übersicht Kernforderung Gesamtlärmbetrachtung⁶

- ⇒ **Forderung ist im bestehenden gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar. Als Angebot der DB Netz AG wird die geforderte Betrachtung des Gesamtlärms Straße und Schiene in der Arbeitsgruppe „Gesamtlärmbetrachtung“ ausgeführt**

3.5.1.2 Kernforderung 1.2: Vollschutz

Forderung b) des Forderungskataloges an den Bund:

„Die Region fordert die Umsetzung von aktiven, städtebaulich verträglichen Lärmschutzmaßnahmen, sogenannten Vollschutz (= max. 49 dB(A)) in allen Siedlungsbereichen, Naherholungsgebieten, touristischen Einrichtungen und Strandbereichen entlang der Schienenstrecke der Schienenhinterlandanbindung von Lübeck bis Fehmarn. Das bedeutet auch, dass Bahnübergänge in Siedlungsbereichen höhenungleich auszuführen sind, da ansonsten kein aktiver Lärmschutz möglich ist.“

Maßnahme im Projekt (Vollschutz) (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

Mit der Forderung nach Vollschutz verlangt die touristisch geprägte Region das Lösen von allen Lärmbeeinträchtigungen mit Schallschutzwänden oder anderen aktiven Maßnahmen. Die Planung der DB löst 3.140 der 3.429 bestehenden Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind in erster Linie Schutzmaßnahmen an den Verkehrswegen – aktive Lärmschutzmaßnahmen – vorzusehen. Sind diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen technisch nicht durchführbar, mit anderen öffentlichen oder privaten Belangen unvereinbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben. Dies wird auch im EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Kapitel 4.2.6, 2. Abs. dargestellt: „Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“, d.h. eine Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind“.

⁶ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Nach den Vorgaben des EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Kapitel 4.2.6 „Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen“ wurde diese Prüfung, ausgehend vom Vollschutz, in den Lärmschutzkonzepten durchgeführt (s. Kapitel 2.5.1). Allein mit der Vorzugsvariante können 3.140 Schutzfälle, rund 91 %, mit aktiven Maßnahmen gelöst werden. Dabei erhalten fast 25 % der Bereiche Vollschutz. 288 Schutzfälle erhalten zusätzlich passive Schutzmaßnahmen. Unabhängig einer Verhältnismäßigkeits-Betrachtung entstehen für diese 288 Schutzfälle ca. 95,8 Mio. Euro an Mehrkosten für weitere aktive Schutzmaßnahmen (siehe Anhang 2). Insgesamt ergeben sich für die Lösung von allen 3.428 Schutzfällen mit aktiven Maßnahmen (Vollschutz) rund 183 Mio. Euro. Die Aufhebung der Bahnübergänge ist in Kernforderung 4 berücksichtigt.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände, gibt es aktuell Berechnungen einiger Planfeststellungsabschnitte mit einem vorläufigen Prognosehorizont 2030. Die Forderungen beziehen sich übergreifend auf den Prognosehorizont 2025.

- ⇒ **Forderung ist für die DB Netz AG im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar, da nach §41 Abs. 2 BImSchG und EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Kapitel 4.2.6 eine Verhältnismäßigkeitsprüfung erfolgen muss**

Gemeindespezifische Forderung zum Vollschutz der Hansestadt Lübeck

Forderung 136 a (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Auf dieser Grundlage dieser Berechnung hat eine Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu erfolgen, die in Anlehnung an die Kernforderungen 2b und 2c der Region so bemessen sind, dass ein Vollschutz durch aktive Maßnahmen gewährleistet wird.“

Info: In diesem Teil der Forderung wurde nur der Bereich zwischen Kanal-Trave und Hauptbahnhof Lübeck betrachtet. In diesem Teil der Strecke besteht Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV. Der Streckenteil von Beginn des Hauptbahnhofes Lübeck (Baukilometer 100) bis Bad Schwartau (Baukilometer 104,7) wird in Kapitel 1.4 „Lärmschutz im Bestand“ (Forderung 136 b) betrachtet. In diesem Bereich bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV:

Gesetzlicher Anspruch:	Im Bereich vom Lübeck Hbf bis Kanal Trave sind sowohl Außen- als auch Mittelwände mit Höhen von 3 m bis 6 m als Lärmschutz vorgesehen. Die Restbetroffenheiten werden mit passiven Schutzmaßnahmen gelöst	32.700.000 € 750.000 €
Forderung:	Anstatt der vorgeschlagenen Höhen aus dem LSK, werden alle außenliegenden Schallschutzwände durchgängig auf 6 m Höhe angepasst; 4.733,00 €/m.	34.700.000 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von: ca. 1.250.000 €**

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	86.934	95.794	Die detaillierte Kostenaufstellung kann dem Anhang 2 entnommen werden
Gemeindespezifische Forderung	33.450	1.250	
Lübeck	33.450	1.250	
Gesamtsumme	120.384	97.044	

Tabelle 5: Übersicht Kernforderung Vollschutz⁷

⁷ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

3.5.1.3 Kernforderung 1.3: „Niedrige Immissionsgrenzwerte“

Die Maßnahme zu „niedrigen Immissionswerten“ nimmt Bezug auf die Forderung b) des Kapitels 3.5.1.2 und bezieht sich auf die folgenden Grenzwerte, die innerhalb des Projektbeirates kommuniziert wurden:

- Tagpegel vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen und für Außenwohnbereiche: < 59 dB(A)
- Tagpegel für Strandgebiete und touristische Einrichtungen: < 55 dB(A)
- Nachtpegel von Schlafräumen von Wohngebäuden, Wochenend- und Ferienhäuser sowie von Gebäuden mit Gästebetten: < 49 dB(A)
- Nachtpegel für Campingplätze/ Sportboothäfen: < 49 dB(A)

Maßnahme im Projekt („niedrige Immissionsgrenzwerte“) (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

Die Beurteilung des Schienenverkehrslärms erfolgt anhand der 16. BImSchV, in der nutzungsartabhängige Immissionsgrenzwerte festgelegt sind. Dabei sind die Festsetzungen aus den vorliegenden Bebauungsplänen maßgebend. Sofern keine bestandskräftigen Bebauungspläne vorliegen, wurden die tatsächlich vorhandenen Nutzungen zugrunde gelegt und den nach der 16. BImSchV anzuwendenden Gebietskategorien entsprechend zugeordnet. Die Anwendung des Immissionsgrenzwertes für reine und allgemeine Wohngebiete von 49 dB(A) auch für andere Nutzungsgebietsarten, die in rechtlich zulässiger Weise auch durch anderweitige Emissionsquellen bereits höheren Immissionswerten ausgesetzt sein können, entspricht nicht der geltenden Rechtslage nach der 16. BImSchV und entspricht auch nicht der aktuellen Rechtsprechung. Die Zuordnung der Nutzung erfolgt gebietsbezogen und nicht für jedes einzelne Gebäude; dies entspricht sowohl den Vorgaben der 16. BImSchV als auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Bei der Erstellung der Lärmschutzkonzepte für die Vorzugsvariante wurden auch touristische Einrichtungen, wie z.B. Campingplätze, betrachtet. Touristische Einrichtungen sind nicht in den Gebieten der 16. BImSchV aufgelistet. Allerdings gibt es noch Sondergebiete, welche je nach Nutzungsart einem Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV zugeordnet sind. Die Flächen für Campingplätze sind teilweise nicht in den Bebauungsplänen entsprechend ausgewiesen. Wenn in einem Bebauungsplan ein Sondergebiet Camping ausgewiesen ist, kann es in Bezug auf Schalleinwirkungen einem allgemeinen Wohngebiet entsprechend bewertet werden.

Die errechneten Prognose-Beurteilungspegel tags wie nachts unterscheiden sich um ca. 1 dB(A) bis 3 dB(A). Dieser Bereich liegt knapp unter der hörbaren Schwelle, weshalb die Abschätzung der Forderung für den Nachtzeitraum erfolgte. Im Nachgang der vorliegenden Abschätzung wurde die ursprüngliche Kernforderung von 49 dB(A) tags für alle Siedlungs- und Nutzungsgebiete unter Berücksichtigung der o.g. Punkte überprüft. Die angepasste Forderung bezieht sich nicht mehr auf Gewerbegebiete. Aufgrund der geringen Anzahl an Gewerbegebieten sind die Unterschiede geringfügig zu den o.g. Annahmen der Kostenkalkulation, weshalb keine weitere Anpassung erfolgt.

Aufgrund der touristischen Bedeutung von Ostholstein, fordert die Region niedrigere Grenzwerte in Bereichen von besonderer touristischer Bedeutung wie zum Beispiel Strandgebiete, Campingplätze und Sportboothäfen. Diese Einrichtungen haben keinen festen Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV. In der Planung der DB werden beispielsweise Campingplätze nach aktueller Rechtsprechung mit einbezogen, je nachdem ob diese baurechtlich gesichert sind, gelten die Ansprüche eines Wohngebietes oder diese eines Misch- und Dorfgebietes. Grob 96% aller Campingplätze sind nicht von den Lärmauswirkungen der Schienenanbindung betroffen. Im Kreisgebiet gibt es 80 Campingplätze, wovon bei 3 Campingplätzen die Immissionsgrenzwerte eines Wohngebietes überschritten werden, aber die eines Misch- und Dorfgebietes eingehalten werden. Auch die Sportboothäfen wurden i.R. der Planungen betrachtet. 90% der Sportboothäfen sind nicht von den Schallauswirkungen betroffen. Es gibt ca. 20 Sportboothäfen im Kreis, 2 davon sind im Bereich der Fehmarnsundquerung. Die Auswirkungen hängen hier jedoch entscheidend von der neuen Sundquerung ab.

Resultat einer allgemeinen Betrachtung unter Berücksichtigung der o.g. Forderung eines Beurteilungspegels von 49 dB(A) wären mit Gesamtkosten von ca. 255 Mio. Euro für die Maßnahme verbunden. Bei der Kostenabschätzung wurde sich an die gängigen Schutzmaßnahmen wie

Schallschutzwände/-wälle, niedrige Schallschutzwände, BüG (Besonders überwachtes Gleis) und Schienenstegabschirmungen/-dämpfer gehalten. Tieflagen sowie Tunnel wurden in den Lärmschutzkonzepten nicht mitbetrachtet, da in fast allen Bereichen die gängigen Schutzmaßnahmen einen Vollschutz ermöglichen. Die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Anspruch von 86,9 Mio. Euro liegen bei ca. 168,2 Mio. Euro.

⇒ **Forderung ist für die DB Netz AG im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar**

Gemeindespezifische Forderung zu „Niedrige Immissionsgrenzwerte“ Timmendorfer Strand

Forderung 15 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Übergesetzlicher Lärmschutz für Groß Timmendorf durch aktive Lärmschutzmaßnahmen.“

Gesetzlicher Anspruch:	Die schalltechnischen Untersuchungen ergeben keine Betroffenheit, weshalb kein gesetzlicher Anspruch besteht	-
Forderung:	ca. 670 m Lärmschutzwand, Höhe 3 m, 2.700 €/lfd. m	1.800.000 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von: ca. 1.800.000 €**

Gemeindespezifische Forderungen zu „Niedrige Immissionsgrenzwerte“ Scharbeutz

Forderung 131 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Das Umfeld des Cap-Arcona-Denkmals ist der Bedeutung dieser Stätte entsprechend herzustellen (z. B. über Baumanpflanzung/Sichtschutz).“

Gesetzlicher Anspruch:	Lärmschutzwände gemäß Gutachten, h=2 m, in dem Bereich Bau-km 122,6 bis Bau-km 122,8; 200 m * 2.199 €/m	440.000 €
Forderung:	Ausstattung des Bereiches mit 6 m hohen LSW, 200 m * 4.733 €/m	947.000 €

⇒ **Forderungen in Höhe von: ca. 507.000 €**

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	86.934	168.160	Die detaillierte Kostenaufstellung kann dem Anhang 2 entnommen werden
Gemeindespezifische Forderung	440	2.307	
Timmendorfer Strand	-	1.800	
Scharbeutz	440	507	
Gesamtsumme	87.374	170.467	

Tabelle 6: Übersicht Kernforderung "Niedrige Immissionsgrenzwerte"⁸

3.5.1.4 Kernforderung 1.4: Lärmschutz im Bestand

Der zweigleisige Neu- und Ausbau der geplanten Strecke 1100 zwischen Bad Schwartau und Puttgarden ist eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Eine wesentliche Änderung nach §1 Abs. 2 der 16. BImSchV bedarf einer baulichen Änderung wie z.B. die Erweiterung eines

⁸ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Schienenweges um eines oder mehrerer durchgehender Gleise sowie eine erhebliche bauliche Änderung, die eine Lärmzunahme von mindestens 3 dB(A) aufweisen oder den vorhandenen Beurteilungspegel im Bereich der Gesundheits- und Eigentumsgefährdung noch weiter erhöhen. Dadurch greifen die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge.

In Lübeck liegen zwei unterschiedlich zu betrachtende Bereiche vor: Zum einen der Hauptgüterbahnhof, bei dem Gleise umgebaut werden und somit eine wesentliche Änderung besteht, und zum anderen der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Bad Schwartau, welcher keiner baulichen Änderung unterliegt und hier somit kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV besteht. Zur besseren Übersicht wurden die zu betrachtenden Bereiche noch einmal in der u.s. Tabelle aufgezeigt.

Streckenabschnitt	Erläuterung	Lärmvorsorgeansprüche
Hauptgüterbahnhof Lübeck	Von Beginn des PFA Lübeck am Kanal-Trave (Baukilometer 3) bis zum Hauptbahnhof Lübeck (Baukilometer 0 bzw. 100)	Ja Durch das Umbauen von Gleisen im Bereich des Hauptgüterbahnhofs Lübeck liegt ein erheblicher, baulicher Eingriff und somit eine wesentliche Änderung vor. Dadurch besteht Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV.
Hauptbahnhof Lübeck - Bad Schwartau	Von Beginn des Hauptbahnhofes Lübeck (Baukilometer 0 bzw. 100) bis Bad Schwartau (Baukilometer 104,7)	Nein In dem Bereich ist keine erhebliche, bauliche Maßnahme an bestehenden Gleisanlagen geplant. Somit bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV.
Bad Schwartau - Puttgarden	Von Bad Schwartau (Baukilometer 104,7) bis Puttgarden (Baukilometer 184,1)	Ja Der zweigleisige Ausbau der Strecke inkl. Elektrifizierung ist ein erheblicher, baulicher Eingriff und somit eine wesentliche Änderung im Rahmen der 16. BImSchV. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Tabelle 7: Lärmvorsorgeansprüche Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Aufgrund der oben genannten unterschiedlichen Bereiche im Gemeindegebiet der Hansestadt Lübeck, liegen die Hauptforderungen der Hansestadt in der Betrachtung der Bestandsstrecke unter den Prämissen einer Ausbaustrecke. Im Folgenden werden entsprechend die Mehrkosten dieser Betrachtung für die beiden Bereiche aufgeführt. Das Vorgehen wurde in einem Gespräch mit der Hansestadt abgestimmt.

Gemeindespezifische Forderung zum Lärmschutz im Bestand der Hansestadt Lübeck

Forderung 147 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Gleichbehandlung der vom Schienenverkehrslärm Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend § 1, Absatz 2, Nr.1 der Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) – ebenso wie an dem gesamten übrigen Streckenabschnitt von der Gemeinde Ratekau bis nach Fehmarn, auf dem infolge des Neubaus oder des Baus des zusätzlichen Gleises o.g. Regelung greift. Das heißt, bezogen auf den prognostizierten Schienenverkehrslärm, Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV im gesamten Stadtgebiet unabhängig vom Nachweis der wesentlichen Änderung gemäß § 1, Absatz 2, Nr. 2 16. BImSchV.“

Info: In diesem Teil der Forderung wurde nur der Streckenteil von Beginn des Hauptbahnhofes Lübeck (Baukilometer 100) bis Bad Schwartau (Baukilometer 104,7) betrachtet. In diesem Bereich bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV

Gesetzlicher Anspruch: - kein gesetzlicher Anspruch, da im Stadtgebiet Lübeck kein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt
- Verbesserung durch Lärmsanierungsmaßnahmen

- Trotzdem erfolgt eine Überprüfung seitens des Gutachters, ob sich durch die veränderten Kapazitäten Schutzfälle im gesundheitsgefährdenden Bereich befinden

Forderung:	Ann.: Die Vorgaben der 16. BImSchV werden eingehalten durch eine einseitige	
	- 6,0 m hohe Lärmschutzwand im Bereich Josephinenstraße bis Einsiedelstraße: 1.000 m * 4.733 €/m	4.733.000 €
	- durchschnittlich 5,0 m hohe Lärmschutzwand im Bereich Einsiedelstraße bis Marquardstraße: 1.150 m * 4.239 €/m	4.874.850 €
		4.733.000 €
	- 6,0 m hohe Lärmschutzwand im Bereich Tremser Teich bis Oderstraße/West: 1.000 m * 7.733 €/m	

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 14.340.850 €**

Forderung 136 b (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Auf dieser Grundlage dieser Berechnung hat eine Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu erfolgen, die in Anlehnung an die Kernforderungen 2b und 2c der Region so bemessen sind, dass ein Vollschutz durch aktive Maßnahmen gewährleistet wird.“

Info: In diesem Teil der Forderung wurde nur der Streckenteil südlich des Kanals Trave betrachtet. In diesem Bereich besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV. Der Bereich zwischen Kanal-Trave und Hauptbahnhof Lübeck (Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV) wird in der Kernforderung 1.2 „Vollschutz“ (Forderung 136 a) betrachtet:

Gesetzlicher Anspruch:	Kein gesetzlicher Anspruch	0 €
------------------------	----------------------------	-----

Forderung:	6,0 m hohe Lärmschutzwände (4.733,00 €/m) in den Bereichen:	
	- Geniner Dorfstraße bis Brücke Genin Süd (l= 1.000 m)	4.733.000 €
	- Moisling/ Niendorf (l=2.000 m)	9.466.000 €
	- Niendorfer Hauptstr. bis Schäfergraben (l=800 m)	3.786.400 €
	- Brockkamp bis BÜ Billerbäckweg (l=400 m)	1.893.200 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 19.878.600 €**

Forderung 140:

„Anfertigung einer schalltechnischen Berechnung für sämtliche von einer Steigerung der Zugbewegungen betroffenen Streckenabschnitte auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck.“

Info: In dem Abschnitt von der Stadtgrenze Lübeck/Bad Schwartau bis zum Hbf Lübeck sowie vom Hbf Lübeck bis zum Kanal Trave werden schalltechnische Berechnungen durchgeführt und die Forderung erfüllt.

Gesetzlicher Anspruch:	Südlich des Kanal Trave liegt kein erheblicher baulicher Eingriff vor, wodurch keine schalltechnischen Berechnungen erforderlich sind.	-
------------------------	--	---

Forderung:	Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung für die Streckengleise südlich des Kanal Trave auf dem Stadtgebiet Lübeck	80.000 €
------------	---	----------

⇒ **Forderungen in Höhe von:** **ca. 80.000 €**

Forderung 141 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Umsetzung von Maßnahmen zur Entdröhnung von Brückenbauwerken innerhalb des Lübecker Stadtgebietes.“

Gesetzlicher Anspruch:	-	-
------------------------	---	---

Forderung:	Die Entdröhnung von Brückenbauwerken innerhalb des Lübecker Stadtgebiets ist keine vorhabenbezogene Forderung. Innerhalb des Projekts werden lediglich die Eisenbahnüberführungen an der Warthestraße, am Mühlenbach und am Travekanal betrachtet.	
	Anerkannte Maßnahmen zur Reduktion des Brückendröhnens: Unterschottermatten 440 €/m	
	Innovative Maßnahmen: besohlte Schwellen 200 €/Stk., Oberbau: 475 €/m	
	EÜ Warthestraße (ca. 60 m * 2 Gleise)/ 0,6 m Schwellenabstand; ca. 200 Stk. besohlte Schwellen	160.000 €
	EÜ Mühlenbach (ca. 30 m * 2 Gleise)/ 0,6 m Schwellenabstand; ca. 100 Stk. besohlte Schwellen	80.000 €
	EÜ Travekanal (ca. 50 m * 4 Gleise)/0,6 m Schwellenabstand; ca. 350 Stk. besohlte Schwellen	253.000 €

⇒ **Forderungen in Höhe von:** **ca. 493.000 €**

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	-	
Gemeindespezifische Forderung	-	34.792	
Lübeck	-	34.792	
Gesamtsumme	-	34.792	

Tabelle 8: Übersicht Kernforderung Lärmschutz im Bestand⁹

⇒ **Forderung ist für die DB Netz AG im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar**

3.5.2 Kernforderung 2: Schutz vor Erschütterung

Die Kernforderungen zum Thema Erschütterungsschutz untergliedern sich in die Themen Erschütterungsschutz in Bauabschnitten und Erschütterungsschutz im Bestand. Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge.

3.5.2.1 Kernforderung 2.1: Erschütterungsschutz in Bauabschnitten

Im Forderungskatalog der Region sind Forderungen zum Erschütterungsschutz lediglich in einzelnen Gemeindeforderungen formuliert, eine Forderung nach einer regionsübergreifenden Be-

⁹ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

rechnung für den Erschütterungsschutz wird nicht genannt. Da dies aber mündlich im Projektbeirat gefordert wurde, entsprechen wir diesem Wunsch der Region und haben die Forderung im Folgenden entsprechend betrachtet.

Derzeit liegen die erschütterungstechnischen Gutachten für PFA 6 (keine Betroffenheiten), PFA 5.1 (ein betroffenes Gebäude) und PFA 1 (mehrere Betroffenheiten) vor. Um eine übergreifende Aussage für alle PFAs zu treffen, wird als Referenz PFA 1 angesetzt. Für PFA 1 ergeben sich rund 148 betroffene Gebäude. Mit der Schutzmaßnahme besohlte Schwellen am Gleis für 0,28 Mio. Euro verbleiben 42 zu schützende Gebäude. Für diese Betroffenen wird ein Entschädigungsverfahren eingeleitet. Aufgrund der individuellen Betrachtung je Gebäude bspw. nach Zustand und Erschütterungseinwirkungen gibt es keine Anhaltswerte sowie einheitliches Vorgehen für Entschädigungszahlungen. Zur Kostenabschätzung wird eine Zahlung von 50 Tsd. Euro pro Gebäude angenommen. Dies ergibt eine Gesamtsumme von rund 2,4 Mio. Euro für PFA 1. Alle weiteren Abschnitte werden deutlich weniger Betroffenheiten aufzeigen. Zur Abschätzung wird die Hälfte der Kosten von PFA 1 für die verbleibenden vier Abschnitte angesetzt. Dadurch ergeben sich Gesamtkosten von rund 7,2 Mio. Euro.

Allgemein werden Erschütterungen von einer Vielzahl von Parametern wie Zugart und -geschwindigkeit, Bodeneigenschaften, Hindernisse im Boden, Grundwasser, Ankopplung des Gebäudes an den Untergrund und Eigenfrequenz der Decken bestimmt. Die verschiedenen Einflüsse führen dazu, dass z.B. Gebäude im selben Abstand zum Gleis bei gleichem Zugverkehr unterschiedlich betroffen sein können. Im gleichen Maße ist die Wirkung der vorhandenen Schutzmaßnahmen am Gleis zu sehen, sprich Maßnahmen können den Einfluss reduzieren, nicht verändern oder sogar erhöhen. Dementsprechend kann aus wirkungsmindernder Sicht keine präferierte Schutzmaßnahme genannt werden. Für die Umsetzung von Maßnahmen im gesetzlichen Rahmen wird ein Kosten-Nutzen-Faktor betrachtet. Ein vollständiger Schutz vor Erschütterungen mit aktiven Maßnahmen am Gleis ist derzeit technisch nicht möglich. Es gibt lediglich einen Maximalschutz, welcher unabhängig eines Kosten-Nutzenverhältnisses ist. Am Beispiel PFA 1 würde der Maximalschutz (inkl. Annahme für Entschädigungszahlungen) rund 4 Mio. Euro betragen. Wendet man das o.g. Vorgehen an, ergeben sich PFA-übergreifend rund 12 Mio. Euro für die maximal mögliche Lösung von Schutzfällen.

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	7.200	12.000	
Gemeindespezifische Forderung	-	-	
Gesamtsumme	7.200	12.000	

Tabelle 9: Übersicht Kernforderung Erschütterungsschutz in Bauabschnitten¹⁰

3.5.2.2 Kernforderung 2.2: Erschütterungsschutz im Bestand

Auch hier gilt, dass der zweigleisige Neu- und Ausbau der geplanten Strecke 1100 zwischen Bad Schwartau und Puttgarden eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ist, in Lübeck jedoch zwei unterschiedlich zu betrachtende Bereiche vorliegen (vgl. Kapitel 3.5.1.4): Der Hauptgüterbahnhof als Bereich mit wesentlicher Änderung und der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Bad Schwartau ohne eine wesentliche Änderung.

Gemeindespezifische Forderung zum Erschütterungsschutz im Bestand der Hansestadt Lübeck

Forderung 148 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Gleichbehandlung der von Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall Betroffenen bei der Berücksichtigung von Schutzansprüchen.

Bemessung der Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenverkehrserschütterungen unabhängig von Vorbelastungen und Pegeldifferenzen, also entsprechend DIN 2142-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) – ebenso wie für die ca. 55 km lange

¹⁰ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Neubaustrecke der Schienenanbindung beginnend mit der Gemeinde Ratekau. Deshalb: vollständiger Ersatz des vorhandenen, veralteten Gleisoberbaus in der gesamten Ortsdurchfahrt Bad Schwartau und Neubau entsprechend Regelbauweise. Zusätzlich: Durchgehender vorsorglicher Einbauerschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung (anstatt vereinzelter nachträglicher Entschädigungsmaßnahmen, für die jeweils erst noch ein Nachweis der Überschreitung der prognostizierten Belastung erforderlich wird).“

Gesetzlicher Anspruch:	kein gesetzlicher Anspruch, da zwischen Lübeck Hbf und der PFA 1-Grenze kein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt. Im Bereich des Hauptgüterbahnhofs erfolgt eine erschütterungstechnische Betrachtung, deren Ergebnisse noch nicht bekannt sind. Schutzmaßnahmen können sich aus der Betrachtung ergeben und wären gesetzlich geschuldet.	-
Forderung:	Ann.: Die Erschütterungen können auf dem gesamten Streckengleis vsl. mit besohlenen Schwellen und Betontrögen reduziert werden (Bau-km 100,0 bis Bau-km 105,0). Besohlte Schwelle (2.500 m * 2 Gleise)/ 0,6m Schwellenabstand = ca. 8.400 Schwellen; 200 €/Stk.;	1.680.000 €
	Betontrog (2.500 m * 2 Gleise) Trog 2.500 €/m (inkl. Unterschottermatten und Oberbau)	12.500.000 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von mindestens: ca. 14.180.000 €**

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	-	
Gemeindespezifische Forderung	-	14.180	
Lübeck	-	14.180	
Gesamtsumme	-	14.180	

Tabelle 10: Übersicht Kernforderung Erschütterungsschutz im Bestand¹¹

3.5.3 Kernforderung 3: Trassenverlauf

Die Kernforderungen zum Thema Trassenverlauf untergliedern sich in die Themen Umfahrungen und Trassierung (Kernforderung 3.1) sowie Trog- und Tieferlegungslösungen (Kernforderung 3.2). Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge.

3.5.3.1 Kernforderung 3.1: Umfahrungen und Trassierung

Forderung a) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Bei der Planung des Trassenverlaufs und Lärmschutzmaßnahmen ist eine Teilung von Ortschaften zu vermeiden.“

Maßnahme im Projekt:

¹¹ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Diese Forderung wurde in der Planung, wo technisch und umweltrechtlich machbar und unter Einbezug der Gemeinde berücksichtigt und u.a. durch die bereits beplanten Umfahrungen verschiedener Ortschaften (maßgeblich durch das Raumordnungsverfahren) umgesetzt. Aktuell sind weitere Machbarkeitsstudien in Erstellung.

Gemeindespezifische Forderungen zu „Umfahrungen und Trassierung“ Ratekau

Forderung 9 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Umfahrung der Ortschaft Ruppertsdorf ähnlich der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren, um eine Teilung der Ortschaft und eine Einkesselung von Häusern durch die BAB A1 und Neubautrasse zu vermeiden.“

Gesetzlicher Anspruch:	Vorzugstrasse der DB folgt der Bündelung der Verkehrsträger und maximiert den Abstand zur dichten Besiedlung/Ortschaften.	-
Forderung:	Verlegung der Bahntrasse an die Ortschaft Groß Timmendorf. Mehrkosten für zusätzliche Streckenlänge ca. 195 m Oberbau * 2 Gleise, Entwässerung 1.200,00 €/m, außerdem zusätzliche Flächenzerschneidung.	470.000 €
	ca. 1000 m Lärmschutzwand; Höhe = 3 m; 2.709 € * 1000 m, im Bereich Neuhof	2.709.000 €

Forderungen in Höhe von: ca. 3.179.000 €

Alternativprüfungen inklusive der Prüfung der o.g. Trasse war Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. In Abstimmung mit der Gemeinde Ratekau wird derzeit geprüft, ob eine Verlegung der Trasse zwischen den Ortschaften Groß Timmendorf und Ruppertsdorf bezüglich aller Schutzgüter die bessere Variante darstellt. Die Umfahrung der Ortschaft Ruppertsdorf hätte eine Erhöhung der Betroffenheiten zur Folge. Eine lärmschutztechnische Untersuchung wird im Rahmen der Alternativprüfung erstellt. Die Vorzugsvariante verfolgt die Prämisse der Bündelung der Schienenstrecke mit der BAB 1. Eine Abwägung der Betroffenheiten zwischen beiden Varianten wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das EBA erfolgen.

Forderung 10 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Zur Entlastung der anliegenden Bevölkerung in Ratekau und Ruppertsdorf ist die Verlegung der Überholgleise in nördlicher Richtung zu prüfen.“

Anspruch:	Wirtschaftliche, oberflächennahe Trassierung, um Erdarbeiten zu minimieren	-
Forderung:	Verlegung der Weichen vom geraden Gleis in den Übergangsbogen, zusätzlich hoher Planungsaufwand, Mehrkosten: 7.500 €/ Stk.; neue Trassierung, Anpassung der Bauwerke, zusätzliche Erdbewegung, erneute Entwässerungsplanung	30.000 € 80.000 €

⇒ Übergesetzliche Forderungen in Höhe von: ca. 110.000 €

Die Verlegung der Überholgleise würde im Vergleich zur aktuellen Variante 0,1 Mio. Euro an Mehrkosten bezogen auf die Vorzugsvariante bedeuten und die dafür nötige Umtras-

sierung hätte eine Veränderung der Betroffenheiten zur Folge. Die Vorzugsvariante verfolgt die Prämisse der Bündelung der Schienenstrecke mit der BAB 1. Eine Abwägung der Betroffenheiten zwischen beiden Varianten wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das EBA erfolgen. Ungeachtet dessen wird mit der vorgenannten Prüfung der Umfahrung Ruppertsdorf die Verlegung des Betriebsbahnhofes geprüft.

Gemeindespezifische Forderung zu „Umfahrungen und Trassierung“ Schlamin

Forderung 86 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Wie schon von Bürgern der Gemeinde Schlashagen im ROV vorgebracht, verlangt die Initiative „Bürger Schlamins“ die ergebnisoffene Prüfung einer Trasse östlich der Autobahn A1. Die Querung der Autobahn könnte zwischen der Straße „Am Stegelbusch“ und Rastplatz „Hasselburger Mühle“ erfolgen. Die Betroffenheit der Ortschaften wird durch diese Alternative stark reduziert. Ferner wechselt die favorisierte Trassenvariante ohnehin vor Oldenburg auf die Ostseite der Autobahn.“

Mit der Westtrassenentscheidung verlagern sich Konfliktfälle und entsprechende Schutzanforderungen von der Ostseite der BAB (Windenergiefelder Lensahn, Ortschaft Damlos) in die sehr dichte Siedlungsnähe um Schlamin herum. Wenn es bei dieser Trassenführung bleibt, so erwartet Schlamin kompensatorische Zusatzinvestitionen in die Schutzmaßnahmen bzgl. Lärm, Erschütterung und ortsbaulicher Gestaltung.“

Alternativprüfungen inklusive der Prüfung einer Trasse östlich der Autobahn war Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. Oben genannte kompensatorische Zusatzinvestitionen sind mit der Vorzugsvariante als Teil des gesetzlichen Schutzanspruchs zu Schienenverkehrslärm und Erschütterungswirkungen enthalten. Außerdem sind die geforderten Schutzmaßnahmen bereits in die Kernforderungen nach „Vollschutz“ und „eine Immissionsgrenzwert von maximal 49 dB(A)“ enthalten. Die Ostvariante würde im Vergleich zur Westvariante 33,9 Mio. Euro an Mehrkosten bedeuten. Die Vorzugsvariante verfolgt die Prämisse der Bündelung der Schienenstrecke mit der BAB 1. Eine Abwägung der Betroffenheiten zwischen beiden Varianten kann nur im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das EBA erfolgen.

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:**

0 €

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	-	
Gemeindespezifische Forderung	-	3.289	
Ratekau	-	3.289	
Gesamtsumme	-	3.289	

Tabelle 11: Übersicht Kernforderung Umfahrungen und Trassierung¹²

⇒ **Forderung wurde aus Sicht der DB Netz AG umgesetzt**

3.5.3.2 Kernforderung 3.2: Trog- und Tieferlegungslösungen

Forderung b) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Bei der Planung der Trasse in Siedlungsnähe sind Troglösungen und Untertunnelungen statt Böschungen sowie in bestimmten Bereichen auch Einhausungen vorrangig zu berücksichtigen.“

Maßnahme im Projekt (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

¹² Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Nach EBA-Umweltleitfaden Teil VI, Kapitel 4.2.6 „Verhältnismäßigkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen“ Punkt 3, Variantenuntersuchung, werden als aktive Schallschutzmaßnahmen Lärmschutzwände (Außenwände, Mittelwände), Lärmschutzwälle und das BüG betrachtet. Darüber hinaus wird nach der aktuellen „Schall03“ (Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV) auch die Prüfung innovativer Maßnahmen, welche im Konjunkturprogramm II erprobt wurden, mit einbezogen. Als solche Innovationen sind derzeit niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer-/abschirmungen, Schienenschmiereinrichtungen, Brückenentdröhnung, High Speed Grinding und Gabionenwände anzusehen.

Im Zuge der Bundestagsbeschlüsse vom 28. Januar 2016 „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ (Drucksache 18/7364) und „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) wurde u.a. die Finanzierung über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schallschutzes durch beispielsweise Tunnel oder Tieferlegungen bewilligt. Im Gegensatz dazu wurde eine geforderte Tunnellösung vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 29. Juni 2017 (3 A 1.16) über den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2 der Dresdner Bahn abgewiesen. Da die planfestgestellte Variante alle Konflikte umfangreich löst, wurde sich insbesondere wegen der hohen Kosten und der langen Bauzeit gegen die Tunnellösung ausgesprochen.

Zusammenfassend resultieren aus berechneten Trogvarianten Mehrkosten in Höhe von 331,0 Mio. Euro (577,7 Mio. Euro Mehrkosten vor der Bildung von Akzeptanzlösungen). Der größte Anteil hiervon fällt auf die Troglösung in Bad Schwartau (Mehrkosten in Höhe von 215,6 Mio. Euro). Im Folgenden werden die betrachteten Varianten beschrieben und deren Auswirkungen auf Projekt und Umwelt erläutert. Weitere Einzelheiten zu Forderungen und den monetären Abschätzungen sind im Anhang 3 aufgezeigt.

- **Forderung Gemeinde Bad Schwartau: Troglösung im Bereich Bad Schwartau**
(Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge)

Die Vorzugsvariante sieht als Schallschutzmaßnahmen in Bad Schwartau den Bau von Schallschutzwänden von 2 m bis 6 m Höhe und die Durchführung des Schleifverfahrens BüG vor.

Vorrangig aus Gründen eines besseren Lärm- und Erschütterungsschutzes und optischer Beeinträchtigung (Zerschneidung/ Sichtachsen) wird von der Stadt Bad Schwartau eine Tieferlegung der Strecke gefordert. Es wurden Bedenken vorgetragen, dass Lärmschutzwände eine negative Auswirkung auf das Stadtbild haben können, diese sollen durch eine Tieferlegung minimiert werden. Außerdem sollen Aufhebungskonzepte von Bahnübergängen positiv beeinflusst werden, so dass städtebauverträgliche und konfliktarme Ersatzbauwerke realisiert werden können.

Die Vorhabenträgerin hat die Machbarkeit eines Trogs in Ortslage geprüft. Dabei wurde die Länge des Rampen- und Trogbereiches an örtlichen Zwangspunkten ausgerichtet. Die Tieferlegung wurde daher zwischen den Stützen der Autobahnbrücke der BAB 1 und der Eisenbahnüberführung über die Schwartau (ca. 2 km) untersucht.

Dabei muss das tiefer zu legende Gleis aus Sicherheitsgründen im Vergleich zum Bestand um 2,90 m abgerückt werden. Durch den notwendigen Verbau (beidseitig Bohrpfahlwände) ergibt sich einseitig ein zusätzlicher Flächenbedarf von 5,90 m über die gesamte Länge des Trogbauwerkes. Auf der anderen Seite ist noch einmal ein Streifen von 1,50 m erforderlich. Hieraus resultiert wiederum die Notwendigkeit, mindestens zwei Wohngebäude entfernen zu müssen. Darüber hinaus sind temporär weitere Bauflächen, sowohl bahnlinks als auch bahnrechts, erforderlich.

Die wesentlichen baulichen Maßnahmen eines Troges sind der Bau von 6 km (3 x 2 km) Bohrpfahlwänden, der Rückbau der mittleren 2 km langen Bohrpfahlwand, das Betonieren einer waserdichten Trogsohle, der Aushub von Erdmassen, die Wiederherstellung des Bahnhofsgebäudes, ergänzende Schallschutzmaßnahmen und die Herstellung der Bahnanlage. Die schalltechnischen Abschätzungen zum Trog wurden mit einem vorläufigen Prognosehorizont 2030 berechnet. Dabei zeigte sich, dass die Schutzwirkung innerhalb der Rampenbereiche geringer ist als bei der erreichten Maximaltiefe. In den Erdgeschossen ermöglicht ein Trog eine deutlich bessere

Schutzwirkung, aufgrund einer vollständigen Absorption des direkt zum Immissionsort gerichteten Schalls. Somit treten nur noch Beugungseffekte auf, wodurch betroffene Obergeschosse keine verbesserte Schutzwirkung erhalten.

Die schalltechnischen Untersuchungen ergaben, dass für die Vorzugsvariante ohne Lärmschutz in Bad Schwartau 837 Schutzfälle bestünden. Durch die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Vorzugsvariante – d.h. Schallschutzwände und Schleifverfahren – für rund 22,4 Mio. Euro werden rund 97 % der Betroffenen gelöst (Nr. 3 in der untenstehenden Abbildung). Ein Trog von 4 m Tiefe ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen kann nur knapp über die Hälfte der Schutzfälle in Bad Schwartau lösen (433 von 837), weshalb zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich sind (Nr. 1 in der untenstehenden Abbildung). Ein Trog mit 7 m Tiefe kann 544 von 837 Schutzfällen lösen (Nr. 2 in der untenstehenden Abbildung).

Auszug, sortiert nach gelösten Schutzfällen, inkl. Ergebnisse Machbarkeitsstudie 7 m Troglösung					
	Gelöste Schutzfälle	Verbleibende Schutzfälle	Kosten [Mio. EUR]	Kosten / Schutzfall [T€]	Bemerkung
1. Trog (4 m)	433	404	200	542*	Bauen unter roll. Rad, min. 6 ½ Jahre Bauzeit. 235 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag.
2. Trog (7 m)	544	293	270	588*	Bauen unter roll. Rad, min. 8 Jahre Bauzeit. 320 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag.
3. SSW 2 - 6 m Höhe + BüG	789	48	22,4	27	DB-Vorzugsvariante
4. SSW 2-6 m Höhe, BüG, Galerien, SSD, Einhausung (71 m)	837	0	33	39,4	
5. Trog (4 m), SSW, Galerien, BüG, Deckelung (~71 m)	837	0	238	326*	siehe Nr. 1, abgeschätzt nach Gutachten. 273 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag. *Kosten pro Schutzfall inkl. Risikozuschlag

Abbildung 18: Variantenvergleich Bad Schwartau

Um den geforderten Vollschutz zu gewährleisten, sind zusätzlich zu den Trögen $t=4,0$ m oder $t=7,0$ m weitere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dazu wurden zahlreiche innovative Möglichkeiten des Schallschutzes überprüft. Beide Vollschutzvarianten mit und ohne Trog (Nr. 4 und 5 in der obenstehenden Abbildung) sind jeweils mit Schallschutzwänden, „Besonders überwachtem Gleis“, Galerien und mit einer Einhausung/Deckelung im Bereich der Elisabethstraße möglich.

Im weiteren Verlauf wurde die Variante Vollschutz mit Trog ($t=4,0$ m) und weiteren Schallschutzmaßnahmen für rund 238 Mio. Euro (Nr. 5 der obenstehenden Abbildung. 273 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag) verfolgt. Dagegen wäre die Vollschutzvariante ohne Trog mit rund 33 Mio. Euro herzustellen (Nr. 4 der obenstehenden Abbildung).

Zur Ermittlung der Baukosten für die Trogvarianten wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Der Kostenansatz dieser Studie enthält einen dem Planungsstand entsprechenden Risikozuschlag von 20 %. Zur Zahlenkonformität und zur Vermeidung doppelter Risikozuschläge werden die zu erwartenden Baukosten im vorliegenden Bericht daher ohne Risikozuschlag aus der Machbarkeitsstudie fortgeführt: Ohne den Risikozuschlag von 20 % betragen die Baukosten für den Trog $t=4,0$ m 200 Mio. Euro (Nr. 1 der obenstehenden Abbildung. 235 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag) - für den Trog $t=4,0$ m als Vollschuttlösung 238 Mio Euro (Nr. 5 der obenstehenden Abbildung. 273 Mio. Euro inkl. Risikozuschlag).

Maßgebende Randbedingung für die Errichtung eines Trogs in Bad Schwartau ist, dass die Bahnverbindung nach Kiel und der Regionalverkehr nach Neustadt i.H. während der Bauzeit aufrechterhalten werden muss. D.h. während die Baugrube für das eine Gleis errichtet wird, muss der Bahnbetrieb auf dem angrenzenden Bestandsgleis aufrechterhalten werden. Eine Herstellung des Trogs ($t=4,0$ m) unter Vollsperrung würde 4,75 Jahre in Anspruch nehmen, der erforderliche Bau unter Bahnbetrieb würde ungefähr 6,5 Jahre dauern. Dagegen würde der Bau der gesetzlichen Variante ca. ein Jahr andauern und wäre unter Bahnbetrieb möglich. Im Zuge der Gespräche mit der Stadt Bad Schwartau hat die DB weitere folgende Varianten geprüft:

DB geprüfte Varianten	Gelöste Schutzfälle	Verbleibende Schutzfälle	Kosten [Mio. EUR]	Kosten / Schutzfall [T€]	Kosten Bad Schwartau	Bemerkungen
1. Trog (4 m)	433	404	200*/ 130*	542*/ 334*	52 Mio €**	Nur Trog! Z.B. kein Neubau Bahnhof, keine Bewertung zu Lärmschutz, keine Aussage zu Erschütterungsschutz
2. Trog (5 m)	474	363	225*/ 145**	559*/ 348**		
3. Trog (7 m)	544	293	270*/ 180**	588*/ 386**	88 Mio €**	Nur Trog! Z.B. kein Neubau Bahnhof, keine Bewertung zu Lärmschutz, keine Aussage zu Erschütterungsschutz
4. SSW 2 - 3 m Höhe	624	213	13,3*	21		
5. Trog (7 m) + SSW 3 m Höhe	723	114	279*/ 189**	455*/ 303**		
6. SSW 2 - 6 m Höhe	760	77	19,9*	26		
7. Trog (4 m) + SSW 6 m Höhe	773	64	223*/ 153**	334*/ 229**		
8. SSW 2 - 6 m Höhe + BüG	789	48	20,8*	26,4		
9. Trog (7 m) + SSW 3 m Höhe + tlw. Deckelung	817	20	279 + X*/ 189 + X**	455 + X*/ 303 + X**		
10. SSW 2 - 6 m Höhe + BüG + Galerien	831	6	32,5*	39,1*		
11. Trog (4 m) + SSW mit Galerien + BüG	833	4	233*/ 163**	322*/ 214**		
12. SSW 2-6 m Höhe + BüG + Galerien + SSD + Einhausung (71 m)	837	0	33*	39,4*		
13. Trog (4 m) + SSW + Galerien + BüG + Deckelung (-71 m)	837	0	238*/ 168**	326*/ 220**		

Legende:

X Risiko Anwendung Tunnelrichtlinie

* Bauen unter rollendem Rad

** Bauen unter Totalspernung

SSW Schallschutzwand

SSD Schienenstegdämpfer

BUG Besonders überwacht Gleis

Kostenangabe:

Reale Baukosten ohne Planungskosten

Tabelle 12: Varianten und ihre Auswirkungen für Bad Schwartau¹³

Zu der o.g. Forderung besteht ein längerer Austauschprozess zwischen der DB und der Stadt Bad Schwartau. Mit dem Ziel einer Akzeptanzlösung fanden seit Oktober 2018 Gespräche unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein statt, in denen man sich u.a. auf Bewertungskriterien bei der Betrachtung geeinigt hat. Das letzte Treffen dazu fand am 11.12.2018 zwischen der Stadt Bad Schwartau, der DB Netz AG und dem Land Schleswig-Holstein statt. Nach Übermittlung der durch die Stadt Bad Schwartau beauftragten Machbarkeitsstudie für einen 7 Meter tiefen Trog am 10.12.2018, werden die Annahmen dazu nun hinsichtlich der Kosten- und Terminbetrachtung mit dem ausführenden Planungsbüro abgeglichen. Zusätzlich zum 7 Meter und 4 Meter tiefen Trog soll ein Trog mit 2,50 Meter Tiefe betrachtet werden, um die Grundwasserproblematik auszuschließen. Die Ergebnisse des durch die Stadt Bad Schwartau beauftragten Planungsbüros dazu, sollen vor dem nächsten Gespräch am 14.01.2019 vorliegen. Für diese drei Varianten werden auch immer die Auswirkungen auf nötige Voll- oder Teilspernungen mit entsprechendem Schienenersatzverkehr abgeleitet.

Da bisher keine Akzeptanzlösung gefunden werden konnte, bleibt die Forderung unter Vorbehalt des nächsten Gesprächs am 14.01.2019 und dessen Ergebnis im vorliegenden Bericht mit der Kostenermittlung der DB erhalten.

¹³ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge. Die Varianten eines Troges mit 4 m und 7 m Tiefe sind ebenfalls von der Stadt Bad Schwartau über eine Machbarkeitsstudie geprüft worden. Beide Varianten sind zu den DB Varianten nicht vergleichbar, da sie nur das reine Trogbauwerk berücksichtigen. Flankierende Maßnahmen wie Lärmschutz, Neubau der Verkehrsstation, Neubau von Bahnsteigzugängen, Neubau der Gleisanlage, Grundwasserhaltung und weitere Ausrüstungsmaßnahmen sind weder zeitlich noch monetär bewertet.

Die von Bad Schwartau ermittelten Bauzeiten bzw. Zeiträume für eine Vollsperrung weichen von den DB ermittelten Zeit ab. Auch hier kann der Vergleich nicht geführt werden, da wesentliche Bauarbeiten nicht berücksichtigt werden.

Eine abschließende Akzeptanzlösung soll im nächsten Gespräch am 14.01.2018 definiert werden. Die Bewertung erfolgt nach gemeinsam festgelegten Kriterien: Lärmschutz, Konfliktlösung zu den Bahnübergängen, städtebaulicher Verträglichkeit, Private Betroffenheit und den bedingenden Faktoren wie Kosten, Bauzeit, Qualität und Dauer eines möglichen Schienenersatzverkehrs und der Sicherheit gegen Grundwasser und Hochwasser.

- **Forderung Gemeinde Sierksdorf – Trog bzw. Tieferlegung im Bereich Sierksdorf**
(Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge)

Die im vorliegenden Dokument verglichenen Varianten sind in der folgenden Tabelle hervorgehoben und untenstehend erläutert.

	Vorzugsvariante	Trogeforderung Sierksdorf	Akzeptanzlösung Tieferlegung Sierksdorf
Basisdaten	- Trasse in Dammlage (400 m) - Einschnitt mit bis zu 8 m Tiefe (1.100 m) - ca. 600 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m bzw. - ca. 50 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m bei der Akzeptanzlösung	- Einschnitt mit bis zu 12 m Tiefe (1.500 m) - Davon 900 m als Trog (ohne Deckelung) - ca. 100 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m	- Einschnitt mit bis zu 10,5 m Tiefe (1.100 m) - ca. 50 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m
Lärmschutz	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst
Verkehr	-	-	-
Baugrund/ Grundwasser	Risikobehaftet Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tieferen Baugrund	Risikobehaftet Nicht kalkulierbares Verhalten von Grundwasser auf das Bauwerk Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tieferen Baugrund	Risikobehaftet Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tieferen Baugrund
Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme
Bauzeit	Baumaßnahmen unter Vollsperrung	Baumaßnahmen unter Vollsperrung Verlängerung der Baumaßnahmen um ca. 24 Monate	Baumaßnahmen unter Vollsperrung Geringfügige Verlängerung der Baumaßnahmen
Kosten	Gesamtkosten: 15,5 Mio. Euro (Vorzugsvariante in Bezug zur Trogeforderung) 11,5 Mio. Euro (Vorzugsvariante in Bezug zur Akzeptanzlösung)	Gesamtkosten: 79 Mio. Euro Mehrkosten: 63,5 Mio. Euro	Gesamtkosten: 12,5 Mio. Euro Mehrkosten: 1 Mio. Euro

Tabelle 13: Vergleich zwischen Vorzugsvariante und Forderungen Sierksdorf¹⁴

Durch einen kontinuierlichen Dialog mit den Gemeinden konnten zu wichtigen Forderungen Akzeptanzlösungen erarbeitet werden. Aufgrund der weiter anhaltenden Abstimmungsprozesse in Bad Schwartau und noch ausbleibenden Bestätigungen, in Form von Gemeindevertreterbeschlüssen, zu einzelnen Forderungen, wurde der an die DB Netz AG gerichtete Forderungskatalog noch nicht abschließend aktualisiert.

Zu der o.g. Forderung wurde zwischenzeitlich eine übergesetzliche Akzeptanzlösung erarbeitet. Unter Vorbehalt der ausstehenden Aktualisierung des Forderungskataloges durch den Projektbeirat, bleibt die Forderung im Dokument erhalten. Die angezeigten Mehrkosten werden als durchgestrichene Position in der Zusammenfassung (Kapitel 3.5.5) aufgezeigt, aber sind nicht in den Gesamtkosten der Kernforderungen enthalten. Der folgende Abschnitt beschreibt die Akzeptanzlösung.

Die DB-Vorzugsvariante sieht, aufgrund der sehr wechselhaften Geländehöhen, einen bis zu 8 m tiefen Einschnitt für ca. 11,5 Mio. Euro vor, der sich auf der geplanten Strecke von Bau-km 124,9 bis Bau-km 126,0 befindet. Laut Lärmschutzkonzept ist im Bereich Sierksdorf eine Lärm-

¹⁴ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

schutzwand mit ca. 600 m Länge und 3,0 m Höhe für etwa 1,5 Mio. Euro geplant. Mit dem gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz werden 100 % der Schutzfälle in diesem Bereich mit aktiven Maßnahmen gelöst.

Die Vertreter des Arbeitskreises FBQ der Gemeinde Sierksdorf fordern „eine Begradigung der Gradienten [zwischen Bau-km 124,9 bis 126,0] als Schallschutz [Maßnahme].“

Zur Bewertung der Forderung hat die DB Netz AG, im Rahmen der Erwartung einer Akzeptanzlösung, eine weitere Tieferlegung der Trasse, mit einer maximalen Tiefe unter Geländeoberkante von ca. 10,5 m und einer Gesamtlänge von ca. 1.100 m, untersucht. Der Gemeinde wurden im Jahr 2017 die Lärmschutzkonzepte inkl. der Vollschutzvarianten vorgestellt. Allerdings wünscht sich die Gemeinde eine weitere Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich Sierksdorf und keine Lösung mit Lärmschutzwänden aufgrund des Landschaftsbildes.

Der Bau der Tieferlegung findet unter Vollsperrung der Strecke 1100 statt. Zur derzeitigen Planungsphase können noch keine weiteren umwelttechnischen Auswirkungen, wie beispielsweise Eingriff in das Grundwasser, abgeschätzt werden. In den erfolgten Machbarkeitsuntersuchungen wurde der Fokus auf die rein technische Umsetzbarkeit gelegt. Weitere Betrachtungen wurden vorerst außen vorgelassen. Eine gesonderte Abschätzung zum Schallschutz fand in diesem Bereich nicht statt.

Im Forderungsbereich gibt es eine Überschneidung mit den vorgenannten Lärmschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante von ca. 50 m, davon ergeben sich Kosten in einer Höhe von ca. 0,13 Mio. Euro. Der Überschneidungsbereich zwischen der Lärmschutzwand und der geforderten Tieferlegung befindet sich am Anfang der Absenkung, dort wird die Trasse nur geringfügig tiefer gelegt und deswegen ist ein Verzicht auf eine Lärmschutzwand nicht vorgesehen.

Die Trassenhöhen vor und nach dem Einschnitt müssen aufgrund der Tieferlegung nur geringfügig angepasst werden. Im tieferen Baugrund sind organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden vorhanden, dies bedeutet ein zusätzliches Bau- und Planungsrisiko. Die Mehrkosten für die beschriebene Tieferlegung würden sich auf ca. 1,0 Mio. Euro belaufen (Gesamtkosten von ca. 12,5 Mio. Euro).

- **Forderung Gemeinde Sierksdorf – Trog bzw. Steilwand im Bereich Roge**
(Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge)

Die im vorliegenden Dokument verglichenen Varianten sind in der folgenden Tabelle hervorgehoben und untenstehend erläutert.

	Vorzugsvariante	Trogforderung Roge	Akzeptanzlösung Steilwand Roge
Basisdaten	Trogforderung: - Einschnitt mit bis zu 14 m Tiefe (1.200 m) - ca. 510 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m Steilwandforderung: - Einschnitt mit bis zu 14 m Tiefe (810 m) - ca. 100 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m	- Einschnitt mit bis zu 16 m Tiefe (1.300 m) - Davon 800 m als Trog (ohne Deckelung) - ca. 225 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m - Anpassung Bauwerke Neustädter Straße und Sierhagener Weg	- Einschnitt mit bis zu 14 m Tiefe (810 m) - Bahnlinks eine Steilwand und Bahnrechts eine Böschung - ca. 100 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m
Lärmschutz	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst	Alle Schutzfälle werden aktiv gelöst
Verkehr	1 Straßenüberführung, 1 Eisenbahnüberführung Straßenüberführung Neustädter Straße Eisenbahnüberführung Sierhagener Weg	1 Straßenüberführung, 1 Eisenbahnüberführung Straßenüberführung Neustädter Straße Eisenbahnüberführung Sierhagener Weg	-
Baugrund/ Grundwasser	Risikobehaftet Derzeit nicht kalkulierbares Verhalten von Grundwasser	Risikobehaftet Nicht kalkulierbares Verhalten von Grundwasser auf das Bauwerk	Risikobehaftet Nicht kalkulierbares Verhalten von Grundwasser

	auf das Bauwerk Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tieferen Baugrund	Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tie- feren Baugrund	Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im tieferen Baugrund
Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme	Geringere Flächeninanspruchnahme
Bauzeit	Baumaßnahmen unter Vollsperrung	Baumaßnahmen unter Vollsperrung Verlängerung der Baumaßnahmen um ca. 30 Monate	Baumaßnahmen unter Vollsperrung Verlängerung der Baumaßnahmen um ca. 20 Monate
Kosten	Gesamtkosten: 17,5 Mio. Euro (Vorzugsvariante in Bezug zur Trogforderung) 17 Mio. Euro (Vorzugsvariante in Bezug zur Akzeptanzlösung)	Gesamtkosten: 73 Mio. Euro Mehrkosten: 55,5 Mio. Euro	Gesamtkosten: 40 Mio. Euro Mehrkosten: 23 Mio. Euro

Tabelle 14: Vergleich zwischen Vorzugsvariante und Forderungen Roge¹⁵

Durch einen kontinuierlichen Dialog mit den Gemeinden konnten zu wichtigen Forderungen Akzeptanzlösungen erarbeitet werden. Aufgrund der weiter anhaltenden Abstimmungsprozesse in Bad Schwartau und noch ausbleibenden Bestätigungen, in Form von Gemeindevertreterbeschlüssen, zu einzelnen Forderungen, wurde der an die DB Netz AG gerichtete Forderungskatalog noch nicht abschließend aktualisiert.

Zu der o.g. Forderung wurde zwischenzeitlich eine Akzeptanzlösung erarbeitet. Unter Vorbehalt der ausstehenden Aktualisierung des Forderungskataloges durch den Projektbeirat, bleibt die Forderung im Dokument erhalten. Die angezeigten Mehrkosten werden als durchgestrichene Position in der Zusammenfassung (Kapitel 3.5.5) aufgezeigt, aber sind nicht in den Gesamtkosten der Kernforderungen enthalten. Der folgende Abschnitt beschreibt die Akzeptanzlösung.

Die Vorzugsvariante sieht auf der geplanten Strecke von ca. Bau-km 128,1 bis 129,0 einen Einschnitt von bis zu 14 m vor. Es sind anstehendes Grundwasser und stark wechselnde Sandschichten zwischen Bau-km 128,5 und 128,9 zu finden. Kosten für die Vorzugsvariante liegen bei ca. 17,0 Mio. Euro. Laut Lärmschutzkonzept sind Lärmschutzwände mit einer Länge von 225 m und einer Höhe von 3,0 m für Roge erforderlich. Die Lärmschutzwand beginnt bei Bau-km 128,9 und endet bei Bau-km 129,1. Daraus ergibt sich ein Überschneidungsbereich, Lärmschutzwandbereich und Forderungsbereich, von ca. 100 m Länge. Die Kosten für Lärmschutz im Forderungsbereich belaufen sich auf ca. 0,25 Mio. Euro. Mit dem gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz werden 100 % der Schutzfälle in diesem Bereich mit aktiven Maßnahmen gelöst. Aufgrund der sehr wechselhaften Geländehöhen befindet sich die Trasse von Bau-km 129,0 bis 129,8 (Bereich Roterfelde) in einer Höhenlage von bis zu 9 m über Geländeoberkante. Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m sind in diesem Bereich geplant.

Die Vertreter des Arbeitskreises FBQ der Gemeinde Sierksdorf fordern „in Richtung Roge eine einseitige Steilwandlösung [zwischen SÜ an der Bundesstraße und SÜ Neustädter Straße] ([ca.]810 m lang) als Schallschutz [Maßnahme] und in Richtung Autobahn [eine] Böschung als Richtlinien konforme Bauweise“.

Zur Bewertung der Forderung hat die DB Netz AG eine Steilwandlösung zwischen Roge und der Eisenbahntrasse untersucht, bei der eine geringere Änderung des Landschaftsbildes sowie eventuell weiterer Lärmschutz für die Ortslage Roge ermöglicht wird.

Die Gemeinde fordert eine Gesamtlänge des Bauwerks von 810 m, dies wird zwischen die Brückenbauwerke SÜ an der Bundesstraße und SÜ Neustädter Straße vorgesehen. Für die Herstellung einer Steilwand wurde eine Bohrpfehlwand mit Rückverankerung beabsichtigt. Der Bau findet unter Vollsperrung der Strecke 1100 statt. Zur derzeitigen Planungsphase können noch keine

¹⁵ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

weiteren umwelttechnischen Auswirkungen, wie beispielsweise Eingriff in das Grundwasser, abgeschätzt werden. In den erfolgten Machbarkeitsuntersuchungen wurde der Fokus auf die rein technische Umsetzbarkeit gelegt. Weitere Betrachtungen wurden vorerst außen vorgelassen. Eine gesonderte Abschätzung zum Schallschutz fand in diesem Bereich nicht statt.

Im Bereich der SÜ Neustädter Straße kommt es zu einem Wechsel von Tieflage zu Dammlage. Im Ausgangsbereich der Tieflage bei ca. Bau-km 128,9 befinden sich die Lärmschutzwände für Roge mit insgesamt 225 m Länge. Ein Verzicht auf die insgesamt 100 m Lärmschutzwand im Überschneidungsbereich mit der Steilwandlösung ist daher sehr unwahrscheinlich, aufgrund der Ausgangslage der Tieflage bzw. Steilwand.

Wesentliche Bau- und Instandhaltungskosten sowie eine geschätzte Verlängerung der Bauzeit von ca. 20 Monate sind vorzusehen. Die Mehrkosten für die beschriebene Troglösung würden sich auf ca. 23 Mio. Euro belaufen (Gesamtkosten von ca. 40 Mio. Euro).

- **Forderung Gemeinde Heringsdorf – Troglösung im Bereich Heringsdorf**
(Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge)

Die im vorliegenden Dokument verglichenen Varianten sind in der folgenden Tabelle hervorgehoben und untenstehend erläutert.

Vorzugsvariante		Trogforderung Heringsdorf	Akzeptanzlösung BÜ-Aufhebung
Basisdaten	Anpassung der bestehenden Bahnübergänge Heringsdorf (B501; ehemals „An der Bäderstraße“) und Klötzin (ehemals Heringsdorf)	- Tieferlegung der Trasse aus Lärmschutzgründen (ohne Deckelung) - ca. 2.250 m mit einer Tiefe von bis zu 8 m	
Gelöste Schutzfälle	194	203	
Verbleibende Schutzfälle	12	3	
Verkehr	2 Bahnübergänge Anpassung der Bahnübergänge Heringsdorf und Klötzin	Straßenüberführung und Ersatzweg Straßenüberführung Heringsdorf (B501) anstatt des BÜ Heringsdorf und ein bahnparalleler Ersatzweg an die B501 anstelle des BÜ Klötzin	- Mehrkosten von 13,1 Mio. Euro für die Aufhebung der BÜ Klötzin und BÜ Heringsdorf/B501 - Wird im Rahmen der gesetzlichen EKrG-Maßnahmen berücksichtigt
Baugrund/Grundwasser	Keine erkennbare Beeinflussung	Risikobehaftet Nicht kalkulierbares Verhalten von Grundwasser auf das Bauwerk und auf nebenstehende Gebäude. Organische Weichschichten in Form von Torf und Mudden im Baugrund.	
Flächeninanspruchnahme	Geringe Flächeninanspruchnahme	Hohe Flächeninanspruchnahme Wesentliche Änderung des Landschaftsbildes	
Bauzeit	Baumaßnahmen unter Vollsperrung	Baumaßnahmen unter Vollsperrung Verlängerung der Baumaßnahmen um ca. 30 Monate	
Kosten	Gesamtkosten: 7,99 Mio. Euro	Gesamtkosten: 99,4 Mio. Euro Mehrkosten: 91,4 Mio. Euro	Gesamtkosten: 13,1 Mio. Euro Mehrkosten: 0 Mio. Euro

Tabelle 15: Vergleich zwischen Vorzugsvariante und Troglösung Heringsdorf¹⁶

Die DB-Vorzugsvariante sieht eine Anpassung der BÜ Klötzin und Heringsdorf aufgrund des zweigleisigen Ausbaus für insgesamt 950.000 Euro vor. Außerdem wird laut Lärmschutzkonzept (Stand: 28.04.2017) eine Lärmschutzwand mit ca. 1,4 km Länge und 6,0 m Höhe für etwa 6,8

¹⁶ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Mio. Euro geplant. Mit dem gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz werden 95 % der Schutzfälle aktiv gelöst. Für die Restbetroffenen sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Gemeinde Heringsdorf fordert die „Beseitigung des jetzigen höhengleichen Bahnüberganges über die B501 durch eine Troglösung“, weil sonst kein aktiver Lärmschutz möglich wäre und die gesetzlichen Rettungsfristen nicht eingehalten werden können. Aufgrund dieser Forderungen hat die DB Netz AG zwei verschiedene Varianten für eine Tieferlegung in Heringsdorf dimensioniert. Zur Umsetzung des geforderten Lärmschutzes (Variante 1) ist ggf. eine längere Tieferlegung der Trasse notwendig. Zur reinen Aufhebung des Bahnüberganges und für eine bessere Verkehrsabwicklung kann die Tieferlegung (Variante 2) kürzer ausfallen.

Durch die geforderte Tieferlegung der B501 sind die Bahnübergänge Klötzin und Heringsdorf (B501) betroffen. Der Bahnübergang Klötzin wird in beiden Varianten durch einen bahnparallelen Ersatzweg an die B501 angeschlossen. Der Bahnübergang Heringsdorf wird durch eine Straßenüberführung (SÜ) ersetzt. Der Bau findet unter Vollsperrung der Strecke 1100 statt. Die Bauzeit verlängert sich durch die Umsetzung des Troges um etwa 30 Monate. Für einen möglichst umfassenden Lärmschutz der gesamten Ortslage wurde eine Länge der Tieflage von 2,25 km und 8 m Tiefe (Variante 1) angenommen. Durch die Rampenbauwerke der SÜ Heringsdorf (B501) wird eine wesentliche Veränderung des Landschaftsbildes erfolgen. Außerdem sind bauliche Eingriffe in die Landschaft und die angrenzenden Grundstücke notwendig. Durch die enge Randbebauung wäre eine Abgrenzung zur Bebauung die Sicherung mittels einer Bohrpfahlwand erforderlich. Die Mehrkosten für die beschriebene Trogvariante würden sich auf ca. 98,5 Mio. Euro belaufen (Gesamtkosten von ca. 99,4 Mio. Euro).

Darüber hinaus wurde für die Aufhebung der BÜ Klötzin und Heringsdorf eine verkürzte Tieferlegung von 1,5 km (Variante 2) untersucht. Durch die Rampenbauwerke wird eine wesentliche Veränderung des Landschaftsbildes erfolgen. Außerdem sind bauliche Eingriffe in die Landschaft und die angrenzenden Grundstücke notwendig. Durch die enge Randbebauung wäre eine Abgrenzung zur Bebauung die Sicherung mittels einer Bohrpfahlwand erforderlich. Die Kosten wurden mittels einer groben Abschätzung mit 64 Mio. Euro ausgewiesen.

Nach Rücksprache mit der Gemeinde wurde die Forderung nach einer Tieferlegung im Ort Heringsdorf angepasst und als Kompromisslösung die Aufhebung der Bahnübergänge mit Ersatzmaßnahmen gefordert. Die Gemeinde Heringsdorf fordert somit einen ununterbrochenen aktiven Lärmschutz über die gesamte Länge der Ortslage Heringsdorf. Außerdem wird die Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen gefordert. Aus diesem Grund ist die Aufhebung der Bahnübergänge Klötzin und Heringsdorf notwendig. Der Bahnübergang Klötzin kann mit verschiedenen technischen Lösungen aufgehoben werden. In Gesprächen mit der Gemeinde hat sich herausgestellt, dass die Gemeindestraße durch einen bahnparallelen Ersatzweg für den motorisierten Individualverkehr an die Bundesstraße 501 angeschlossen werden soll. Der Fuß- und Radverkehr wird mittels einer Fußgängerunterführung in Lage des heutigen Bahnüberganges Klötzin unterführt. Am Bahnübergang Heringsdorf kreuzt zurzeit die B501 die Bahntrasse. Die Aufhebung des BÜ Heringsdorf soll mittels einer Ersatzmaßnahme realisiert werden. Aufgrund der natürlichen Geländeverhältnisse soll hier eine Eisenbahnüberführung in die Planung einbezogen werden. Trotz der niedrigeren Rampenbauwerke wird eine wesentliche Veränderung des Landschaftsbildes durch eine Eisenbahnüberführung erfolgen. Außerdem sind bauliche Eingriffe in die Landschaft und die angrenzenden Grundstücke notwendig. Durch die Aufhebung der beiden Bahnübergänge ist eine durchgehende Lärmschutzwand in der Ortslage möglich. Der Lückenschluss an beiden Bahnübergängen ist insgesamt ca. 65 m lang.

Zur derzeitigen Planungsphase können noch keine weiteren umwelttechnischen Auswirkungen, wie bspw. die Schaffung einer Grundwassersperre, abgeschätzt werden. In den durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen wurde der Fokus auf die rein technische Umsetzbarkeit gelegt. Weitere Betrachtungen wurden vorerst außen vorgelassen. Eine gesonderte Abschätzung zum Schallschutz fand in diesem Bereich nicht statt.

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	-	

Gemeindespezifische Forderung	63.388	331.012	
Bad Schwartau	22.400	215.600	
Sierksdorf (inkl. Roge)	28.500	24.000	Betrag beinhaltet die Akzeptanzlösung vorbehaltlich eines Gemeindevertreterbeschlusses
Göhl	2.800	-	Beinhaltet die Akzeptanzlösung vorbehaltlich eines Gemeindevertreterbeschlusses
Heringsdorf	7.988	91.412	
Gesamtsumme	61.688	331.012	

Tabelle 16: Übersicht Kernforderung Trog- und Tieferlegungsvarianten¹⁷

⇒ **Forderung ist für die DB Netz AG im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar**

3.5.4 Kernforderung 4: Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen

Forderung a) des Forderungskataloges an das Land:

„Die Kommunen sind von den Kosten für die notwendigen Änderungen an Bahnübergängen und deren Beseitigung sowie an Straßenverläufen an Gemeinde-/Kreisstraßen infolge der Hinterlandanbindung freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird das Land aufgefordert, über das Jahr 2019 hinaus Finanzmittel zur Förderung gemeindlicher Infrastrukturen bereitzustellen.“

Maßnahme im Projekt:

Die Kostenaufteilung ist im EKrG gesetzlich geregelt und sieht die Beteiligung der Gemeinden als Straßenbaulastträger vor. Das Land Schleswig-Holstein hat auf der Regionalkonferenz am 3. November 2017 in Oldenburg in Holstein bereits eine Übernahme von bis zu 75 % des Gemeindeanteils für EKrG-Maßnahmen zugesagt. Die Kosten zur Umsetzung der geforderten Maßnahmen gemäß § 13 EKrG können der untenstehenden Tabelle entnommen werden. Kreisstraßen sind in dieser Übersicht den Gemeinden zugeordnet. Eine detaillierte Betrachtung der Kostenaufstellung befindet sich im Anhang 4.

Die Grundlage der Kostenermittlung ist die Vorplanung. Endgültige Ermittlung der Kosten erfolgt nach der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Gemeinde	Kosten Bauwerk(e) [T€]	Anteil Straßenbaulastträger [T€]	Übernahme aus Landesmitteln (75%) [T€]	Verbleibender Kostenanteil (25%) [T€]
Lübeck	5.566	1.855	1.391	464
Bad Schwartau	7.964	2.655	1.991	664
Ratekau	-	-	-	-
Timmendorfer Strand	120	40	30	10
Scharbeutz	1.183	395	296	98
Sierksdorf	-	-	-	-
Altenkrempe	-	-	-	-
Schashagen	3.947	1.316	987	329
Beschendorf	1.800	600	450	150
Lensahn	2.175	725	544	182
Oldenburg in Holstein	3.284	1.095	821	274
Göhl	-	-	-	-
Heringsdorf	5.375	1.792	1.344	448
Neukirchen	12.781	4.261	3.194	1.066
Großenbrode	275	92	67	24
Fehmarn	-	-	-	-
Gesamtsumme ¹⁴	44.470	14.826	11.117	3.709

¹⁷ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Tabelle 17: Übersicht zur 75%igen Kostenübernahme aus EKrG-Maßnahmen¹⁸

- ⇒ **Forderung ist für die DB Netz AG nicht erfüllbar. Die Mehrkosten wurden aufgezeigt.**

Forderung b) des Forderungskataloges an die Bahn:

„Höhengleiche Bahnübergänge sind im Zuge des Streckenausbaus grundsätzlich zu beseitigen, sofern nicht im Einzelfall auf Wunsch der Kommune eine andere Regelung vereinbart wird.“

Maßnahme im Projekt:

Diese Forderung wird auch von der DB Netz AG verfolgt. Wünsche der Gemeinden dazu wurden aufgenommen. Die Kosten der Bauwerke für die Aufhebung der Bahnübergänge sind in der oben aufgezeigten Kostenübersicht bereits enthalten (eine detaillierte Übersicht ist dem Anhang 4 zu entnehmen).

- ⇒ **Forderung wird aus Sicht der DB Netz AG, soweit es rechtlich möglich ist, berücksichtigt**

Gemeindespezifische Forderungen zu Bahnübergängen und Straßenbaumaßnahmen Bad Schwartau

Forderung 1 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Verkehrsanbindung der Elisabethstraße ohne höhengleiche Kreuzung der Eisenbahn unter Berücksichtigung des tiefer gelegten Gleisbetts. Abstimmung möglicher Planungsvarianten mit den Betroffenen.“

Gesetzlicher Anspruch:	Rückbau BÜ Elisabethstraße, Herstellung Ersatzwege	413.000 €
Forderung:	Kreuzung über Trog (4,0 m tief), Höhe des Überbaus 3,0 m über GoK, Verlängerung des Überbaus um 3,20 m; kurze Rampen	5.400.000 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von: ca. 4.987.000 €**

Forderung 4 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Herstellung des bereits geplanten Neubaus für die nun dreigleisige Eisenbahnüberführung über die Sereetzer Straße unter Berücksichtigung eines ausreichenden Straßenquerschnittes im Lichtraumprofil entsprechend den Anforderungen an den Verkehrsweg als Gemeindeverbindungsstraße 1. Ordnung (derzeit fast 4.000 Kfz/Tag). Gewährleistung der zukünftigen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insbesondere im Begegnungsverkehr für Linienbusse (90 Fahrten täglich) sowie für Radfahrer und Fußgänger entsprechend dem Regelwerk und dem anerkannten Stand der Technik. Kein Neubau unter Beibehaltung des derzeitigen Querschnitts von nur 4 m Breite und 3,5 m Höhe; stattdessen 9,5 m Mindestbreite und 4,5 m Mindesthöhe im Lichtraumprofil.“

Gesetzlicher Anspruch:	Info: Gemeinde Ratekau ist Straßenbaulastträger Neubau der Eisenbahnüberführung Sereetzer Straße. Gesamtkosten der Maßnahme nach § 12 Nr. 2 EKrG: 2.257.000 €. Kostenanteil DB Netz AG: 1.307.000 €, Kostenanteil Kommune: 1.000.000 €	0 €
------------------------	--	-----

¹⁸ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Forderung:	Bau der Eisenbahnüberführung nach gemäß dem geforderten Querschnitt	1.000.000 €
------------	---	-------------

Das Land SH hat eine 70%ige Kostenübernahme des kommunalen Anteils zugesagt. Die Forderung der Gemeinde Bad Schwartau/ Ratekau beläuft sich damit auf die restlichen 30%.

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 300.000 €**

Gemeindespezifische Forderungen zu Bahnübergängen und Straßenbaumaßnahmen Ratekau

Forderung 11 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Zur Aufrechterhaltung des Naherholungsgebietes ist im Waldgebiet „Blüchereiche“ eine Schienenunterführung zu planen. Die Kosten sind hierfür vom Bund zu tragen.“

Gesetzlicher Anspruch:	Baukosten der Fußgängerbrücke, FÜ Toten Weg mit Rampen, um Mobilitätsfreiheit zu garantieren	452.000 €
------------------------	--	-----------

Forderung:	Baukosten der Tunnelvariante (EÜ) mit Rampen	1.950.000 €
------------	--	-------------

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 1.498.000 €**

Forderung 8 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„A) Die Schienentrasse ist abgesenkt, jedoch maximal höhengleich, entlang der Autobahn A 1 zu führen. B) In diesem Zusammenhang ist der Verzicht auf das Kreuzungsbauwerk in Luschendorf „Wiesengrund“ und eine alternative Wegeführung zu den landwirtschaftlichen Flächen, ggfs. über den Luschendorfer Hof, zu prüfen und mit den Landnutzern abzustimmen.“

Anspruch:	Wirtschaftliche, oberflächennahe Trassierung, um Erdarbeiten zu minimieren. Der Höhenverlauf der geplanten Bahnstrecke ist weitgehend in Höhenlage der Autobahn oder niedriger.	-
-----------	---	---

Forderung:	Anpassungen der Höhenlage kollidieren aufgrund der geringen Gefälle der Bahnstrecke mit benachbarten Wegeskreuzungen und sind daher nicht möglich. Lediglich im Bereich „Zum Grellberg“ ist eine weitere Absenkung um ca. 0,75 m möglich: Bau-km 115,3 bis Bau-km 116,2; zusätzlicher Erdaushub ca. 5.000 m³, 40 €/m³, zusätzlicher Flächenwerb	230.000 €
------------	---	-----------

⇒ **Forderungen in Höhe von:** **ca. 230.000 €**

B) Eine alternative Wegführung wird in der Planung bereits berücksichtigt.

⇒ **Forderungen in Höhe von:** **0 €**

Die Forderung wird erfüllt.

Gemeindespezifische Forderung zu Bahnübergängen und Straßenbaumaßnahmen Scharbeutz

Forderung 25 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Die geplante Unterführung zur Erreichung der Bahnsteige in Haffkrug ist abweichend von den Regelmaßen der DB mindestens in einer Breite von 4 Metern herzustellen. Die Mindesthöhe von 4,50 m zu errichten, um auch die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen und die Erreichbarkeit der Grundstücke zwischen Autobahn und Bahn mit Fahrzeugen sicherzustellen.“

Gesetzlicher Anspruch:	Bahnsteigunterführung mit einer Regelhöhe von 2,60 inkl. aller zur Errichtung und zum Betrieb der Anlage nötigen Maßnahmen	1.700.000 €
------------------------	--	-------------

Forderung:	Bahnsteigunterführung mit einer Höhe von 4,50 und einer Breite von 4 m	2.800.000 €
------------	--	-------------

⇒ Forderungen in Höhe von:	ca. 1.100.000 €
----------------------------	------------------------

Gemeindespezifische Forderung zu Bahnübergängen und Straßenbaumaßnahmen Altenkrempe

Forderung 32 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

Forderung A+B. „Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Hasselburg über die L 216 (auch wenn dort eine mögliche 200 km/h Trasse nicht gebaut werden sollte). Forderung nach einer Troglösung in diesem Bereich!“

Forderung C. „Im Falle eines kreuzungsfreien Bauwerkes (L216 / Bahn) unter Einbeziehung gemeindlicher Grundstücke/ Liegenschaften (Feuerwehr, Vereinsheim, Sportplätze, Kindergarten etc.) wird eine Kostenerstattung von 100% für die entsprechenden Ersatzbauten inkl. Grunderwerb gefordert!“

Gesetzlicher Anspruch:	Die Entschädigung für das Feuerwehrhaus wurde zum Verkehrswert erfasst.	210.000 €
------------------------	---	-----------

Forderung A+B:	Die Kostenberechnung für die Trogforderung wird im Anhang in Kapitel 3 betrachtet.	0 €
----------------	--	-----

Forderung C	100% Kostenerstattung für den Neubau des Feuerwehrhauses	1.710.000 €
-------------	--	-------------

⇒ Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:	ca. 1.500.000 €
--	------------------------

Bezeichnung	Vorzugsvariante [T€]	Mehrkosten Forderung [T€]	Bemerkung
Projektübergreifende (Kern)Forderung	-	3.709	
Gemeindespezifische Forderung	2.775	9.615	
Bad Schwartau	413	5.287	
Ratekau	452	1.728	
Scharbeutz	1.700	1.100	
Altenkrempe	210	1.500	Betrag beinhaltet die Akzeptanzlösung vorbehaltlich eines Gemeindevertreterbeschlusses
Gesamtsumme	2.775	13.324	

Tabelle 18: Übersicht Kernforderung Bahnübergänge und Straßenbaumaßnahmen¹⁹

¹⁹ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

3.5.5 Zusammenfassung

Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick über die in den Vorkapiteln dargelegten (und im Anhang ergänzten) Sachverhalte. In der Wechselwirkung der Forderungen werden abhängige Forderungen untereinander dargestellt, um eine mögliche, doppelte Verrechnung zu vermeiden. Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge. Die Gesamtkosten inkl. Planungskosten und Nominalisierung wurden prognostiziert.

Forderungen	1. Lärmschutz [Mio. €]				2. Erschütterungsschutz [Mio. €]		3. Trassenverlauf [Mio. €]		4. Bahnübergänge und Straßenbau- maßnahmen [Mio. €]
	1.1 Gesamtlärm- betrachtung	1.2 Voll- schutz	1.3 Niedrige Im- missionsgrenz- werte	1.4 Lärmschutz im Bestand	2.1 Erschütterungs- schutz in Bauab- schnitten	2.2 Erschütte- rungsschutz im Bestand	3.1 Umfahrung/ Trassierung	3.2 Trog/ Tiefer- legung	
Übergreifende Forderungen	50,0	95,8	168,2	-	12,0	-	-	-	3,7
gemeindespezifische Forderungen	-	1,3	2,3	34,8	-	14,2	3,3	577,7	14,9
							3,3	331,0	9,6
Lübeck	-	1,3	-	104,4 34,8	-	14,2	-	-	-
Bad Schwartau	-	-	-	-	-	-	-	215,6	5,3
Ratekau	-	-	-	-	-	-	3,3	-	2,8 1,7
Tdf. Strand	-	-	1,8	-	-	-	-	-	-
Scharbeutz	-	-	9,5 0,5	-	-	-	0,9	-	1,1
Sierksdorf	-	-	-	-	-	-	0,5	119,0 24,0	-
Altenkrempe	-	-	-	-	-	-	-	48,0	5,0 1,5
Schlamin	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lensahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oldenburg i.H.	-	-	9,5	-	-	-	1,9	-	-
Göhl	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heringsdorf	-	-	-	-	-	-	-	91,4	-
Neukirchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Großenbrode	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fehmarn	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zwischensumme	50,0	97,1	170,5	34,8	12,0	14,2	3,3	331,0	13,3
Wechselwirkung	-	1.3 und 3.2	1.2 und 3.2	-	-	-	-	1.2 und 1.3	-
abzgl. WW	-	95,8	3,0	-	-	-	-	0,0	-
Reale Baukosten	50,0	1,3	167,5	34,8	12,0	14,2	3,3	331,0	13,3
									627,4 (897,0) ²⁰
Reale Planungskosten									151,2 (216,2) ²⁰
Zwischensumme									778,6 (1.113,2) ²⁰
Nominalisierung									201,5 (288,1) ²⁰
Gesamtsumme									980,1 (1.401,3) ²⁰

Tabelle 19: Zusammenfassung der Forderungen

²⁰ Mehrkosten der Forderungen vor Bildung von Akzeptanzlösungen

I Anhang

- Anhang 1: Detaillierter Überblick gesetzliche Grundlagen
- Anhang 2: Detaillierte Betrachtung der Kosten zu den Kernforderungen
Vollschutz und Niedrige Immissionsgrenzwerte
- Anhang 3: Übersicht der Trog- und Tieferlegungslösungen
- Anhang 4: Bauwerksspezifische Kostenaufschlüsselung zur
100%igen Kostenübernahme EKrG-Maßnahmen

ANHANG 1: DETAILLIERTER ÜBERBLICK GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach Abs. 2 jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der EBA-Umweltleitfaden Teil VI weist darauf hin, dass die Kosten je Schutzmaßnahme auf gesetzlicher und verordnungsrechtlicher Ebene nicht geregelt werden und daher unter Beachtung der besonderen Umstände des Einzelfalls abgewogen werden müssen. Weiter gibt der EBA-Umweltleitfaden Teil VI vor, dass ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, welches alle auftretenden Schutzfälle löst, Variantenrechnungen in schrittweiser geeigneter Abstufung vorzunehmen sind (z.B. Reduzierung der Höhe von Lärmschutzwänden). Dies hat auch die Rechtsprechung so bestätigt (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9.12 –). Nach § 41 Abs. 2 BImSchG sind für jede untersuchte Variante die Kosten je Schutzfall zu ermitteln. Diese ergeben sich als Quotient der Gesamtkosten der jeweiligen Variante aktiver Maßnahmen und der Zahl der gelösten Schutzfälle.

Die Umsetzung möglicher Lärmschutzmaßnahmen wird je Ort individuell betrachtet (vgl. nochmals BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9.12 –). Unter Beachtung der Vorgaben des EBA-Umweltleitfadens Teil VI (siehe u.a. Kapitel 2.1 Europarechtliche Regelungen und Umgebungslärm, Kapitel 2.2.3.2 Immissionsgrenzwerte) ist die Verhältnismäßigkeit der vorliegenden Konzepte mit den unterschiedlichen betroffenen Bereichen sowie den unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten begründet. In einigen Bereichen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung zeigen sich Sondersituationen insbesondere mit touristischen Einrichtungen wie Campingplätze, welche keine Schutzfälle sind. Einige trassennahe Gebäude sind gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln von bis zu oder mehr als 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags ausgesetzt. Ferner werden auch die Gesamtlärmbelastung, sprich auch Vorbelastungen durch den eigenen oder durch andere Verkehrsträger, sowie der Verkehrswert des Anwesens einbezogen. Dies entspricht ebenfalls den Vorgaben aus der Rechtsprechung (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5.15 –).

Laut Lärmschutzkonzepten aus 2017 können nach den gesetzlichen Rahmen über 91 % der Schutzfälle mit aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden gelöst werden. Alle weiteren Schutzfälle können durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Für die Umsetzung der möglichen Lärmschutzmaßnahmen werden rund 87 Mio. Euro investiert.

Gesetzlicher Schutzanspruch zu Erschütterungswirkungen

Für die Beurteilung von fühlbaren Erschütterungen ebenso wie für die erforderlichen Messungen gibt es derzeit keine gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ stellt eine allgemein anerkannte Grundlage dar. Darauf aufbauend und in Anlehnung an aktuelle Verwaltungsrechtsprechungen wird die DB Richtlinie 820.2050 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall“ angewandt. Die Anwendung der Richtlinie wird durch das EBA gefordert, da die DIN 4150 Teil 2 weniger spezifisch ist und u.a. im Wesentlichen auch keine praktischen Lösungen aus Verwaltungsrechtsprechungen zur Berücksichtigung der Vorbelastung enthält.

Mit möglichst aktiven Schutzmaßnahmen soll die Einhaltung der Beurteilungskriterien gemäß aktueller Verwaltungsrechtsprechung für alle Betroffenen erfolgen. Anhand von erschütterungstechnischen Untersuchungen werden entsprechende Schutzmaßnahmen ermittelt. Dabei wird die Vorbelastung schutzmindernd berücksichtigt und damit nur die Erhöhung der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls begrenzt. Im Vergleich zum primären Luftschall, gibt es beim Erschütterungsschutz in der Regel nur Maßnahmen an der Bahnstrecke oder auf dem Übertragungsweg und eher weniger an Gebäuden. Als Alternative können die Betroffenen entschädigt werden. Somit gibt es in Bezug auf die Betrachtung der Kosten beim Erschütterungsschutz nicht den gleichen Abwägungsprozess wie beim primären Luftschall.

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) regelt das Rechtsverhältnis zwischen einem Straßenbaulastträger und dem Eisenbahnunternehmen. Es bestimmt, wie die Kosten von Maßnahmen an Kreuzungen zwischen den Beteiligten zu teilen sind.

Im Fokus stehen hier die § 11 EKrG (Herstellung einer neuen Kreuzung), § 12 EKrG (Maßnahmen an einer Überführung) und § 13 EKrG (Maßnahme an einem Bahnübergang). Der § 13 EKrG ist mit Verweis auf die Forderungen von besonderer Relevanz, da sich die Kostenübernahme zu je einem Drittel auf die Bahn, den Straßenbaulastträger und dem Bund aufteilt.

ANHANG 2: DETAILIERTE BETRACHTUNG DER KOSTEN ZU DEN KERNFORDERUNGEN VOLLSCHUTZ UND NIEDRIGE IMMISSIONSGRENZWERTE

Lärmschutzkonzepte 2017 mit Prognosehorizont 2025

Gemeinde		Vorzugsvariante			Vollschutz		49 dB(A)- Variante	Bemerkung	
		Schutz- fälle ge- samt/ aktiv ge- löst/ pas- siv gelöst	Ge- samt- kosten [T€]	Kosten ak- tive Schutz- maßnah- men [T€]	Kosten pro gelösten Schutzfall [T€]	Mehr- kosten [T€]	Kosten pro weiteren gelösten Schutzfall [T€]		Mehrkos- ten [T€]
Bad Schwartau	LSW Bad Schwarta u (Ost)	588/ 554/ 34	9.583	9.413	17	17.844	524,8	18.500	Kein Voll- schutz im Konzept, aber im Gutachten
	LSW Bad Schwarta u (West)	528/ 467/ 61	13.047	12.742	27,3	32.712	536,3	33.800	Kein Voll- schutz im Konzept, aber im Gutachten
Ratekau	LSW Ra- tekau/ Ruppers- dorf	301/ 300/ 1	6.840	6.835	22,8	137	137	1.700	
	LSW Alt- Ruppers- dorf	17/ 11/ 6	1.341	1.311	119	554	92,3	900	
	LSW Groß Tim- mendorf	1/ 0/ 1	5	0	0	824	824	2.700	
	LSW Lu- schendorf	40/ 40/ 0	1.961	1.961	49	0	0	500	
Timmen- dorfer Strand									Keine Betrof- fenheiten
Scharbeutz	LSW Sch- arbeutz (Ost)	760/ 758/ 2	12.897	12.887	17	1.840	920	1.900	
	LSW Sch- arbeutz (West)	19/ 0/ 19	95	0	0	1.988	104,6	5.300	
Sierksdorf	LSW Haffkrug	55/ 55/ 0	1.515	1.515	48,4	0	0	1.400	
	LSW Sier- ksdorf	55/ 55/ 0	2.440	2.440	27,5	0	0	1.400	
	LSW Neustadt	102/ 102/ 0	2.194	2.194	21,5	0	0	200	
Alten- krempe	LSW Ro- gerfelde/ Roge	19/ 19/ 0	1.398	1.398	73,6	0	0	700	
	LSW Alten- krempe	51/ 51/ 0	3.552	3.552	69,6	0	0	2.300	
	LSW Has- selburg/ Sibsteiner Weg	54/ 51/ 3	1.862	1.847	29,9	1.726	575,3	4.300	
Schasha- gen	LSW Schlamin	31/ 15/ 16	1.722	1.642	109,5	3.387	211,7	7.100	
Beschen- dorf	LSW Be- schendorf	4/ 0/ 4	20	0	0	3.575	893,8	6.500	
Manhagen	LSW Manha- gen	1/ 0/ 1	5	0	0	794	794	2.800	
Lensahn	LSW Len- sahn	22/ 18/ 4	1.599	1.579	87,7	2.104	526	2.500	
	LSW Ka- belhorst/ Rosenhof	4/ 0/ 4	20	0	0	1.240	305	2.700	



	LSW Oldenburg/ Lensen Nord	11/0/11	55	0	0	1.703	160	8.400	
Damlos								2.700	Keine Betroffenheiten
Oldenburg in Holstein	LSW Oldenburg West	1/0/1	5	0	0	1.344	1.344	5.200	
	LSW Oldenburger Bruch	1/0/1	5	0	0	814	814	1.600	
	LSW Oldenburg Mitte	152/152/0	2.381	2.381	15,7	0	0	3.000	
Göhl	LSW Göhl	93/79/14	2.822	2.752	34,8	4.069	290	7.000	
	LSW Neuschwelbek	4/0/4	20	0	0	2.124	549	2.500	
	LSW Plügge	1/0/1	5	0	0	266	266	500	
Heringsdorf	LSW Reilin	36/33/3	1.562	1.547	46,9	2.347	782	3.300	
	LSW Bürau/ Heringsdorf	6/0/6	30	0	0	1.709	285	2.600	
	LSW Heringsdorf	164/161/3	6.812	6.797	42,2	862	287	2.500	
Neukirchen	LSW Seekamp - Satjewitz	16/0/16	80	0	0	2.789	179	6.200	
	LSW Neukirchen	101/101/0	3.397	3.397	33,3	0	0	1.300	
	LSW Bergmühle	1/0/1	5	0	0	1.488	1.488	4.000	
Großenbrode	LSW Mittelhof/ Großenbrode West	3/0/3	15	0	0	1.272	429	3.100	
	LSW Großenbrode Ost	49/48/1	3.356	3.351	69,9	467	467	0	
	LSW Orthfeld	41/41/0	3.086	3.086	75,3	0	0	600	
Fehmarn	LSW Avendorf	33/0/33	165	0	0	1.867	61,6	2.750	
	LSW Struckkamp	33/29/4	887	867	29,9	1.064	266	6.402	
	LSW Landkirchen	13/0/13	65	0	0	883	72,9	2.720	
	LSW Burg	17/0/17	85	0	0	2.001	123	3.642	
	Ostermarkelsdorf	0							Keine Betroffenheiten
	LSW Bannesdorf	0						945	Keine Betroffenheiten bei der vorgegebenen Schutzbedürftigkeit
Summe			86.934			95.794	168.160		

Tabelle 20: Detaillierte Betrachtung Vollschutz und "niedrige Immissionsgrenzwerte"²¹²¹ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

ANHANG 3: ÜBERSICHT DER TROG- UND TIEFERLEGUNGSLSÖSUNGEN

Gemeinde	Nr. Forderungs-katalog	Bezeichnung	Vorzugs-variante [T€]	Mehrkosten [T€]	Forderungsbasis/ Bemerkung
Bad Schwartau	2	Troglösung im Bereich Bad Schwartau (4m Tiefe)	22.400	215.600	Städtebauliche Verträglichkeit, Auflassung Bahnübergänge, Lärm- und Erschütterungsschutz Besondere Bedingungen auf Grund der städtischen Bebauung und des Bauens im Betrieb
		Troglösung im Bereich Bad Schwartau (7m Tiefe)	22.400	247.600	
Sierksdorf	28	Troglösung im Bereich Sierksdorf	15.500	63.500	Lärmschutz
	28	Akzeptanzlösung Sierksdorf „Minimal notwendige Tieferlegung“	11.500	1.000	Lärmschutz
	29	Troglösung im Bereich Roge	17.500	55.500	Lärmschutz
	29	Akzeptanzlösung Roge „Einseitige Steilwand“	17.000	23.000	Lärmschutz
Oldenburg in Holstein	95	Troglösung durch den Oldenburger Bruch	-	-	Lärmschutz Technisch nicht machbar
Göhl	37	Tieferlegung (minimal notwendige Tieferlegung für die Beseitigung BÜ) Vorbehaltlich: kein wasserdichter Trog notwendig	2.800	-	BÜ-Aufhebung Die Mehrkosten von 14.662 T€ für die Aufhebung des BÜ werden im Rahmen der gesetzlichen EKRg-Maßnahmen berücksichtigt
Heringsdorf	39	Troglösung aus Lärmschutzgründen (2,25 km lang, 8 m tief)	7.988	91.412	Lärmschutz und BÜ-Aufhebung Annahme der längsten Tieferlegung (2,25 km, 8 m tief)
	39	Troglösung für die BÜ-Aufhebung (1,5 km lang, 8 m tief)	7.988	56.012	BÜ-Aufhebung
	39	FU und Ersatzweg für BÜ Klötzin, EÜ Heringsdorf	7.988	-	BÜ-Aufhebung Die Mehrkosten von 13.082 T€ für die Aufhebung des BÜ werden im Rahmen der gesetzlichen EKRg-Maßnahmen berücksichtigt
Summe			61.688	331.012	

Tabelle 21: Übersicht der Trog- und Tieferlegungslösungen²²
²² Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge

Bad Schwartau

Forderung 2 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Tieferlegung des Schienenweges in der gesamten Ortsdurchfahrt bis auf 7 Meter unter Gelände und Führung im Trog-Bauwerk, erforderlichenfalls Trog-Abdeckung in Teilabschnitten, Einhausungen im beidseitigen Gefällebereich. In Abschnitten ohne Abdeckung: Begrenzung der Lärmschutzwände auf eine städtebaulich verträgliche Bauhöhe von 3 Metern über Gelände, ansonsten Abdeckung oder Einhausung. Für die Erforderlichkeit dieser Schutzmaßnahmen sind maßgebend:

- a) Der Vollschutz im Sinne eines aktiven Lärmschutzes an der Lärmquelle zur Lösung sämtlicher Schutzfälle in Bad Schwartau gemäß 16. BImSchV
- b) Der Vollschutz im Sinne eines aktiven Erschütterungsschutzes am Emissionsort zur Lösung aller Schutzfälle am Schienenweg in der Ortsdurchfahrt gemäß aktueller Rechtsprechung
- c) Kein Pegelanstieg durch den zukünftigen Schienenverkehr in der gesamten Ortslage bei Betrachtung des Gesamtlärms aus Straße und Schiene
- d) Keine Überschreitung der Innenraumpegel gemäß 24. BImSchV durch den zukünftigen Gesamtlärm aus primärem und sekundärem Luftschall in Gebäuden mit Immissionen aus Schienenverkehrserschütterungen
- e) Die zukünftige Begrenzung der Tagpegel vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen in allen Siedlungsbereichen auf kleiner 59 dB(A).
- f) Die zukünftige Begrenzung der Tagpegel für Außenwohnbereiche in allen Siedlungsbereichen auf kleiner 55 dB(A)
- g) Die zukünftige Begrenzung der Nachtpegel vor den Fenstern von Schlafräumen in allen Siedlungsbereichen auf kleiner 49 dB(A)
- h) Der Vollschutz entlang des nicht durch bauliche Änderungen betroffenen Bahnabschnittes südlich des Abzweigs Travemünde (Bereich Tremskamp), sofern deutliche Mehrbelastungen durch den zukünftigen Zugverkehr entstehen, d.h. wenn bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags und unter 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um mindestens 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags und ab 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB(A) prognostiziert wird.“

Gesetzlicher Anspruch:	rund 4.800 m Schallschutzwände von 2,0 bis 6,0 m Höhe (zusätzlich Überlängen SSW) (19.900.000 €), 5.000 m BüG + passive Maßnahmen für 48 verbleibende Schutzfälle (2.500.000 €)	22.400.000 €
------------------------	---	--------------

Forderungsvariante 1:	Trog mit klass. Lärmschutz: Trog mit 4 m Tiefe (235.000.000 €) in Kombination mit 2,0 bis 6,0 m hohen Schallschutzwänden auf einer Gesamtlänge von ca. 3.850 m (14.700.000 €) und einem gedeckelten Abschnitt im Bereich der Elisabethstraße (Länge ca. 70 m, 5.250.000 €), ca. 3.000 m BüG (1.890.000 €) und ca. 1.820 m Galerien (16.300.000 €), Unterschottermatten, Bau unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf der Strecke Lübeck-Neustadt während der nahezu gesamten Bauzeit der Schienenanbindung FBQ.
-----------------------	---

Gesamtsumme: 273.000.000 €

abzgl. des mit einbezogenen Risikozuschlags von 20% ergeben sich die Forderungskosten für den Trog von: 238.000.000 €

238.000.000 €

Forderungsvariante 2: Trog mit Einhausung: Trog mit 7 m Tiefe (320.000.000 €) in Kombination mit 3,0 m hohen Schallschutzwänden, 140 m + 212 m Einhausung im Bereich von Bau-km 105,7+11 bis 105,8+51 und Bau-km 106,0+36 bis 106,2+48, Unterschottermatten.

Aufgrund von Einhausungen mit einer Länge > 100 m gilt Tunnelrichtlinie, d.h. zusätzliche Rettungswege inner- und außerhalb des Tunnels erforderlich – mit Mehrkosten (nicht kalkuliert) und zusätzlichem Flächenbedarf

Gesamtsumme: 320.000.000 €

abzgl. des mit einbezogenen Risikozuschlags von 20% ergeben sich die Forderungskosten für den Trog von: 270.000.000 €
Einhausung gem. TunnelRiL nicht kalkuliert

270.000.000 €

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:**

ca. 215.600.000 €

bis ca. 247.600.000 €

Info: Auch bei der Herstellung einer Deckelung der Trograsse in den Bauabschnitten von Station 105,7+11 bis Station 105,8+51 und von Station 106,0+36 bis Station 106,2+48 ist eine Lösung aller Schutzfälle nicht möglich. Dieses wäre nur erreichbar, wenn der gesamte Betrachtungsabschnitt eingehaust wird. Dieses hätte zur Folge, dass in den Rampenbereichen der Gleistrasse die Konstruktion des Tunnels aus dem Erdreich, bis zu einer Gesamtbauhöhe von 7,00 m herausragt. Ebenfalls ist diese Einhausung als Tunnelbauwerk zu definieren. Bereits die derzeit betrachteten Abschnitte der Deckelung sind gemäß den aktuellen Vorgaben nach TSI SRT (Verordnung EU Nr. 1303/2014) bei einer Längenüberschreitung von 100m als Tunnelbauwerke einzuordnen. Dieses bedeutet für die entsprechenden Bereiche eine zusätzliche Aufweitung der Trasse, um den Anforderungen an Breiten und Fluchtwege gerecht zu werden.

Forderung 3 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Herstellung einer Eisenbahnunterführung in der Kaltenhöfer Straße mit Tieferlegung des Gleisbettes für eine städtebaulich verträgliche, barrierefreie und flächenschonende (den Waldbestand und die Anliegergrundstücke schonende) Konstruktion einer Straßenüberführung in reduzierter Bauhöhe für die Kaltenhöfer Straße, so wie z.B. auch für die Gemeinde Göhl im Zuge der Schienenanbindung vorgesehen.“

Gesetzlicher Anspruch:	Bau Straßenüberführung Kaltenhöfer Straße, Rückbau BÜ ohne Tieferlegung der Strecke	7.053.000 €
------------------------	---	-------------

Forderung:	s. Kernforderung: Kreuzung über Trog (4,0 m tief), Höhe des Überbaus 3,0 m über GoK, Verlängerung des Überbaus um 3,20 m; kurze Rampen	7.053.000 €
------------	--	-------------

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:**

ca.

0 €

Die Kostenneutralität kann nur zusammen mit der Realisierung der Forderung 2 (Trog) erzielt werden.

Sierksdorf

Forderung 28 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Anpassung des Längsgefälles zwischen BAB-Raststätte und Gut Mariashagen (Bau-km 124,5 – 126), hier Verzicht auf +1.1895% Steigung. Durch diese Tieferlegung der Trasse ist dort zumindest in Teilbereichen eine Trog- oder Galeriebauweise möglich und kommt dem Lärmschutz der Ortslage von Sierksdorf zugute.“

Gesetzlicher Anspruch:	Trasse in Dammlage von Bau-km 124,5-124,9. Einschnitt mit bis zu 8 m tiefe von Bau-km 124,9-126,0. Ca. 1.460 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m	15.500.000 €
------------------------	---	--------------

Forderung:	Insgesamt 1,500 m Einschnitt mit bis zu 12 m Tiefe, davon 900 m als Trog (ohne Deckelung). Ca. 500 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m	79.000.000 €
------------	---	--------------

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 63.500.000 €**

Forderung 29 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Wegfall der geplanten Steigung (+0,458%) zwischen Bau-km 127,2 bis 128 bei gleichzeitiger Beibehaltung des Längsgefälles ab Bau-km 128 Richtung Norden. Dadurch wird in Höhe der Ortschaft Roge eine Tieflage erreicht, die eine Trog- oder Galeriebauweise ermöglicht. Gleichzeitig wird dadurch im weiteren Verlauf die extreme Dammlage in Höhe der Ortschaft Rogerfelde reduziert sowie anschließend im Bereich des Neustädter Binnenwassers eine Reduzierung der Höhenlage. Dadurch ist das Höhenniveau der Bahntrasse unterhalb der BAB und die freie Schallausbreitung über das Neustädter Binnenwasser Richtung Neustadt sowie die Ortschaft Roge wird minimiert.“

Gesetzlicher Anspruch:	Einschnitt von Bau-km 127,8-129,0 mit einer max. Tiefe von 14m. Ca. 510 m Schallschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m. Alle Lärm-Schutzfälle aktiv gelöst. Bau-km 127,8 – 128,2 Gefälle -4,560% und Bau-km 128,2-130,1 Gefälle -12,466%	17.500.000€
------------------------	--	-------------

Forderung:	Insgesamt 1.300 m Einschnitt davon 800 m als Trog (ohne Deckelung) mit einer Tiefe von bis zu 16 m. 225 m Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m im Bereich Rogerfelde. Anpassung Bauwerke Neustädter Straße und Sierhagener Weg.	73.000.000 €
------------	--	--------------

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 55.500.000 €**

Oldenburg in Holstein

Forderung 95:

„Die Trasse durch den Oldenburger Bruch sollte in einem Trog geführt werden. In jedem Fall ist die vorgesehene Lärmschutzwand so zu verlängern und zu erhöhen, dass ein übergesetzlicher Lärmschutz erreicht wird.“

Eine Troglösung ist aufgrund der vorherrschenden Baugrundverhältnisse nicht möglich. In diesem Bereich befinden sich eine Altdeponie, die nicht ausgebaut werden darf, sowie eine hohe Mächtigkeit von Torfen. Darüber hinaus steht hier Grundwasser an. Die EÜ

Oldenburger Graben bildet einen technischen Zwangspunkt, sodass die Gradientenführung im Rahmen der zu-lässigen Längsneigung nicht möglich ist.

Trog in dem Gebiet technisch nicht umsetzbar.

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 0 €**

Göhl

Forderung 37 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Beseitigung des jetzigen höhengleichen Bahnüberganges über die L 59 durch eine Troglösung (siehe auch DF FBQ am 01.12.2016). Die Schaffung dieser Troglösung ist zur Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen (Polizei, Krankenwagen, Feuerwehr) auch für die Bäderorte östlich der Schienenstrecke von großer Wichtigkeit. Der Brandschutz für die Gemeinde Göhl wird durch die Feuerwehr Oldenburg weitestgehend mit sichergestellt. Bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs wäre zudem ein aktiver Lärmschutz nicht möglich, was zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der Bevölkerung führen würde.“

Gesetzlicher Anspruch:	2-gleisige Anpassung des BÜ Göhl (350.000 €) weitere Baukosten (Baustelleneinrichtung und Bauüberwachung) (88.000 €) Schallschutz Göhl (ca. 1000 m und 3,0 m aktiv und 14 SF passiv) (2.800.000 €)	438.000 € 2.800.000 €
Forderung:	Tieferlegung der Trasse: 3 Szenarien 1) aus Lärmschutzgründen – längste Tieferlegung (2.000 m Länge, 8 m Tiefe) ohne Deckelung 2) maximale Tieferlegung für die BÜ-Aufhebung (1.700 m Länge, 8 m Tiefe) 3) minimal notwendige Tieferlegung für die Beseitigung des höhengleichen BÜs* und zusätzlichem Lärmschutz (ca. 1100 m und 3,0 m Höhe) (2.800.000 €)	97.000.000 € 70.000.000 € 15.000.000 € 2.900.000 €

* vorbehaltlich: Tieferlegung muss nicht als wasserdichter Trog realisiert werden

⇒ **Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:** **ca. 14.662.000 €**

Heringsdorf

Forderung 39 (Basis der folgenden Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge):

„Beseitigung der jetzigen höhengleichen Bahnübergänge über die B 501 durch eine Troglösung (siehe auch DF FBQ am 01.12.2016). Die Schaffung dieser Troglösung ist für den gesamten Bäderverkehr von Neustadt in Richtung Heiligenhafen/ Fehmarn von großer Wichtigkeit. Die Erstellung eines aktiven Lärmschutzes wäre bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs nicht möglich; dieses würde zu einer unverträglichen Beeinträchtigung der Bevölkerung und der touristischen Betriebe führen. Die Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen über die B 501 wäre im Falle einer weiteren Höhengleichheit des Bahnübergangs nicht gewährleistet.“

Gesetzlicher Anspruch:	2-gleisige Anpassung der BÜ Heringsdorf (B 501; alt: An der Bäderstr.) (350.000 €) und BÜ Klötzin (alt: BÜ Heringsdorf) (600.000 €), weitere Baukosten (Baustelleneinrichtung und Bauüberwachung) (238.000 €)	1.188,000 €
------------------------	--	-------------

	Schallschutz Heringsdorf (ca. 1.500 m und 6,0 m Höhe aktiv und 3 SF passiv) im Bereich des Trogbauwerkes	6.800.000 €
Forderung:	Tieferlegung der Trasse (2 Szenarien):	
	1) aus Lärmschutzgründen (2.250 m Länge, 8 m Tiefe) ohne Deckelung	99.400.000 €
	2) für die BÜ-Aufhebung (1.500 m Länge, 8 m Tiefe)	64.000.000 €
	Nicht nachverfolgte Kompromisslösung:	
	Fußgängerunterführung und Ersatzweg BÜ Klötzin (3.077.000 €; kosten bereits in Kernforderung 4 abgebildet); EÜ Heringsdorf (10,8 Mio €);	
	Weitere Baukosten (Baustelleneinrichtung und Bauüberwachung) (3.470.000 €)	10.800.000 €
	Lärmschutzwand (1436m und 6,0 m Höhe) (6.800.000 €)	3.470.000 €
		<u>6.800.000 €</u>
	Summe	<u>21.070.000 €</u>
⇒	Übergesetzliche Forderungen in Höhe von:	ca. 91.412.000 €

ANHANG 4: BAUWERKSPEZIFISCHE KOSTENAUFSCHLÜSSELUNG ZUR 100%IGEN KOSTENÜBERNAHME EKRG-MAßNAHMEN

Gemeinde	Bezeichnung	Straßen- baulast- träger	Kosten Bauwerk [T€]	Anteil Stra- ßenbaulast- träger [T€]	Verbleibender Kostenanteil (25%) [T€]
Lübeck	BÜ Zur Teerhofinsel → SÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Stadt Lübeck	5.566	1.855	464
Bad Schwartau	BÜ Elisabethstraße → Ersatzweg und Rückbau BÜ	Bad Schwartau	413	138	34
	BÜ Kaltenhöfer Straße → SÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Bad Schwartau	7.551	2.517	630
Ratekau	-	-	-	-	-
Timmendorfer Strand	BÜ Schwedenweg → Ersatzloser Rückbau	Timmendor- fer Strand	120	40	10
Scharbeutz	BÜ Gronenberg → EÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Scharbeutz	998	333	83
	BÜ Kinderheim → Ersatzloser Rückbau	Scharbeutz	76	25	6
	BÜ Haffkrug → Ersatzloser Rückbau	Scharbeutz	109	37	9
Sierksdorf	-	-	-	-	-
Altenkrempe	-	-	-	-	-
Schashagen	SÜ Stegelbusch → SÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Schashagen	3.776	1.259	315
	BÜ Schafhagen → Ersatzloser Rückbau	Schashagen	86	29	7
	BÜ Groß Schlamin → Ersatzloser Rückbau	Schashagen	85	28	7
Beschendorf	SÜ Kirschenallee (K 58) → SÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Kreis Ost- holstein	1.800	600	150
Lensahn	EÜ Brunskruger Weg → EÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Lensahn	837	279	70
	BÜ Lensahn → Ersatzloser Rückbau	Lensahn	8	3	1
	EÜ Moosbruch (K 39) → EÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Kreis Ost- holstein	1.330	443	111
Oldenburg in Holstein	BÜ Sebenter Weg → SÜ als Ersatzbauwerk zum BÜ	Oldenburg i.H.	3.000	1.000	250
	BÜ Bruchweg → Ersatzloser Rückbau	Oldenburg i.H.	99	33	8
	BÜ Oldenburg Stadt → Ersatzloser Rückbau	Oldenburg i.H.	95	32	8
	BÜ Milchdamm → Ersatzloser Rückbau	Oldenburg i.H.	90	30	8
Göhl	-	-	-	-	-
Heringsdorf	BÜ Rellin → Neubau SÜ	Heringsdorf	2.298	766	192
	BÜ Klötzin → Neubau Fußgängerunterführung und Ersatzweg	Heringsdorf	3.077	1.026	256
Neukirchen	BÜ Satjewitz → Neubau Fußgängerunterführung	Neukirchen	1.866	622	156
	BÜ Neukirchen (K 56) → Neubau SÜ	Kreis Ost- holstein	6.500	2.167	542
	BÜ Sütel → Neubau SÜ	Neukirchen	1.991	664	166

	BÜ Bergmühle → Neubau SÜ	Neukirchen	2.424	808	202
Großenbrode	BÜ Feldscheide → Ersatzloser Rückbau	Großenbrode	81	27	7
	BÜ Pomosinwerk → Ersatzloser Rückbau	Großenbrode	92	31	8
	BÜ Großenbrode → Ersatzloser Rückbau	Großenbrode	102	34	9
Fehmarn	-	-	-	-	-
Summe			44.470	14.826	3.709

Tabelle 22: Übersicht 100%ige Kostenübernahme EKrG-Maßnahmen ²³

²³ Basis dieser Kostenansätze sind reale Baukosten ohne Planungskosten und ohne Risikozuschläge



► Nr. VO/2019/07238
öffentlich

Lübeck, 21.02.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

Planung von Feuerwehrgerätehäusern in Groß Steinrade und Kronsforde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.03.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.03.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bürgerschaftsauftrag aus der Sitzung vom 27. September 2018
Interfraktioneller Antrag von CDU, FDP, Freie Wähler & GAL und SPD (VO/2018/06546):
Fragen zum Stand der Planung von Feuerwehrgerätehäusern an den Standorten „Groß Steinrade“ und „Kronsforde“ sowie Hinweise zum Vorgehen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 3.370 Feuerwehr
KWL
Ergebnis: Zustimmend

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

☐
☒

Ja
Nein

Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen
sind in der anstehenden Anfrage nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein
Ja (Anlage 1)

Bericht:

Die Fragen aus dem Antrag werden vom Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL), nach Rücksprache mit der Feuerwehr und der KWL, wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Was ist im Jahr 2018 veranlasst worden, um für die „FF Groß Steinrade“ und „FF Kronsforde“ Gerätehäuser zur Verfügung zu stellen?

2018 wurde die KWL durch den Fachbereich 5 beauftragt, für die Standorte Feuerwehrgerätehaus Kronsforde und Groß Steinrade eine Vorplanung vorzunehmen. In diesem Zuge sollten

- objektbezogen Kosten ermittelt werden und
- die vakanten Grundstücke auf eine mögliche Verwendung für die Anordnung und den Betrieb von Feuerwehrhäusern überprüft werden.

Für das Feuerwehrgerätehaus Kronsforde wurde dabei ein Grundstück am Sportplatz und für das Feuerwehrgerätehaus Groß Steinrade ein Grundstück am Margaretha-Jenisch-Ring untersucht.

Als Grundlage für die Planung wurden 2018 seitens der Feuerwehr vom Stadtfeuerwehrverband der Nutzungsbedarf für den Standort „Groß Steinrade“ ermittelt und zur Verfügung gestellt. Dieser sollte zunächst auch für die Vorplanung des Standortes „Kronsforde“ zugrunde gelegt werden.

Für den Standort „Feuerwehrgerätehaus Groß Steinrade“ wurde in 2018 ein Mietangebot vom Grundstückseigentümer vorgelegt und ein Mietvertragsentwurf ausgearbeitet. Die Verwaltung hat aus Gründen der wirtschaftlichen Nachteile hiervon Abstand genommen.

Die Feuerwehr konkretisierte in letzten Gesprächen im Februar 2019 die Bedarfe für die beiden Standorte in der Form, dass

- am Standort Steinrade kein Unterrichtsraum wegen der Verfügbarkeit des Dorfgemeinschaftshauses erforderlich ist und
- der Standort Kronsforde so zu planen ist, dass perspektivisch eine Erweiterung für die Aufnahme der Freiwilligen Feuerwehr Büssau umsetzbar ist.

Frage 2:

Welche Entscheidungen stehen momentan aus?

Die KWL und die Hansestadt Lübeck werden sich über die erforderliche Projektorganisation und –struktur abstimmen, mit der Zielrichtung, die KWL als Bauträger zu beauftragen. Im Einzelnen ist festzulegen, welche Organisationen / Einheiten mit welchen Aufgaben im Projekt beteiligt werden sollen.

Zudem ist für Kronsforde die Festlegung des Grundstücks vorzunehmen. Aus Sicht der Feuerwehr ist das Grundstück geeignet.

Frage 3:

Sind das GMHL oder die KWL beauftragt worden, einen Bau in eigener Regie zu errichten?

Die KWL ist damit beauftragt worden, eine erste Planungsidee zu entwickeln und zu bewerten. Diese liegt jetzt vor, mit der Einschätzung, dass eine Eigenrealisierung wirtschaftlicher ist, als eine Investorenlösung (mit anschließendem Mietverhältnis) und eine Weiterverfolgung erfolgen soll.

Frage 4:

Welche städtische Fläche steht in Groß Steinrade neben der des Investors zur Verfügung?

Die KWL teilt hierzu mit, dass das Grundstück am Margaretha-Jenisch-Ring als Standort für ein Feuerwehrgerätehaus vorgesehen ist. Eine weitere Fläche wird nicht betrachtet.

Frage 5:

Sind mit dem Grundstückseigentümer in Groß Steinrade Verhandlungen über den Ankauf des Grundstücks geführt worden?

Ja, die KWL hat mit dem Grundstückseigentümer gesprochen. Der bislang bekannte Grundstückspreis wird weiterhin mit der Begründung vom Anbieter gefordert, dass dieser von ihm im Zuge des Grundstückskaufes bezahlt wurde. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gebracht worden.

Frage 6:

Wie sieht die angedachte Modulbauweise des FF Hauses in Steinrade konkret aus?

Hierzu teilt die KWL mit, dass im Rahmen der bisherigen Planung die Baukonstruktion als Holzrahmenbau vorgeschlagen wird, welcher mit einem hohen Maß an Vorfertigung realisierbar ist. Dabei wird ein möglichst einheitliches Raster der Wand- und Dachelemente angestrebt. Einfluss auf die Rasterteilung haben die Grundstücksgeometrie, die Vorgaben des B-Plans sowie das Raumprogramm.

Frage 7:

Sind die Freiwilligen Feuerwehren bei den Beratungen der Stadt ständig eingebunden? Wer "spricht" für die beiden FF?

Der KWL stand als Ansprechpartner des Nutzers der Stadtfeuerwehrverband Lübeck, vertreten durch den stellv. Stadtweführer, zur Verfügung. Begleitet wurden die Planungsgespräche durch die Berufsfeuerwehr, vertreten durch die Bereichsleitung sowie den Abteilungsleiter Vorbeugender Brandschutz.

Zu den Hinweisen aus dem Antrag teilt das GMHL, nach Rücksprache mit der Feuerwehr und der KWL, folgenden Stand mit:

Hinweis 1:

Bis zur Novembersitzung 2018 ist der Bürgerschaft ein detaillierter Kostenvergleich (Bau durch die Stadt bzw. einer städtischen Gesellschaft / Bau durch einen privaten Investor) vorzulegen.

Hierzu fanden in KW 08 / 2019 Gespräche innerhalb der Verwaltung statt. Auf der Grundlage einer verfestigten Planung wurden Kostenvergleiche als Grundlage für eine Entscheidungsfindung in den nächsten Schritten erstellt. Die Kostenermittlung für das Gerätehaus für die Freiwillige Feuerwehr Kronsforde liegt bei 973.000 € brutto für KGR 100-700, wobei sich das Grundstück im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet. Für die Freiwillige Feuerwehr Groß Steinrade liegt die Schätzkosten bei 976.000 € brutto für KGR 100-700.

Hinweis 2:

Im Haushalt 2019 ausreichend Mittel (Bau in Eigenregie oder Mietmodell) für die Gerätehäuser einzustellen.

Nachdem die Planungsmittel in den vergangenen Jahren eingestellt und nicht umgesetzt worden sind, wurden diese in 2018 gestrichen. Jedoch hat der Bereich Haushalt und Steuerung zugesichert, dass die Planungsmittel in ausreichendem Umfang in 2019 zur Verfügung stehen, sobald entsprechende Aufträge anstehen.

Die Bau-, Herstellungs- und Ausrüstungskosten werden in den Anmeldungen für die Haushaltsplanungen 2020 ff vom Fachbereich 3 berücksichtigt.

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen



► Nr. VO/2019/07403
öffentlich

Lübeck, 20.03.2019

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

Sachstand zum Hafenentwicklungsplan 2030 - Start des öffentlichen Beteiligungsverfahrens

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.03.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Kenntnisnahme
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
07.05.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.05.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.05.2019	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.05.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit der Vorlage VO/2013/00904 beauftragte die Bürgerschaft in der Sitzung vom 28.11.2013 die Verwaltung, den Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030) aufzustellen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

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

☐
☒

Ja

Nein

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47f Gemeindeordnung (GO) ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden. Allerdings erfolgt grundsätzlich eine Beteiligung im Rahmen der Dachmarke LübeckÜberMorgen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒

Nein

☐ Ja (Anlage 1)

Bericht:

Die Verwaltung hat seit der Beauftragung durch die Bürgerschaft verschiedene Grundlagengutachten erstellen lassen und darüber mit den Vorlagen VO/2015/02673, VO/2016/03550, VO/2016/03552, VO/2016/03720, VO/2016/03721 und VO/2016/03722 die Politik informiert. Zudem wurden alle wesentlichen Ergebnisse der Grundlagengutachten im Rahmen von zwei öffentlichen Veranstaltungen präsentiert (logRegio Logistikforum am 02.09.2015 und logRegio Branchenkonferenz am 06.06.2016).

Bisher bestand das Hauptaugenmerk bei der Erstellung des HEP 2030 darin, fachlich begründet darzustellen, welche Flächenbedarfe für die Abwicklung der aus der Seeverkehrsprognose abgeleiteten Ladungsmengen erforderlich sind.

Dazu wurden systematisch die Schiffsgrößenentwicklung und die prognostizierten Produktivitätskennzahlen der Terminals, die Langzeittrends bei eventuellen Veränderungen der Ladungsträgerstruktur sowie eventuelle zukünftige Umschlagpotenziale berücksichtigt.

Diese Einschätzung führt zu dem Ergebnis, dass unter Zugrundelegung eines Ladungsszenarios, das die feste Fehmarnbeltquerung und einen intensiven Warenaustausch mit Russland berücksichtigt, es in Lübeck unter optimalen wettbewerblichen Rahmenbedingungen zu Umschlagflächendefiziten kommen kann, die nur durch Erweiterung von möglichst mündungsnahen Hafenflächen zu kompensieren wäre.

Die Ergebnisse der Grundlagengutachten liegen seit Mitte 2016 vor und stellen den Block 2 des von der Bürgerschaft beschlossenen Vorgehens dar. Der Managementplan für das FFH-Gebiet Untertrave liegt seit Ende 2017 vor und bildet den Grundstein für das nature inclusive planning (Block 3).

Der fachgutachterliche Schlussbericht (fachlicher HEP) befindet sich in der finalen fachlichen Abstimmung. Dabei müssen insbesondere die in den letzten Jahren getroffenen richtungsweisenden Investitionsentscheidungen der Umschlagsunternehmen LHG und Lehmann zur Ansiedlung eines Forstprodukteterminals am Skandinavienkai bzw. zur Erweiterung des Lehmannkai 1 eingearbeitet werden.

Damit liegen die fachlichen Grundlagen, die zwar schwerpunktmäßig den Zeithorizont 2030 betrachten, in ihrer Systematik aber auch darüber hinaus Bestand haben, weitestgehend vor.

Bereits beim Beschluss der Bürgerschaft zur Aufstellung des HEP 2030 wurde erkannt, dass derartige raumbedeutsame, strategische Entscheidungen zur Sicherung und Stärkung des Hafens als standortprägende Verkehrsinfrastruktureinrichtung, nur mit einer transparenten Öffentlichkeitsbeteiligung einhergehen können. Diese steht jetzt an und ist Hintergrund dieses Berichtes.

Port of Lübeck als Einheit im öffentlichen Bewusstsein verankern

Für eine erfolgreiche Entwicklung des Hafens und damit der maritimen Logistikwirtschaft ist es wichtig, dass der Hafen als **eine** einheitliche Struktur wahrgenommen wird, in der verschiedene Wirtschaftsunternehmen erfolgreich agieren können: Die Diversität der Hafenunternehmen sorgt hierbei dafür, dass einerseits eine Spezialisierung auf bestimmte Produktpaletten vorhanden ist und gleichzeitig der Hafen nach außen eine Flexibilität auf die Entwicklung von Warenströmen darstellt. Diese Sichtweise auf den Wirtschaftsorganismus „Port of Lübeck“ ist weiter auszubauen und

insbesondere bei den Hafenbetreibern weiter zu verankern.

Es ist festzustellen, dass der Port of Lübeck bisher in der Öffentlichkeit und bei den Kunden nicht als Einheit wahrgenommen wird und seine Akteure auch derzeit nicht nach einheitlichen Zielsetzungen auftreten. Eine Ursache mag darin liegen, dass die Hafenunternehmen unterschiedliche z.T. konkurrierende Interessen - auch auf der HEP-Planungsebene - verfolgen.

Ein weiterer kommunikativer Punkt ist deshalb die Verankerung des Hafens und seiner Bedeutung im Bewusstsein der Öffentlichkeit. Hier ist festzustellen, dass diverse Akteure wahrgenommen werden, die strategische Hafenplanung als Aufgabe der Stadt aber nicht in diesem Umfang stattfindet. Damit sind Entwicklungsszenarien, die für den Hafen aus rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten wünschenswert wären, mitunter schwer kommunizierbar.

Die nicht vorhandene öffentliche Wahrnehmung der strategischen Hafenplanung als städtische Leistung spiegelt sich in der öffentlich diskutierten Forderung nach Einrichtung eines Hafenrates/Hafenbeirates oder Ähnlichem wieder.

Strategische Hafenplanung – Kontinuierliche städtische Aufgabe

Diesem ist aus Sicht des Fachbereichs 5 zwingend durch städtische Aktivitäten zu begegnen. Für den Port of Lübeck muss es einen kontinuierlichen Prozess für die Hafenentwicklung geben, der dynamisch auf die Änderungen der äußeren Einflüsse reagieren kann und der eine langfristige strategische Ausrichtung über mehrere Dekaden erlaubt.

Hierfür bedarf es eines entsprechenden öffentlichen Vorbereitungsprozesses, indem die Bedeutung der strategischen Hafenplanung als kontinuierliche städtische Aufgabe herausgearbeitet wird und so die Basis für einen breiten Dialog und für eine mehrheitliche Akzeptanz für Hafenentwicklungsmaßnahmen geschaffen wird.

Dabei ist der derzeitige Planungshorizont bis 2030 der richtige Zeitraum. Auch wenn bis dahin aufgrund der langen Genehmigungszeiträume für infrastrukturelle Großmaßnahmen in der heutigen Gesellschaft keine großräumigen Umstrukturierungen und Neuausrichtungen realisierbar sind, so ist genau dies eine Chance, strategische Hafenplanung im öffentlichen Bewusstsein erlebbar zu gestalten und zu verankern. Der jetzige Stand zum Entwurf des fachlichen HEP stellt eine mögliche und realistische Entwicklung unseres Hafens bis 2030 dar und zeigt im Hinblick auf die begrenzte zeitliche Komponente von verbleibenden 11 Jahren und vor allem auch aus den Finanzierungsmöglichkeiten heraus machbare Projekte zur Verbesserung des Hafenbetriebes und zur Positionierung des Hafens im internationalen Wettbewerb im Ostseeraum auf. Inhaltlich wird der HEP 2030 die realistischer Weise erwartbaren Umschlagmengen und deren Abbildung im Port of Lübeck aufzeigen. Schwerpunktmäßig wird insbesondere dargestellt werden, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen und der seewärtigen Erreichbarkeit ergriffen werden müssen, um die Wettbewerbsposition zu erhalten und zu stärken.

Konsultationsprozess mit Stakeholdern

Im angestrebten Partizipationsprozess sollen diese Ergebnisse wie auch die Ziele der strategischen Hafenentwicklung einer kritischen Diskussion mit Vertretern der maritimen Wirtschaft und Vertretern des öffentlichen Lebens (= Stakeholdergruppe) unterzogen werden. Im Abschluss dieser Phase werden dann der Bürgerschaft die Ergebnisse der Verwaltung ergänzt um die Stellungnahme dieser Stakeholdergruppe vorgelegt werden.

Im Gegensatz zu der Forderung aus der maritimen Wirtschaft nach einem Hafenbei-

rat besteht die Stakeholdergruppe aus einem Querschnitt an gesellschaftlichen Gruppen, die alle von der Entwicklung des Hafens betroffen sind oder diese (kritisch) begleiten. Dieser öffentliche Beteiligungsprozess ist als Konsultation – als ein Ort der Beratung - zu verstehen. Er dient ausdrücklich nicht der Mitentscheidung.

Für diese beschriebene Konsultation/Beratung wird eine Arbeitsgruppe Hafenentwicklung (AG Hafenentwicklung) ins Leben gerufen. Die Geschäftsführung für die AG liegt bei der Lübeck Port Authority (LPA). Als Ziel soll die folgende Zusammensetzung angestrebt werden (Gruppe / Anzahl der Sitze):

- Hafenumschlagsunternehmen / 6
- hafenansässige Reedereien / 4 – Besetzung erfolgt über den Verein der Lübecker Schiffsmakler
- ansässige Speditionen / 4 – Besetzung erfolgt über den Verein der Lübecker Spediteure
- IHK / 1
- LogRegio e.V. / 1
- WSA Lübeck (1), Lotsenbrüderschaft (1) und Nautischer Verein (1)
- relevante Bürgerinitiativen/-vereine / 6
- Lübecker Bürger / 4 – Auswahl über eine Bewerbungsplattform mit Losverfahren auf einer öffentlichen Veranstaltung
- Travenutzer bzw. maritime Interessensgruppen / 4
- Umwelt- und Naturschutzverbände / 4

Die AG Hafenentwicklung erstellt einen Ergebnisbericht mit Empfehlungen für den fachlichen HEP.

Als Zeitplan sind folgende Phasen aufzulisten:

Phase 1: Vorbereitung & Sondierungsgespräche mit den geplanten Teilnehmern der AG Hafenentwicklung (März bis Mai 2019)

Phase 2: Konsultation und Beratung

- Öffentliche Auftaktveranstaltung zwecks Einführung in das Thema und Vervollständigung der Arbeitsgruppe (Juni 2019)
- Sitzungen der AG Hafenentwicklung (Beginn mit Zieldefinition und anschließend Bewertung des fachlichen HEP) (Juni bis November 2019)
- Öffentliche Abschlussveranstaltung mit Vorstellung der Ergebnisse (Dezember 2019 / Januar 2020)

Phase 3: finale Bearbeitung des Ergebnisberichts und Abstimmung / ggf. Anpassung des fachlichen HEP mit Erstellung der Bürgerschaftsvorlage. Die Entscheidungsvorlage enthält einen fachlichen HEP und einen Ergebnisbericht des Konsultationsverfahrens. Ziel ist eine Beratung und Beschlussfassung in der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bis April 2020.

Beteiligungsstrang 1

Hansestadt LÜBECK
LPA | Lübeck Port AuthorityP1:
Sondierung

P2: Dialog

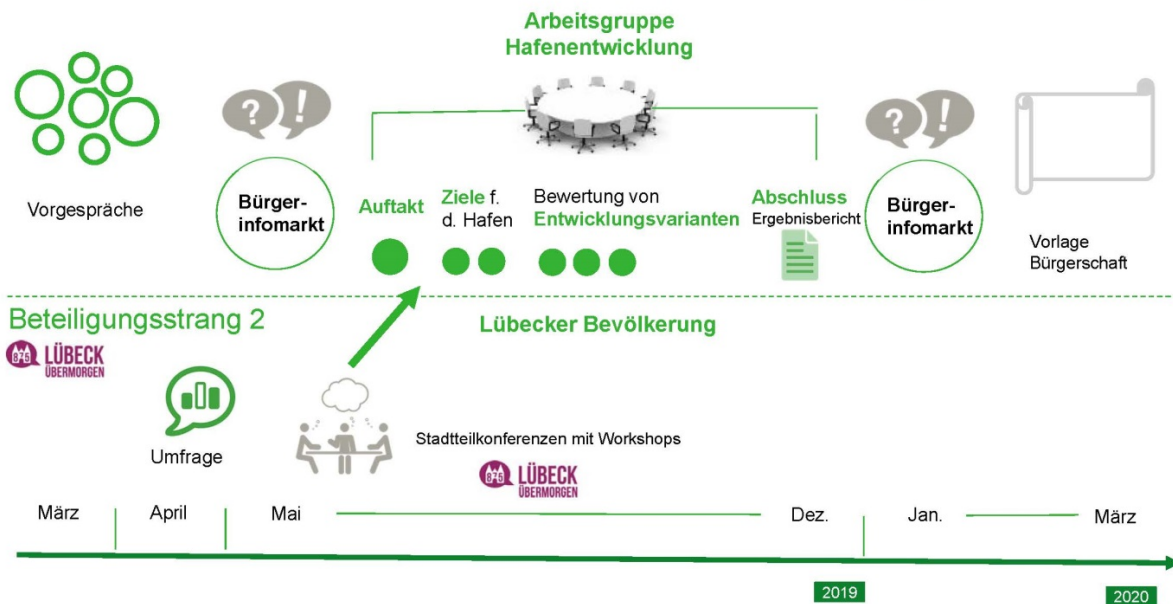
P3:
Präsentation d.
Ergebnisse

Abb. 1 – Schema bzgl. Ablauf und Phasen des Konsultationsprozesses HEP2030

Für den Konsultationsprozess hat die LPA eine professionelle externe Moderation beauftragt.

Die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt über die Stadtteilworkshops im Rahmen der Abstimmungen zu LÜBECK überMORGEN und laufend parallel zur Arbeit der Arbeitsgruppe. Die Ergebnisse, Anregungen und Bedenken der Lübecker Bevölkerung, die sich aus den Stadtteilworkshops ergeben, werden in die Arbeitsgruppe Hafenentwicklung eingespeist.

Ein entsprechender Internetauftritt bzgl. der Bedeutung des Port of Lübeck sowie den jeweils aktuellen Sachstand zur HEP-Abstimmung wird begleitend unter der Dachmarke LÜBECK überMORGEN aufgesetzt. Die Protokolle der Arbeitsgruppensitzungen werden hier ebenfalls veröffentlicht.

Parallel zum öffentlichen Konsultationsprozess werden der Bauausschuss und der Hauptausschuss in regelmäßigen Abständen mündlich über den Stand informiert.

Mit diesem beschriebenen Vorgehen wird so der Hafenentwicklungsplan 2030 als Grundlage einer kontinuierlichen Fortschreibung der Lübecker Hafenstrategie dienen und den ersten realistischen Rahmen mit dem Zeithorizont bis 2030 setzen.

Perspektivisch besteht nach Verabschiedung des HEP 2030 das Ziel, den beschriebenen kontinuierlichen Strategieprozess in das Handeln der LPA zu integrieren und durch die AG Hafenentwicklung konsultativ begleiten zu lassen. Dadurch wird der öffentliche Wunsch nach einem Hafenbeirat konstruktiv erfüllt.

Anlagen :

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2019/07396
öffentlich

Lübeck, 19.03.2019

Anfrage

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: claudia.burgdorf@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Die Unabhängigen: Anfrage des AM Barbara Steffen: Nachpflanzung von Straßenbäumen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.03.2019	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	

Anfrage:

Im gesamten Stadtgebiet werden Straßenbäume entnommen und nicht wieder nachgepflanzt. Baumstümpfe geben ein trostloses Bild ab (siehe Anlagen).

Bäume in der Stadt sind wichtig, nicht nur für die Ästhetik - fortlaufender Straßenzug, Erhalt des Alleecharakters – sondern vor allem für das Kleinklima und für den Schutz der Stadt vor Erwärmung.

In diesem Zusammenhang wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- 1. Wird die Entnahme der Bäume im Baumkataster dokumentiert?*
- 2. Nach welchen Kriterien werden Bäume nachgepflanzt?*
- 3. Ist eine Neupflanzung im Bereich der Musik- und Kongresshalle für dieses Jahr vorgesehen?*

Begründung:

Anlagen :

7 Fotos















► Nr. VO/2019/07289
öffentlich

Lübeck, 04.03.2019

Anfrage

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: claudia.burgdorf@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Anfrage des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Ergänzung zu VO/2019/07284: Lichtmasten als Ladestationen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

Der Punkt a) wird um folgende Frage ergänzt:

Wird überprüft, ob bei Austausch defekter Lichtmasten oder bei Sanierung aufgrund mangelnder Standfestigkeit von Lichtmasten eine Versetzung an den Fahrbahnrand/Parkstreifen möglich ist?

Dies betrifft die Situation : „Fahrbahn-Parkstreifen-Bordstein-Radweg-Gehweg“. Aktuell stehen zahlreiche Lichtmasten zwischen Rad- und Gehweg. Diese werden dann, allerdings wenn sie erneuert werden, NICHT in Richtung Parkstreifen, sondern in Richtung Grundstücksgrenze versetzt.

Begründung:

Anlagen :

► **Nr. VO/2019/07307**
öffentlich

Lübeck, 07.03.2019

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90 / Die Grünen): Nachfrage zur Anfrage VO/2018/05917 - Parkplatzsituation Hochschulstadtteil

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Wie ist der Status quo bezüglich der Parkraumgestaltung im Wohngebiet Lämmerstieg und Umgebung?

Was hat sich seit der Anfrage der CDU (siehe Vorgangsnummer) getan und bis wann werden welche Maßnahmen wie beispielsweise die Markierungen umgesetzt?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07426
öffentlich

Lübeck, 25.03.2019

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

Anfrage des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) - Gewölbekeller und Domhof

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Aufbauend auf die Antwort von Frau Dr. Hunecke zur Vorlage VO/2019/06886, folgende Fragen an das GMHL:

- Aus welchem Grund wurden hier trotz Förderzusage, das eine Projekte abgebrochen?
- Wann werden die noch offenen Baumängel klassifiziert, priorisiert, haushälterisch geordnet?
- Zu welchen Mängeln bestehen bereits Maßnahmen und bis wann können diese begonnen und ausgeschrieben werden?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

► Nr. VO/2019/07439
öffentlich

Lübeck, 27.03.2019

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Nachverdichtung und hybriden Nutzung von Handelsimmobilien als ein Lösungsansatz zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Denken wir neu: Zur Miete bei Aldi und Lidl - Leben beim bzw. über dem Discounter

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist angespannt. Bezahlbarer Wohnraum ist knapp, geeignete Flächen sind rar. Nach allem was man weiß, wird auch in Lübeck der Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum in den nächsten Jahren ansteigen. Kreative Lösungen sind gefragt. Eine Lösung könnte die Nachverdichtung und hybride Nutzung von Handelsimmobilien sein. Der Trend zum Neubau gemischter Handelsimmobilien zeichnet sich einiger Zeit ab. Das Konzept beruht auf der Kombination ehemals eingeschossiger Flachbauten von Discountern mit Wohnungen, Arztpraxen oder auch Kindergärten. Die Mischnutzung hat Potential, macht niedrige Mieten möglich und bietet zudem viele weitere Win-Win-Optionen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- 1.. Wie bewertet die Verwaltung die Möglichkeit der Nachverdichtung von Handelsimmobilien in Lübeck und den Trend zum Neubau gemischter Handelsimmobilien?
- 2.. Wieviel zusätzlicher Wohnraum könnte bei Aldi, Lidl und & in der Hansestadt entstehen?
- 3.. Gibt es bereits Erfahrungen mit derartigen Objekten im Stadtgebiet?
- 4.. Gab es schon Anfragen der Discounter zum Thema Nachverdichtung ?
- 5.. Gab es vielleicht sogar eine Initiative der Stadt im Rahmen eines „Discountergipfels“ die Handelsketten dazu zu bewegen ihre Verkaufsflächen besser zu nutzen?

- 6.. Welche Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Bauleitplanung müssen geschaffen werden um derartige Projekte möglich zu machen? Viele Discounter befinden sich in Gewerbegebieten, in denen nach § 8 BauNVO Wohnungen nur ausnahmsweise zugelassen werden können. Und dies auch nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet sind.
- 7.. Macht es Sinn in dem für das Jahresende vorgesehenen Flächennutzungsplan bereits entsprechende Möglichkeiten und Nutzungsoptionen vorzusehen?

Begründung:

Hintergrund:

Es ist vor allem die Knappheit, die zu neuen Ideen zwingt. Nicht nur Wohnraum ist knapp, sondern auch Handelsflächen. Auch in den nächsten Jahren wird von einer steigenden Nachfrage nach Mietimmobilien in der Hansestadt auszugehen sein. Das Bevölkerungswachstum hält an. Mehr Einwohner bedeuten auch mehr potentielle Kunden. Um diese zu erreichen zu können müssen die Handelsketten zusätzliche Märkte bauen bzw. bestehende Märkte ausbauen. Das erfordert Platz, der immer rarer wird.

Die großen Discounter haben auf die veränderten Rahmenbedingungen reagiert und planen an ausgewählten Standorten Filialen mit angeschlossenen Wohnungen, Praxen und Büros. Die Handelsketten agieren dabei nicht immer freiwillig, sondern oft auf politischen Druck. Gab es bisher angemietete Geschäfte im Erdgeschoss mehrgeschossiger Wohngebäude sowie einzelne gemischte Projekte, gewinnt die Nachverdichtung zunehmend an Bedeutung.

Die Konzepte der Handelskonzerne sehen vor, Mehrfamilienhäuser auf zentral gelegenen City-Grundstücken zu errichten, auf denen bereits ein Discounter steht. Die vorhandenen Discountergebäude werden abgerissen, durch Neubauten ersetzt und um darauf liegende ein- oder mehrstöckige Wohnblöcke ergänzt. Bei den Projekten sollen einfache, modern und zweckmäßige Bauten mit einem großzügigen Discountmarkt im Erdgeschoss entstehen.

Während Lidl sich am Mietspiegel orientiert sollen die Aldi-Wohnungen günstig vermietet werden. Geplant ist ein Sozialwohnungsanteil von 30%. Selbst in Hamburg und Berlin werden Mieten um die 6,50 Euro kalt pro qm angepeilt. Bei allen anderen Wohnungen gibt es einen Mietpreisdeckel: Maximal 10 Euro kalt werden angestrebt. Diese Miete ist eine Kampfansage für den Wohnungsmarkt in entsprechenden Stadtteilen. Auch Lidl möchte ein gutes Preis-Leistungsverhältnis bieten, orientiert sich aber am Mietspiegel. Aldi profitiert davon, dass viele Grundstücke bereits seit vielen Jahren im Unternehmensbesitz sind.

Ein solches Konzept hätte man auch für den Aldi-Markt in der Ratzeburger Allee mal andenken können, der aktuell umgebaut wird. Eine solche Immobilie, in einer solchen Lage unmit-

telbar an der Uni gelegen, hätte durchaus das Potential für das neue Konzept gehabt. Mehrere Wohneinheiten hätten alleine dort zusätzlich entstehen können.

Beispiele wo anderswo bereits entsprechende Projekte realisiert wurden:

Die Aldi-Gruppe ist wie so oft auch bei der Nachverdichtung und hybriden Nutzung von Handelsimmobilien ein Vorreiter. Die Aldi-Gruppe ist seit 1961 in Deutschland aktiv, hat heute mehr als 2300 Filialen und ist mit 30,453 Mrd. Euro umsatzstärkster Discounter Deutschlands (Bruttoumsatz, alle Zahlen aus 2017), gefolgt von Lidl mit 23,470 Mrd. Euro. Netto weist 2017 insgesamt 14,363 Mrd. Euro aus, Penny 8,170 Mrd. Euro.

Aldi Nord startet mit mehreren Leuchtturmprojekten in Berlin. Tausende Wohnungen will der Discounter auf die Dächer seiner Filialen setzen. In Berlin-Neukölln und in B-Lichtenberg sollen 200 Wohnungen entstehen. 15 Standorte weitere Standorte in Berlin befinden sich in der Planung. Allein in der Hauptstadt könnten 2000 Wohnungen auf 30 geeigneten Discountmärkten aufgesetzt werden. Das Prinzip ist immer gleich: Unten Einkaufen, oben Wohnen! Die Entwürfe sind unspektakulär: Um 50-60 Wohnungen errichten zu können ist ein sechsstöckiger Neubau erforderlich. Viele Wohnungen verfügen über einen Balkon und über ausreichend Parkplätze. Es geht aber auch kleiner: auf den Aldi am Torfmoorkamp in Kiel-Wik wurden 10 Wohnungen in einem dem Eingang abgewandten Bereich aufgesetzt. Es handelt sich um 2-Zimmerwohnungen, die sich über 2 Etagen erstrecken mit jeweils einer Terrasse.

Aldi Süd vermietet schon seit Jahren 43 Wohnungen in Tübingen, die sich über oder neben Aldi-Filialen befinden. In Ballungsräumen wie Köln oder München wurden bereits weitere Filialen in Kombination mit Wohnungen realisiert.

Lidl baut in Hamburg in der Holstenstraße eine Filiale mit Hotel. Im Erdgeschoss befindet sich eine 1300 qm große Lidl-Filiale, in den 5 Stockwerken darüber logieren in 300 Zimmern Hotelgäste. Zudem plant Lidl in einem anderen Hamburger Stadtteil eine Filiale mit einer Kita obendrauf. Dies ist eine Idee, die sich in Stuttgart bewährt hat. In Berlin hat Lidl 2017 bereits 30 Wohnungen auf mehrere Filialen im Stadtteil Prenslauer Berg gesetzt. Am Tegernsee vermietet Lidl 17 Wohnungen in einer Topdestination. Weitere Projekte sind geplant.

Norma hat im Obergeschoss einer Filiale in Nürnberg eine Kindertagesstätte errichtet, Wasserspielplatz auf dem Dach inklusive. Ferner hat die Handelskette auf dem Grundstück auch den Bau von Reihenhäusern und Geschosswohnungen geplant.

Vorteil für die Stadt:

- Würde man das Thema forcieren und entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, idealerweise proaktiv Einzelgespräche mit potentiellen Vorhabenträgern führen oder einen „Discountergipfel“ einberufen mit dem Ziel die Discounter dazu zu bewegen ihre Verkaufsflächen besser zu nutzen, würde sich eine weitere Option ergeben bezahlbaren Wohnraum sowie Sozialwohnungen zu schaffen.

- Man könnte auch noch einen Schritt weiter gehen: Aktuell laufen bei nahezu allen Discountern milliardenschwere Modernisierungsprogramme. Häufig sind die Konzerne auf Baugenehmigungen angewiesen. Angesichts des knappen Wohnraums sind diese immer schwerer zu bekommen. Eine Nachverdichtung und hybride Nutzung der Gebäude könnte eine Lösung sein. Heißt: damit neue Handelsflächen genehmigt werden, müssen die Unternehmen dazu beitragen Wohnraum zu schaffen. Man würde den Handel bei der Stadtentwicklung stärker in die Verantwortung nehmen. Wer kooperiert bekommt leichter geeignete Flächen. Dies muss nicht zwingend ein Muss sein, wäre aber ein gutes Argument.

- Ziel der „Discounter-Strategie“ könnte sein: Lieber Gebäude aufstocken, als Grünflächen verbrauchen und zudem eine Stadt der kurzen Wege schaffen. Im Ergebnis werden die knappen Raum-Ressourcen besser genutzt und einstöckige Supermärkte zum Auslaufmodell.

Vorteil für Discounter

- Die Entwicklung neuer Projekte ist für Unternehmen ein Mittel zur Expansion. Handelsketten geht es häufig darum Verkaufsflächen zu erweitern. Dem Bedürfnis könnte man entgegenkommen. Eine Win-Win-Situation würde sich ergeben, wenn man die Ketten dazu bringt im Gegenzug Wohnungen zu bauen. Für neue Wohnungen gibt's mehr Fläche. Eine größere Verkaufsfläche bedeutet ein größeres Sortiment, mehr Kunden, mehr Umsatz.

- Mehrgeschossige Handelsimmobilien sind zudem betriebswirtschaftlich effizienter und nebenbei auch näher am Kunden. Wer über einem Lebensmittelmarkt wohnt, kauft dort mit großer Wahrscheinlichkeit auch ein.

- Viele Grundstücke sind bereits im Besitz der Unternehmen. Sie müssen keine heutigen Mondpreise zahlen. Bau- und Investitionskosten halten sich in Grenzen. Die Objekte können mit bodentiefen Fenstern, breiten Gängen, begrünten Dächern mit Photovoltaikanlage sowie Ladestationen für Elektro-Autos ausgeführt werden. Und alles auf engstem Raum.

- Discounter können sich mit derartigen Projekten letztlich einen Imagegewinn verschaffen.

Vorteil für Mieter:

- Mieter würden vom größeren Angebot an bezahlbarem Wohnraum profitieren. Der Vorteil der kurzen Wege gestattet es Kühlschrank und Lagerflächen übersichtlich zu dimensionieren. Alles was benötigt wird kann jeweils frisch eine Etage tiefer besorgt werden. Die Wohnungen sind extrem einkaufsnah gelegen und verfügen stets über ausreichend Parkplätze.

Fazit:

Insgesamt ließen sich mit derartigen Projekten die Interessen der Stadt an bezahlbarem Wohnraum mit den Interessen der Discounter nach attraktiven Verkaufsstellen unter einen Hut bringen – eine Win-Win-Situation für beide Seiten, von denen auch Kunden profitieren.

Anlagen :

► **Nr. VO/2019/07281**
öffentlich

Lübeck, 04.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP): Der "Landschafts- und Sportpark Struckbachtal" als Alternative oder auch als Ergänzung zur angedachten Grünfläche am Spargelhof.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob und wie ein „Landschafts- und Sportpark Struckbachtal“ in Ergänzung oder auch alternativ zur angedachten Grünfläche am Spargelhof entwickelt werden kann. Mit der Maßnahme soll der unmittelbare Stadionbereich gestalterisch aufgewertet, das Struckbachtal naturnah in einen Landschaftspark umgewandelt und ein durchgehender Radweg im Tal angelegt werden. Erste Kostenschätzungen sind ausreichend, ggf. auch Hinweise auf Finanzierungsoptionen.

Begründung:

Hintergrund

Seit Monaten wird eine verhältnismäßig kleine und als Naherholungsgebiet suboptimal gelegene Fläche am Spargelhof in St. Lorenz-Nord diskutiert. Die Verwaltung zieht im Sachstandsbericht zum Spargelhof VO/2019/06951 folgendes Fazit: „Die vorgenannten Ausführungen zur Grundstückslage und -situation, insbesondere die hohen Emissionen, erlauben aus Sicht der Verwaltung keine öffentliche Grünflächennutzung auf dem ehemaligen Kleingartengelände“.

Völlig unbeachtet dieser „kleinen Lösung“ könnte eine „größere Lösung“ einen weitaus größeren Mehrwert für die Bewohner bieten: Die Neu- und Umgestaltung des Bereiches rund um das Stadion „Lohmühle“ in einen Landschafts- und Sportpark Lohmühle / Struckbachtal. Der anstehende 100. Geburtstag des VfB Lübeck von 1919 e.V., könnte Anlass sein das Projekt in Angriff zu nehmen und das Struckbachtal zu einem Naherholungsgebiet auszubauen und damit aufzuwerten.

Es geht darum, die Lebensqualität für die Bevölkerung zu verbessern, Parkanlagen, Spiel- und Sportplätze sowie Kleingartenanlagen zu einem umfassenden Grünzug räumlich zu verbinden und funktional für eine allgemeine Erholungsnutzung zu entwickeln. Durch die qualitative Entwicklung des Grünzuges soll auch die Situation naturnaher Lebensräume verbessert werden. Beeinträchtigte Biotope

können renaturiert, neue Lebensräume geschaffen und störende Einflüsse, z.B. Lärmquellen minimiert werden. Abseits der vielbefahrenen Straßen könnte der Strukbachtal-Radweg entstehen.

Der Stadtteil St. Lorenz-Nord

Der Stadtteil St. Lorenz-Nord wird im Wesentlichen durch dicht bebaute Wohn- und Gewerbeflächen sowie durch das Gebiet verlaufende Hauptverkehrswege, v.A. die Autobahn A1, sowie die Eisenbahnlinien Lübeck-Kiel, bzw. Lübeck-Travemünde bestimmt. Der Stadtteil gehört zu den am dichtesten bewohnten Bereichen Lübecks. Durch die intensive Flächennutzung sowohl in den Wohngebieten als auch in den Gewerbeflächen werden z.T. erhebliche negative Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima verzeichnet. Starke Lärm- und Abgasbelastungen durch den LKW-Verkehr zählen zu den Herausforderungen. Durch die hohe Siedlungsdichte entsteht im Stadtteil ein hohes Bedürfnis an freiraumbezogenen Erholungsmöglichkeiten. In St. Lorenz-Nord fehlen aber entsprechende Naherholungsbereiche. Der Stadtteil ist in Sachen öffentliche Parkanlagen extrem unterversorgt.

Das Strukbachtal

Das Strukbachtal bildet einen bedeutenden, aber nahezu unbeachteten Grünzug in St. Lorenz-Nord. Es verläuft nördlich der Straße „Bei der Lohmühle“, die das Strukbachtal nach Süden zur dichten Bebauung des Bereiches „Holstentor-Nord“ abschließt. Grenze im Westen ist die Autobahn A1 mit der Anschlussstelle „Lübeck-Zentrum“. Nördlich schließen sich eine Kleingartenanlage sowie die Siedlung „Falkenfeld“ an. Das Strukbachtal schmiegt sich keilförmig um die Gewerbeflächen „Bei der Lohmühle“. Das Tal ist im Westen weitläufig, verjüngt sich nach Osten. Eine Unterführung gibt es an der „Schwartauer Allee“. Das Tal endet an der „Karlstraße“ auf Höhe der Katharinenstraße.

Das Strukbachtal weist verschiedene Nutzungen auf. Der aktuellen Flächennutzungsplan (Stand 20.12.2017, Kartengrundlage 2004) definiert im Westen zunächst Waldflächen. Daran schließen sich Grünflächen an, die als Sportplatzanlage vom VfB Lübeck v. 1919 e.V. genutzt werden. Parkplätze komplettieren den Bereich bis zur Straße „Bei der Hansehalle“.

Der Bereich zwischen der Straße „Bei der Hansehalle“ und der „Schwartauer Allee“ wird nach Norden durch die Friedrich-List-Schule, die Emil-Possehl-Schule sowie die Sportanlage Strukbachhalle begrenzt. Im Flächennutzungsplan ist nördlich davon eine Fläche für Aufschüttungen als Sonderbaufläche nach Zweckbestimmung eingezeichnet. Parkplatzflächen befinden sich dort. Weiter südlich schließt sich der eigentliche Grünzug mit Grünflächen und Kleingärten an. In jüngerer Zeit wurde ein Regenwasser-Rückhaltebecken angelegt. Noch weiter südlich befinden sich die Gewerbeflächen „Bei der Lohmühle“. An der Schwartauer Allee dominieren Wohnbauflächen und Gewerbliche Flächen.

Der dritte Bereich zwischen der Schwartauer Allee und der Einsiedelstraße wird nach Norden von den Wohnbauflächen der Siedlung „Wilhelmshöhe“ dominiert. Nach Süden hin sind es gewerbliche Nutzungen. Dazwischen befindet sich ein schmaler grüner Streifen, der schon jetzt als Parkanlage gestaltet ist. In diesem wurde versteckt ein kleiner Kinderspielfeld angelegt.

Historische Bezüge

Seit Jahrhunderten wird das Strukbachtal vom Strukbach geprägt, einem ca. 2,2 km langen Fließgewässer, das auf Höhe der Roddenkoppel in die Trave mündet. Heute ist der Strukbach über weite Strecken naturfern ausgebaut bzw. verrohrt. Vor ca. 200 Jahren war das Gebiet landwirtschaftlich geprägt. Die feuchten Niederungsbereiche entlang des Strukbachs wurden als Wiesen genutzt. Der Bach selbst konnte für den Betrieb von Wassermühlen aufgestaut werden. Es gab einige Sommerhäuser und die für St. Lorenz typischen Gartenbaubetriebe. Mit der Industrialisierung änderte sich das Landschaftsbild. Im 19. Jahrhundert siedelten sich erste Industriebetriebe an, vor allem an der

Einsiedelstraße. 1873 wurde die Eisenbahnlinie Lübeck - Eutin eröffnet. Eine Reihe gewerblicher Neugründungen erfolgte. So entstanden eine Sägemühle sowie ein Schlachthof an der Schwartauer Allee.

Mit der Industrialisierung veränderte das Strukbachtal seinen Charakter. Im Bereich der heutigen „Hansehalle“ entstand das Sondergebiet „Messe und Ausstellungen“ mit Messe- und Ausstellungshallen, Auktionshallen für Zuchtvieh sowie entsprechende Stallungen. Dieses Sondergebiet wurde über einen Gleisanschluss der Hafenbahn erschlossen. Ausgangspunkt des sog. „St. Lorenz-Gleises“ war der Wallhafen. Die Streckenführung folgte dem Strukbach, zunächst niveaugleich über die Karlstraße, unter der Schwartauer Allee hindurch, dann im weiten Bogen zum Sondergebiet „Messe und Ausstellungen“. Die letzten Meter des Gleisanschlusses sind im Bereich des Stadions erhalten geblieben. Auf dem Weg zurück zum Wallhafen war es möglich über eine Weiche unmittelbar vor der Unterführung an der Schwartauer Allee den Abzweig zu einem größeren Industriebetrieb an der Straße „Bei der Lohmühle“ zu erreichen. Auf diesem Gelände befindet sich heute ein großer Baumarkt. Die Senken in den Straßen „Bei der Lohmühle“ sowie an der „Karlstraße“ erinnern an die ehemals niveaugleiche Kreuzung der Gleise über die jeweiligen Straßen. Der Zuschnitt des Grundstücks und der Gebäude der Friedrich-List-Schule resultiert aus der Zeit als dort die Hafenbahn in einem weiten Bogen zum Sondergebiet „Messe und Ausstellungen“ geführt wurde.

Die aktuelle Situation

Der Grünzug besteht bereits. Er ist allerdings in weiten Teilen unzugänglich, verwildert und macht einen verwahrlosten Eindruck. Viele Brachflächen, Wildwuchs, Spontanvegetation und wilde Müllkippen prägen das Bild. Die Quantität und Qualität der vorhandenen naturnahen Lebensbereiche hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte stetig verringert bzw. verschlechtert. Die Lebensbedingungen für wildlebende Tier- und Pflanzenarten sind daher erheblich erschwert.

Ein denkbare Konzept

Denkbar wäre in dem oben beschriebenen Bereich die räumlich zusammenhängenden Freiflächen, also Grün-, Wald-, Wasser-, Verkehrs- und andere unversiegelten Flächen zu einem Grünzug zusammenzuführen um im Stadtteil St. Lorenz-Nord die Naherholung, das Naturerleben, die Biotopbildung und die Verbesserung der lokalen klimatischen Situation zu verbessern.

Ein Sport- und Bewegungspark im Bereich des Stadions

Im Bereich rund um das VfB-Stadion könnte eine innovativer Sport- und Freizeitanlage entstehen, die der Öffentlichkeit bis in die späten Abendstunden frei zugänglich ist. Spaß, Fitness und Gesundheit sollten im Vordergrund stehen. Denkbar wären Kunstrasen-Kleinspielfelder, Fitnessgeräte wie Liegestützsterne, Übungsbänke und Klimmzug-Stangen sowie Skat- und Crossparcours. Die Idee ist, dass hier nicht nur Schulen und Vereine trainieren. Die Anlage, eine Kombination aus Sport- und Bewegungspark könnte zum „Ort des Miteinanders“ werden. Einzelpersonen, aber auch Familien werden über den Sport zusammengebracht. Die innovative Anlage sollte über sich ergänzende Nutzungskonzepte und eine moderne zeitgemäße Ausrichtung verfügen.

Ein durchgängiger Wander- und Radweg als verbindendes Element im Strukbachtal

Zentrales, verbindendes Element könnte ein durchgängiger Rad- und Wanderweg werden, der auf der befestigten Trasse des ehemaligen „St. Lorenz-Gleises“ geführt wird. Der Radweg könnte an der Katharinenstraße beginnen, dem Strukbachtal folgen und am Stadion enden. Das vorhandene Rad- und Wanderwegnetz würde mit der Stichstrecke eine sinnvolle Ergänzung erfahren und könnte we-

gen der Kreuzungsfreiheit und des geringen Gefälles auch ins Radschnellwegenetz eingebunden werden. Weitere Wegebeziehungen in die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete sind zu prüfen.

Schaffung eines durchgängigen Grünzuges über alle drei Teilbereiche hinweg

Ein durchgängiger Grünzug für eine wohnungsnaher Erholung der Bevölkerung könnte gestaltet werden. Dazu müsste der Bereich in einem ersten Schritt von Müll befreit werden und über den Rad- und Wanderweg zugänglich gemacht werden. Sollte das Strukbachtal naturnah entwickelt werden, sind keine großflächigen gestalterischen Eingriffe in die Landschaft erforderlich. Schon jetzt präsentiert sich das Strukbachtal sehr vielfältig. Grün-, Wasser- und Waldflächen wechseln sich ab. Sinnvoll erscheint es die diversen Freiflächen, wie ein ehemaliges Gärtnereigrundstück, ein Deponiegelände, Sportplätze sowie Kleingärten durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen einzubinden. So viele Flächen wie möglich sollten geöffnet, gestaltet und funktional in den Erholungsraum einbezogen werden. So lassen sich Naturerlebnisräume entwickeln.

Der Bachlauf des Strukbaches stellt eine Besonderheit dar. Auch er soll erhalten, gepflegt und dort wo es geht renaturiert werden. Dabei ist eine naturnahe Entwicklung der Gewässerabschnitte und Uferbereiche anzustreben. Der Strukbach würde so erlebbar gemacht. In den Grün- und Wasserflächen würden Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen. Insbesondere Fische und andere gewässerbewohnende Arten könnten eine neue Heimat finden.

Denkbare Erholungsmöglichkeiten

Spaziergehen, Wandern, Walken (einschl. Nordic-Walking), Joggen, Freizeitorientiertes Spielen (im Freien), Fahrradfahren, Inlineskaten, Kondition aufbauen, aber auch zum Auslaufen nach einem Spiel. Auf einer Freifläche könnte eine Hundefreilaufmöglichkeit im Stadtgebiet geschaffen werden. Darüber hinaus sind Lehr- und Erlebnispfade denkbar. Das Naturerleben und die Naturbeobachtung sollten in einigen Bereichen im Vordergrund stehen. Auch Grill- und Picknickflächen sind denkbar.

Potentiale für Mensch, Tier und Natur

Das Strukbachtal lag lange brach. Der Landschaftsraum könnte nun attraktiv gestaltet werden. Die qualitative Verbesserung der Grünflächen sollte dabei Ziel sein. Identitätsstiftende Treffpunkte und durchgängige Nutzungsmöglichkeiten für Erholungssuchende könnten entstehen. Vereine, Verbände, Institutionen sowie Einzelpersonen könnten beteiligt werden. Das in St. Lorenz-Nord vorhandene Defizit an Grünflächen ließe sich kompensieren. Im Hinblick auf die Finanzierbarkeit könnten sich aus der Konzeptidee weitere Fördermöglichkeiten ergeben, so aus dem kurzfristig aufgelegten Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen aus den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“ aus dem bereits umfangreiche Mittel für das Projekt Sportzentrum Falkenwiese gewonnen werden konnten. Die Radweggestaltung eröffnet weitere Sonderfördermöglichkeiten.

Anlagen :

Ausschussmitglied



Antrag

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

SPD: AT zu VO/2019/7003 Top 5.24 Fernwärme

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.01.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten, für den Bereich der Hansestadt Lübeck eine Fernwärmesatzung zu erstellen und der Lübecker Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzulegen. Ziel und Zweck der Satzung soll es sein, im Bereich der Hansestadt Lübeck einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, den Primärenergieverbrauch und die Luftschadstoffe zu senken und gleichzeitig für die Bevölkerung eine wirtschaftliche und sichere Wärmeversorgung aufzubauen.

Unter anderem sollte dadurch die Möglichkeit geschaffen werden, in Neubau- oder Sanierungsgebieten Fernwärme in einem Bebauungsplan festzulegen.

Begründung:

Anlagen :

Vorsitzende/r
der SPD-Fraktion

**Fraktion
Die Unabhängigen
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2019/07202**
öffentlich

Lübeck, 13.02.2019

Antrag

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: claudia.burgdorf@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Die Unabhängigen: Sanierung Parkplatz Leuchtenfeld

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung
11.03.2019	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.03.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die notwendigen baulichen Maßnahmen zur Sanierung des Parkplatzes Leuchtenfeld in Travemünde zur Saison 2019 über die zuständigen Bereiche der Hansestadt Lübeck umzusetzen. Die jetzige Anzahl der Parkplätze ist bis zur Umgestaltung zum Landschaftspark zu erhalten. Der neugestaltete Parkplatz Leuchtenfeld ist durch Bepflanzungen mit Hecken und Bäumen attraktiv zu gestalten. Dabei ist die Aufstellung von Ladestationen zu berücksichtigen.

Begründung:

Für den öffentlichen Parkplatz Leuchtenfeld in Travemünde besteht eine Verkehrssicherungspflicht von Seiten des Kurbetriebes als Eigentümer der Fläche und Betreiber des Parkplatzes.

Die Verkehrssicherheit ist durch den derzeitigen desolaten Zustand nur sehr eingeschränkt gegeben.

- 1. Der jetzige Untergrund ist so stark verdichtet, dass sich quadratmetergroße Wasserflächen in Pfützen mit z.T. 25 cm Tiefe bilden, weil das Wasser nicht versickern kann.*
- 2. Der jetzige Belag führt in trocknen Zeiten zu erheblicher Staubentwicklung.*
- 3. Das für Parkflächen typischerweise vorhandene Mobiliar (Beleuchtung, Abgrenzungspoller, Markierungen) ist nur fragmentarisch oder gar nicht vorhanden. Dies stellt einen weiteren Gefahrenpunkt für die Nutzer des Parkplatzes dar.*
- 4. Aufgrund der Bedeutung des Parkplatzes Leuchtenfeld mit 750 Parkplätzen in zentraler Lage Travemündes ist eine dem jetzigen Zustand gebotene Schließung aus Sicherheitsgründen keine Option.*
- 5. Der Parkplatz ist nicht nur ein Gefahrenbereich für die Nutzer, sondern auch ein Schandfleck für das Seebad Travemünde mit imageschädigender Wirkung.*
- 6. Die Parkgebühren von € 1,20/Std und 4,00/Tag sind für die zentrale Lage des Parkplatzes unangemessen niedrig. Anhebbar sind sie allerdings nur dann, wenn der Platz sich in*

einem angemessenen Zustand befindet. (Amortisation).

Anlagen :

Vorsitzende/r
Fraktion Die Unabhängigen

► Nr. VO/2019/07390
öffentlich

Lübeck, 15.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen

Bearbeitung: Christoph Baldy (E-Mail: Christoph.Baldy@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Dringlichkeitsantrag des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Aufgabenstellungen zum Gutachten über die Möglichkeiten der Tarifgestaltung im ÖPNV

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	

Antrag:

Das Lastenheft mit den Aufgabenstellungen zum Gutachten über die Möglichkeiten der Tarifgestaltung im ÖPNV wird um folgende Prüfaufträge ergänzt:

- 1) *Welche Voraussetzungen sind erforderlich für die Einführung eines umlagefinanzierten Busverkehrs in Lübeck?*
- 2) *Welche finanziellen Auswirkungen sind zu erwarten, sofern*
 - a) *ein fahrscheinloser Busverkehr für alle Nutzer*innen eingeführt wird?*
 - b) *ein fahrscheinloser Busverkehr für Schüler*innen der Hansestadt Lübeck eingeführt wird?*
 - c) *ein 1-Euro-Tages-Ticket im gesamten Netz für Schüler*innen und Auszubildende in der Hansestadt Lübeck eingeführt wird?*
 - d) *der Preis des Jahrestickets auf 300 Euro festgesetzt wird?*
 - e) *es in der Hansestadt Lübeck nur noch eine Tarifzone gibt?*
 - f) *eine 50-Prozent-Ermäßigung für Senioren*innen und ehrenamtlich tätige Bürger*innen eingeführt wird?*

Das Gutachten soll diese Optionen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf

- *Fahrgastzahlen und*
- *jeweils erforderliche Anpassungen des Busverkehrs bei Linien, Taktung und Anzahl der Fahrzeuge*

betrachten.

Das Gutachten soll auch Empfehlungen zur Ausgestaltung und Anpassung der jeweiligen Maßnahmen aufzeigen und auf Beispielstädte mit den entsprechenden Erfahrungen hinweisen.

Begründung:

*Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Um diese Teilhabe zu ermöglichen, soll mit den günstigeren Tarifen bzw. dem kostenlosen Busverkehr den Schüler*innen/Bürger*innen/Senior*innen ein Einstieg/Umstieg auf den ÖPNV*

erleichtert werden.

Folgende Ziele könnten damit erreicht werden:

- *Bessere Teilhabe von Schüler*innen an Sportvereinen/-veranstaltungen, Besuch aller Schulen im Stadtgebiet unabhängig vom Einkommen der Eltern, Nutzen von Angeboten der Kinder- und Jugendkulturräumen und der Bibliothek in der Innenstadt, Nutzung von Kulturangeboten, aktive Pflege von Freundschaften durch gemeinsame Unternehmungen außerhalb des eigenen Wohnumfeldes (wirkt der Teilung der Gesellschaft entgegen, stärkt die Integration von Gruppen)*
- *Teilhabe von Senior*innen am gesellschaftlichen Leben (wirkt Vereinsamung entgegen)*
- *Unterstützung Ehrenamtlicher in ihrer Arbeit/Werbung für das Ehrenamt*
- *Reduzierung des Individualverkehrs (z.B. Elterntaxis)*
- *Reduzierung von CO2-Ausstoß und Lärm*
- *Belebung der Innenstadt*
- *Somit eine Verbesserung der Lebensqualität*

*Hierzu ein Zitat des Oberbürgermeisters von Rostock R. Methling zur Einführung des kostenlosen Schüler*innentickets: „Wer die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln schon im Jugendalter schätzen lernt, gewöhnt sich schnell an die Vorteile von Bussen und Bahnen. Dies ist also nicht nur eine sehr soziale Maßnahme, sondern auch ein wichtiger Beitrag zur Umwelterziehung.“*

Anlagen :

Ausschussmitglied



Antrag

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

CDU: E-Bike Garage

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten zu prüfen, ob es auch für die Hansestadt Lübeck die Möglichkeit gibt in Zeiten der Klimawende eine E- Bike Garage wie in Bochum zu errichten. Partnerschaften, z.B. mit der Uni, sind dabei anzustreben. Standortmöglichkeiten an Uni, UKSH und andernorts sind aufzuzeigen.

Als Hansestadt Lübeck setzen wird damit ein klimafreundliches Zeichen.

Begründung:

Artikel aus dem Städtetags Heft

„Von A nach B mit E“: Bochum stellt erste Garage für E-Bikes auf

Um die Begeisterung für die Elektro-Fahrräder und die klimafreundliche Fortbewegung zu fördern, hat die Stadt Bochum Anfang November nahe zur Hochschule Bochum eine erste E-Bike-Garage aufgestellt. Weitere sollen im Stadtgebiet folgen.

In der containergroßen Box können bis zu zwölf Fahrerinnen und Fahrer ihr Rad kostenfrei sicher abstellen und zugleich aufladen. Ihren Energiebedarf decken die modernen Drahtesel über die Solartechnik auf dem Dach der Anlage. Langfristiges Ziel ist, Bochums Bürgerinnen und Bürgern ebenso Besucherinnen und Besuchern eine zeitgemäße, „smarte“ Infrastruktur anbieten zu können.

Den Prototypen hatten Lehrer und Schüler der Technischen Beruflichen Schule 1 in einem Klimawettbewerb entwickelt, um CO2 zu sparen. Daraus erwachsen ist das junge Bochumer Start-up GEMBO, das die E-Bike-Garagen herstellt, die die Stadt jetzt in dem Forschungsprojekt „eBikeBO“ aufstellt. Für diese neue Generation der E-Bike-Garage erhält sie eine Förderung vom Bund. Dieser unterstützt im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative mit rund 340.000 Euro die Standortermittlung für die energieautarken Boxen.

Wie das Schließsystem der E-Bike-Garage funktioniert, ist zu sehen im Internet unter <https://youtu.be/2NcHYxA1IDI>.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2019/07250**
öffentlich

Lübeck, 26.02.2019

Antrag

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Bündnis 90 / Die Grünen: Ergänzungsantrag zu VO/2019/07192 - E-Bike Garage

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Zusätzlich wird vom Bürgermeister geprüft, an welchen geeigneten Orten Fahrradgaragen für herkömmliche Fahrräder errichtet werden können.

Da nach wie vor herkömmliche Fahrräder den Löwenanteil der zweirädrigen Mobilität ausmachen, sollte dies bei der Verbesserung der Radinfrastruktur nicht vergessen werden. Insbesondere an stark frequentierten Orten wie dem Hauptbahnhof herrscht ein eklatanter Mangel an guten, d.h. sicheren und überdachten, Stellplätzen.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

**FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

► **Nr. VO/2019/07258**

öffentlich

Lübeck, 27.02.2019

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

**Fraktion Freie Wähler und GAL, Antrag zu VO/2019/07192 E-Bike
Garage**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten zu prüfen, ob gesicherte Stellplätze mit Ladestation für E-Bikes in bestehenden städtischen Parkhäusern eingerichtet und angeboten werden können.

In den städtischen Parkhäusern, die es nicht bereits praktizieren, soll auch ermöglicht werden, Fahrräder zu parken.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

► **Nr. VO/2019/07074**
öffentlich

Lübeck, 28.01.2019

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN
Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

AT zu TOP 5.21. VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.01.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, bis zur Sitzung der Bürgerschaft im September 2019 zu prüfen, ob zusätzlich zum Feuerwerk in Travemünde auch im Innenstadtbereich ein zentrales Feuerwerk zum Jahreswechsel veranstaltet werden kann.

Der Bürgermeister möge zudem berichten, welche Möglichkeiten bestehen, die Belastung der Bürgerinnen und Bürger und anderer Lebewesen durch Feinstaub und Lärm (insbesondere außerhalb der offiziell für das Feuerwerk vorgesehener Zeiten) aufgrund privater Feuerwerke im Stadtgebiet zu reduzieren.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

**Herr Lothar Möller
Fraktionsloses Mitglied
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2019/07235
öffentlich**

Lübeck, 21.02.2019

Antrag

Bearbeitung: Christiane Nimz (E-Mail: christiane.nimz@luebeck.de Telefon: 122-1013)

BM Möller: Antrag zur Bürgerschaft am 28.02.2019 - zu VO/2019/07074 (TOP 10.9) - Zentrales Feuerwerk im Innenstadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, bis zur Bürgerschaftssitzung im November 2019 eine rechtliche Grundlage für ein Feuerwerksverbot in Form einer Allgemeinverfügung der Hansestadt Lübeck zum Verbot des Abbrennens von pyrotechnischen Gegenständen der Klasse 2 (Feuerwerkskörper) zu erarbeiten und der Bürgerschaft zur Genehmigung vorzulegen.

Begründung:

Nach § 23 der 1. Verordnung zum Sprengstoffgesetz ist das Abbrennen pyrotechnischer Gegenstände außerdem in der unmittelbaren Nähe von Kirchen, Krankenhäusern, Kinder- und Altersheimen sowie besonders brandempfindlichen Gebäuden und Anlagen ohnehin bereits gesetzlich untersagt.

Da durch Bedienung von Feuerwerkskörpern die Sicherheit für alle sich im Stadtgebiet befindlichen Menschen und Tiere nicht gewährleistet bzw. die Gesundheit erheblich beeinträchtigt werden kann, soll zum Schutze aller Personen, ein absolutes Feuerwerksverbot erlassen werden.

Anlagen :

./.

Lothar Möller

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► **Nr. VO/2019/07102**

öffentlich

Lübeck, 30.01.2019

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Freie Wähler & GAL: Änderungsantrag zu AT zu TOP 5.21.
VO/2019/06961 - Zentrales Feuerwerk im Innenstadtbereich

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.01.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Im Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung möge berichtet werden, wie andere Städte erfolgreich private Feuerwerke reduzieren.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
 der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► **Nr. VO/2019/07176**
öffentlich

Lübeck, 12.02.2019

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Fraktion Freie Wähler & GAL: Schulwege in Lübeck sicherer machen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.02.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Um Lübecks Schulwege sicherer zu machen, wird der Bürgermeister gebeten, ein Internet-Portal einzurichten (ähnlich wie die Bürger*innenbeteiligung bei LÜBECK überMORGEN; Online-Beteiligung für ein Radverkehrskonzept), auf dem Eltern, Lehrkräfte, Schüler*innen und weitere Bürger*innen besondere Gefahrenpunkte melden und ggf. Vorschläge machen können, wie mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche auf ihrem Schulweg hergestellt werden kann.

Es soll auch die Möglichkeit gegeben werden, Gefahrenpunkte durch Fotos zu dokumentieren. Auf den Datenschutz sowie auf Persönlichkeitsrechte ist hinzuweisen und selbstverständlich zu achten.

Das Umfrageportal soll zunächst alle Lübecker Grundschulen (auch Grund- und Gemeinschaftsschulen) aufführen, in einem zweiten Schritt soll die Umfrage bezüglich der Sicherheit des Schulwegs auf weiterführende Schulen ausgeweitet werden.

Nach einem Zeitraum von zwei Monaten soll eine Auswertung der Befragung stattfinden. Den zuständigen Ausschüssen ist zu berichten, welche Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege vonseiten der Verwaltung und Polizei zur Umsetzung empfohlen werden. Sofern diese Kosten nach sich ziehen, sollen diese rechtzeitig vor der Haushaltssitzung 2019 mit einer Schätzung benannt werden. Studierenden der TH Lübeck soll die Möglichkeit gegeben werden, sich in dieses Projekt einzubringen.

Begründung:

Auf Schulwegen, insbesondere direkt vor Schulen sind regelmäßig Situationen zu beobachten, in denen Kinder durch andere Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet werden. Dabei sind Grundschulen in der Regel so gelegen, dass Kinder frühzeitig lernen können, allein zu Fuß, mit dem Bus oder (mit zunehmendem Alter) mit dem Fahrrad zur Schule zu gelangen. Morgendliches Verkehrschaos vor Schulen, zugeparkte Gehwege, Kreuzungen mit querendem Radverkehr auf engen Wegen und andere Gefahrenpunkte veranlassen jedoch immer mehr Eltern, ihre Kinder zur Schule zu bringen. Um Schulwege sicherer zu machen, gibt es zahlreiche Möglichkeiten und Empfehlungen, wie zum Beispiel die Einrichtung von Elternhaltestellen – sogenannten „Kiss & Go“ Zonen. Die Einbeziehung von Schulen, Eltern und Kindern im Rahmen einer Umfrage soll die Perspektive auf Gefahrenpunkte und mögliche Verbesserungsvorschläge erweitern.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

► **Nr. VO/2019/07322**
öffentlich

Lübeck, 11.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

AM Pluschkell (SPD): Bericht Landesentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion beantragt einen Bericht im Bauausschuss über den geplanten neuen Landesentwicklungsplan (LEP), seine voraussichtlichen Auswirkungen auf die Hansestadt Lübeck und die Region Lübeck. Darüber hinaus soll auch berichtet werden, wann und wo die Planungsunterlagen in Lübeck ausgelegt werden. Welche Haltung hat die Verwaltung der Hansestadt Lübeck zum Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans? Welche Anregungen, Empfehlung und Einsprüche zum LEP empfiehlt die Verwaltung den Bürgerschaftsfraktionen, Verbänden und Bürger*innen?

Begründung:

Am 27. November 2018 hat die Landesregierung den ersten Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans beschlossen. Seit dem 18. Dezember 2018 bis zum 31. Mai 2019 läuft ein öffentliches Beteiligungsverfahren. Dabei können neben den Trägern öffentlicher Belange (wie zum Beispiel Kommunen, Verbände und andere Behörden) auch Bürgerinnen und Bürger eine Stellungnahme abgeben. Alle Planungsunterlagen sollen im o. g. Beteiligungszeitraum für die Dauer eines Monats bei den Kreisen und kreisfreien Städten ausgelegt werden.

Anlagen :

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2019/07330**
öffentlich

Lübeck, 11.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

AM Pluschkell (SPD): Bericht Landschaftsrahmenplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion beantragt einen Bericht im Bauausschuss über die neu in Aufstellung befindlichen Landesrahmenpläne. Was ist der konkrete Inhalt der in Aufstellung befindlichen Landesrahmenpläne (LRP)? Welche Aussagen enthalten die Entwürfe zu den verschiedenen Schutzkategorien (Natura 2000, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete), zum Biotopverbundsystem, zu den Themen Energiewende, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Meeresschutz sowie Landschaftswandel und Landschaftszerschneidung? Was beinhaltet die im LRP vorgesehene Strategische Umweltprüfung (SUP)? Welche Haltung hat die Hansestadt Lübeck bezüglich des zurzeit auf der Ebene der Regionalpläne in der Aufstellung befindlichen Landschaftsrahmenplans (LPR) für das südliche Schleswig-Holstein (Regionalplan III)? Inwieweit ist die Hansestadt Lübeck durch diese Planung betroffen? Welche Anregungen, Empfehlungen und Einsprüche hat es seitens der Hansestadt Lübeck hierzu gegeben? In welcher Form wurden die Lübecker Bürger*innen, die örtlichen Verbände sowie die Lübecker Bürgerschaft und ihre Ausschüsse beteiligt?

Begründung:

Landschaftsrahmenpläne (LRP) sind die fachliche Grundlage für Planungen und Entscheidungen, die sich auf Natur und Landschaft auswirken können. Dabei geht es u.a. um die Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten. Sie sind als Naturschutz-Fachplanung die Grundlage für den Landesentwicklungsplan. Landschaftsrahmenpläne enthalten Hinweise und Empfehlungen, die von Behörden und andere Stellen, deren Planungen und Vorhaben sich auf Natur und Landschaft auswirken können, zu berücksichtigen sind.

§ 10 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 6 Abs. 3 Landesnaturschutzgesetz sieht eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Neuaufstellung bzw. Fortschreibung der Landschaftsrahmenpläne vor. Darüber hinaus gibt es die verpflichtende Beteiligung der Öffentlichkeit aus dem Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 42 UVPG). Das Beteiligungsverfahren für die vorliegenden LRP-Entwürfe ist am 28. Februar 2019 ausgelaufen.

Anlagen :

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2019/07340**
öffentlich

Lübeck, 13.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

AM Sascha Wienck (Bündnis 90/Die Grünen) & AM Thomas-Markus Leber (FDP): Ergänzungsantrag zu VO/2019/07176 - Schulwege in Lübeck sicherer machen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.03.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Das Portal wird zusammen mit der Einführung der Mängelmelde-App (Bürgerschaftsbeschluss vom 27.09.2018, VO/2018/06429) umgesetzt. Portal und App sind miteinander zu verzahnen.

Der Bürgermeister berichtet spätestens ein Jahr nach Beschlussfassung zur Einführung der Mängelmelde-App über den Stand der Umsetzung der Implementierung von App und Portal.

Begründung:

Das vorgeschlagene Portal zur Verbesserung der Sicherheit auf dem Schulweg weist große Parallelen zur Mängelmelde-App auf, die im September 2018 von der Bürgerschaft beschlossen wurde. Beide Plattformen sollen es den Lübecker*innen einfach machen, die Stadt auf unkompliziertem und direktem Wege auf Probleme hinzuweisen. Die Verzahnung soll ineffiziente Doppelstrukturen vermeiden.

Anlagen :

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2019/07404**
öffentlich

Lübeck, 20.03.2019

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

AM Pluschkell (SPD): Konzept zur Wärmeversorgung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.04.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Antrag:

Der Bauausschuss empfiehlt der Lübecker Bürgerschaft, die VO/2019/07093 - Fernwärme mit Änderungen wie folgt zu beschließen:

„Der Bürgermeister wird gebeten, für den Bereich der Hansestadt Lübeck ein Konzept zur Wärmeversorgung in Neubaugebieten auf Basis von Kraft-Wärme-Kopplung (KWK/Fernwärme) und erneuerbare Energien zu erstellen und der Lübecker Bürgerschaft noch im Jahr 2019 zur Beschlussfassung vorzulegen. Ziel und Zweck des Konzepts soll es sein, im Bereich der Hansestadt Lübeck einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, den Primärenergieverbrauch und die Luftschadstoffe zu senken und gleichzeitig für die Bevölkerung eine wirtschaftliche und sichere Wärmeversorgung aufzubauen.“

Begründung:

Anlagen :

Ausschussmitglied