Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11042
öffentlich

Lübeck, 07.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Susanne Matthießen (E-Mail: susanne.matthießen@luebeck.de Telefon: 122-6115)

128. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich - Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 -, abschließender Beschluss Bebauungsplan 15.04.00 - Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 - Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die während der öffentlichen Auslegungen nach § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) und der Behördenbeteiligungen nach § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf der 128. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Entwurf des Bebauungsplanes 15.04.00 - Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 - abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlichen Belange hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck geprüft und in die Abwägung eingestellt. Gleiches gilt für die Stellungnahmen aus vorangehenden Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 und 4 BauGB, soweit sie für die Abwägungsentscheidung zu den Bauleitplänen noch von Belang sind.

   Der Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 1) gebilligt.

   Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von diesem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

2. Die 128. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) beschlossen.

Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) gebilligt.

3. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Änderung des Flächennutzungsplanes dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 6 Abs. 1 BauGB zur Genehmigung vorzulegen.

4. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung wird der Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – in der vorliegenden Fassung (Anlage 4) als Satzung beschlossen.

   Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 7) gebilligt.

5. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Erteilung der Genehmigung der 128. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 6 Abs. 5 BauGB sowie den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Verfahren:

Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB beteiligt. Zu den Ergebnissen wird auf den Auswertungsbericht der durchgeführten Beteiligungsverfahren (Anlage 1) verwiesen.

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen nach § 3 BauGB beteiligt. Eine darüber hinausgehende besondere Beteiligung gemäß § 47 f GO wurde dabei nicht durchgeführt, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch den Bebauungsplan nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [ ] freiwillig
- [X] vorgeschrieben durch:

BauGB

Finanzielle Auswirkungen:

- [ ] Ja (Anlage 1)
- [X] Nein (zu den mittelbaren finanziellen Auswirkungen siehe Pkt. 9 der Begründung)

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- [ ] Nein
- [X] Ja – Begründung:

Die Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Klima sowie vorgesehene Maßnahmen zum Klimaschutz werden in der Begründung zum B-Plan dargelegt (Kap. 6.3.8 und 7.1).

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Siehe Anlage 3 und 7

Anlagen:

1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
2 128. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss (einschließlich Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan)
3 Begründung zur 128. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
4 Bebauungsplan 15.04.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
5 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
6 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
7 Begründung zum Bebauungsplan 15.04.00, Fassung zum Satzungsbeschluss

Senatorin Joanna Hagen

ANLAGE 1

Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 –
und zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Stand: 04.04.2022

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

Teil A: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil B: Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (parallel zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt)

Teil C: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

In Teil C werden all jene Stellungnahmen und Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren behandelt, die für die Abwägungsentscheidung zum Bebauungsplan und zur Änderung des Flächennutzungsplans nach wie vor von Belang sind, z.B. weil sie im weiteren Verfahren keine Berücksichtigung gefunden haben. Soweit den Stellungnahmen bzw. den darin enthaltenen Anregungen, Bedenken und Hinweisen im weiteren Planungsverfahren jedoch gefolgt worden ist, kann eine erneute Prüfung und Abwägung entfallen. In diesen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass durch die Berücksichtigung der Stellungnahme im Planentwurf zur öffentlichen Auslegung die Grundlage für die zuvor vorgebrachten Einwände entfallen ist. Gleiches gilt, wenn Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB ihre zuvor bei der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Hinweise nicht mehr vorbringen, z.B. weil Bedenken im Zuge der fortgeschrittenen Bauleitplanung ausgeräumt werden konnten oder konkrete Anregungen aufgrund der veränderten Planung nicht mehr relevant sind.

Aufgestellt: Lübeck, den 04.04.2022

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. 5.610.4 / Mat

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro claussen-seggelke stadtplaner, Hamburg

ANLAGE 1

Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 –
und zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.04.2022

Teil A: Auswertung der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung: Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 20.12.2021 bis 21.01.2022 mittels Aushang im Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 12 durchgeführt. Zusätzlich konnten die ausgelegten Unterlagen im Internet eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind insgesamt 31 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingegangen. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt nachfolgend einwenderbezogen.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1. Bürgerin Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(Schreiben vom 25.10.2021)**		
1.1 Beeinträchtigungen durch Wertminderung der Immobilie Die Anwohnerin möchte ihre Bedenken und vorsorglich ihren Widerspruch gegen die o. g. Planung geltend machen. Aufgrund des vierspurigen Ausbaues der Kronsforder Landstraße im genannten Bereich werde es zwangsläufig zu vermehrten gewerblichen und beruflichen Verkehr kommen. Für ihr Grundstück habe dies neben einer Wertminderung ihrer Immobilie auch eine erhebliche Minderung ihrer Lebensqualität durch Schmutz- und Lärmemissionen zur Folge.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm prognostiziert. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld, wurde gutachterlich bereits eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgestellt. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Eine besonders nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die eine Wertminderung begründen würde, kann insofern nicht festgestellt werden. Die im geltenden Bebauungsplan 17.56.00 festgelegten zulässigen Nutzungen für die Grundstücke werden nicht verändert, d.h. damit bleiben die aus bauplanungsrechtlicher Sicht wesentlichen wertbildenden Faktoren, nämlich die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten, insgesamt erhalten. Angesichts des städtebaulichen Erfordernisses, dringend benötigte gewerbliche Bauflächen bereitzustellen, wäre selbst eine hypothetische Wertminderung aufgrund der Verkehrslärmzunahme hinzunehmen.	
1.2 Probleme durch passive Schallschutzmaßnahmen Die in dem Schreiben der KWL vom 09.09.2021 beschriebenen Planungen mit dem Einbau von lärmgedämmten Fenster und Türen zum Schutz vor Lärmemissionen würden dazu führen, dass das Gebäude nicht mehr ausreichend gelüftet bzw. im Sommer nicht mehr mit geöffneten Fenstern im Schlafzimmer geschlafen werden könne. Bei älteren Gebäuden könne eine nicht ausreichende Belüftung der Räume zur Schimmelbildung und somit zu einer gesundheitlichen Gefährdung der dort lebenden Personen führen.	Bei einem fachgerechten Einbau und einer regelmäßigen Lüftung sind durch Schallschutzfenster keine nachteiligen Auswirkungen für das Innenraumklima zu befürchten. Es werden auch Schallschutzfenster mit integrierter Lüftung angeboten und solche, die auch in der Lüftungsposition Schallschutzeigenschaften bieten, diese können dann auch nachts zur natürlichen Belüftung nach Bedarf geöffnet bleiben. Bereits in dem für das Grundstück der Einwender geltenden Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 ist erkannt worden, dass zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dieser schreibt vor, dass bei Bauvorhaben die erforderlichen Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gemäß DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) zu erfüllen sind. Der B-Plan stellt Lärmpegelbereiche dar. Im Bereich der Wohnbebauung ist dies straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III. In der Begründung unter Punkt 5.6.1 Emmissionsschutz heißt es dazu: „Durch Verkehrslärm ergeben sich Überschreitungen der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005/1 für die vorhandene Bebauung an der Kronsforder Landstraße (WA und GE) sowie für die geplanten Gewerbeflächen (Einflüsse von Zubringer Genin, A 20 und Kronsforder Landstraße). Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich (Konflikt mit den Grundstücksanbindungen der WA-Bebauung an die Kronsforder Landstraße) bzw. unverhältnismäßig	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	(Schutz ausnahmsweise zulässiger Wohnnutzung im Bereich der Gewerbegebiets- und Industriegebietsflächen). Ersatzweise sind Maßnahmen der Grundrissgestaltung, Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden (passiver Schallschutz) und schallgedämpfte Lüftungen vorzunehmen. […] Zum Schutz der lärmempfindlichen Nutzungen im Plangeltungsbereich vor Verkehrs- und Gewerbelärm sind im Bebauungsplan Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise, November 1989) festgesetzt worden. Für Schlafräume und Kinderzimmer im Lärmpegelbereich III (nur WA-Flächen) und IV (alle Flächen) sind in der Regel schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß der Gesamtkonstruktion (Wand/Dach, Fenster, Lüftung) muss dann den Anforderungen des entsprechenden Lärmpegelbereiches genügen. Im Baugenehmigungsverfahren ist die Eignung der gewählten Konstruktion für die Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches nach den Kriterien der DIN 4109 nachzuweisen." Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße also bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im südlichen Bereich der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger bzw. die KWL verzichtet werden kann.	
1.3 Einschränkungen der Gartennutzung Eine Nutzung des Gartens werde durch die geplanten Maßnahmen weiterhin eingeschränkt, was ebenfalls zu einer Minderung der Lebensqua-	Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks Kronsforder Landstraße Nr. 92 sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand um 8 dB(A) oberhalb des	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
lität und dem Wert der Immobilie führe. Durch den zu erwartenden steigenden Verkehr sei die Nutzung des Gartens für Erholungszwecke nicht mehr gegeben.	Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 64 dB(A) am Tage. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße im Regelfall ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
1.4 Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung Wird es für den Teilabschnitt eine Tempobegrenzung auf höchstens 50 km/h geben, insbesondere bei Nacht?	Die Kronsforder Landstraße liegt im betreffenden Abschnitt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Im Übrigen können in einem Bebauungsplan keine Festlegungen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen festgelegt werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Anlässlich der anstehenden Straßenumbaumaßnahmen wurde geprüft, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung von heute 70 km/h auf maximal 50 km/h	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	angeordnet werden kann. Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	
1.5 Kontrolle der Höchstgeschwindigkeit Wird ein Tempolimit auch kontrolliert werden?	Die Verkehrsüberwachung obliegt der zuständigen Polizeidirektion.	Kenntnisnahme und Klarstellung
1.6 Schutz der Fußgänger Wie werden Fußgänger in diesem Bereich geschützt?	Die genannten Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich der Bauleitplanung. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Auf der westlichen Straßenseite der Kronsforder Landstraße sind zwar im Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) – von 2000 bereits Teile der heutigen Privatgrundstücke als Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Einem Ausbau eines Gehwegs auf diesen Flächen steht jedoch entgegen, dass die straßenseitigen Grundstücksteile mittlerweile zu großen Teilen bereits mit Nebenanlagen bebaut worden sind. Zudem besteht entlang der Straße ein schützenswerter Straßenbaumbestand. Trotzdem wird im Zuge der Planung des Kreuzungsausbaus Wasserfahr – Kronsforder Landstraße – Karkbrede geprüft, ob vor den Grundstücken Kronsforder Landstraße 92 – 112 einen Gehweg angelegt werden kann, so dass kein Überqueren abseits der Kreuzung Kronsforder Landstraße / Wasserfahr (mit Lichtsignalanlage) mehr notwendig sein wird. Wenn kein durchgehender Behelfsfußweg auf der nordwestlichen Seite der Kronsforder Landstraße im Bereich der Grundstücke 92-112 geschaffen werden kann, sollen zumindest einige weitere Überwege über den Grünstreifen an der südwestlichen Seite geschaffen werden. Hierzu liegt bereits eine mündliche Zusage vom LBV vor.	Klarstellung
1.7 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken Wie soll das An- und Abfahren des Grundstückes bei einem vierspurigen Ausbau in beide Richtungen gewährleistet werden?	Die Straßenumbaumaßnahme liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich der Bauleitplanung. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Die Zufahrtssituation für das Grundstück bleibt auch nach Umsetzung der Straßenbaumaßnahme unverändert. Das Grundstück der Einwender befindet sich in einem Bereich, in dem ein zweispuriger Ausbau der Straße (je eine Richtungsfahrbahn) vorgesehen ist und noch keine Aufweitung weiterer Abbiegespuren erfolgt.	
1.8 Kosten für die Anwohner durch Straßenausbau und Lärmschutz Mit welchen Kosten werden die Anlieger sowohl für die Lärmschutzmaßen als auch für den gesamten Straßenausbau belastet werden?	Die Anlieger werden nicht an den Kosten für den Straßenausbau und den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen beteiligt, diese werden durch den Straßenbaulastträger bzw. die KWL GmbH getragen.	Klarstellung
1.9 Prüfung einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets Ist eine andere Anbindung des geplanten Gewerbegebietes an die A 20 hinreichend geprüft worden?	Im Rahmen des Verfahrens zur 51. Änderung des Flächennutzungsplans wurden verschiedene Alternativen zur Anordnung der geplanten gewerblichen Bauflächen sowie ihrer äußeren Erschließung miteinander verglichen. Dabei zeigte sich, dass die Anordnung der Bauflächen nördlich der Kronsforder Landstraße eine wesentlich stärkere Beeinträchtigung streng geschützter Arten und einen wesentlich größeren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringen würde, als die gewählte Planungsvariante südlich der Kronsforder Landstraße, die überwiegend Flächen des ehemaligen Obstguts Semiramis umfasst und in räumlicher Nähe zur Deponie Niemark und dem dortigen Abfallwirtschaftszentrum verortet ist. Daher wurde, nach Prüfung, einer Entwicklung südlich der Kronsforder Landstraße der Vorzug gegeben und weitere Entwicklungen nördlich der Kronsforder Landstraße zunächst zurückgestellt. Aufgrund dieser Entscheidung wurde auch von der vertiefenden Prüfung einer Straßenanbindung zwischen der BAB-Anschlussstelle Genin Süd, Westseite, und dem Gewerbegebiet abgesehen. Die Umsetzung einer solchen Trasse wäre absehbar mit einem hohen baulichen Aufwand verbunden – es wären mindestens 900 m neue Straße herzustellen. Zudem müsste eine mögliche Trasse in jedem Fall die Niederungsbereiche des Grenzgrabens und des Sauerbruchgrabens queren.Diese Bereiche weisen eine hohe Bedeutung für gefährdete Vogelarten (u.a. den Wachtelkönig) auf. Der beschriebene erhöhte Erschließungsaufwand spricht aus Gründen der Wirtschaftlichkeit gegen eine solche Lösung, noch gewichtiger ist indes der damit einhergehende Verlust von Lebensräumen streng geschützter Arten. Die Erschließungsvariante	bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	wäre erst dann begründbar, wenn das bestehende Straßenverkehrsnetz, auch unter Berücksichtigung möglicher Optimierungs- und Anpassungsmaßnahmen, die Verkehre der Baugebietsentwicklungen gar nicht mehr abwickeln kann. Nach der Abschätzung des Verkehrsgutachters, der sich die Hansestadt Lübeck anschließt, wäre dies erst der Fall, wenn zusätzlich zum Plangebiet des Bebauungsplans 15.04.00 weitere gewerbliche Bauflächen nördlich der Kronsforder Landstraße erschlossen werden. Solange lediglich die Bauflächen südlich der Kronsforder Landstraße entwickelt werden, ist eine zusätzliche Anbindung in der Abwägung von Aufwand und Nutzen sowie naturschutzrechtlichen Belangen nicht begründbar. In der Abwägung wird insbesondere den Belangen von Natur und Landschaft ein höheres Gewicht eingeräumt als dem Belang der Leichtigkeit des Verkehrs bzw. der Vermeidung weiterer Lärmzunahmen für die Wohnbevölkerung in Bereichen, die bereits durch bestehende bzw. genehmigte Planungen vorbelastet sind und für die bereits heute Auflagen zum baulichen Schallschutz bestehen.	
Nr. 2. Bürgerin Kronsforder Landstraße nördlich Schiereichenkoppel **(E-Mail vom 21.12.2021)**		
2.1 Fehlende Gehwege und Querungsmöglichkeiten an der Kronsforder Landstraße Es gibt ein riesen Problem. Es betrifft die Kronsforder Landstraße stadtauswärts, zwischen dem Abschnitt Kapitelsdorfer Kirchweg und Wasserfahr. Hier sind zwei Fußgängerampeln jeweils am Anfang und Ende installiert, die aber von den Anwohnern nicht gefahrlos erreichbar sind. Man muss den Fahrbahnrand der stark befahrenden Straße nutzen, um diese Ampeln zu erreichen. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann die erste Person verunglückt. Somit möchten die Einwender auffordern, Abhilfe zu schaffen, damit ihre Kinder sicher die Straße überqueren können.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die 128. Änderung des Flächennutzungsplan, noch den Bebauungsplan 15.04.00).* Für den Ausbau eines normgerechten Geh- und Radwegs entlang der Westseite der Kronsforder Landstraße zwischen der Bushaltestelle Schiereichenkoppel, der Einmündung Wasserfahr im Süden und den Grundstücken Kronsforder Landstraße Nr. 42 bis 58 im Norden sind im Bebauungsplan Nr. 17.57.00 bereits Teilflächen von bis zu 3 m Tiefe des in Privatbesitz befindlichen, als Gewerbegebiet ausgewiesenen Grundstücks 23/17 als Straßenerweiterungsflächen gesichert worden. Dieser Gehweg wird im Zuge des Ausbaus des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße / Wasserfahr hergestellt und derKnotenpunkt wird mit einer Ampelanlage signalisiert werden, so dass hier eine sichere Querung möglich ist.	Kenntnisnahme und Klarstellung
2.2 Forderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung an der Kronsforder Landstraße	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.4*	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ein Tempolimit über 50 km/h von der Malmöstaße bis zur Kronsforder Landstraße durch zur Autobahnbrücke würde für eine gefahrlose Querung schon sehr hilfreich sein.		
Nr. 3. Bürger Siedlung Schiereichenkoppel (Fruchtweg) **(E-Mail vom 01.01.2022)**		
3.1 Umbau der Straße Wasserfahr Der Einwender schreibt, dass bei der damaligen Bürgeranhörung zu dem Bau der BAB A 20 seitens der Vertreter, des Bauamtes Lübeck, hoch und heilig versprochen worden wäre, dass der Feldweg, „Wasserfahr“ , er ist ihr Weg zu der Kirche und dem Friedhof, als Fuß – und Radweg erhalten bleibe, da der alte Kirchweg zerstört wurde. Er fühle sich belogen. Denn der Weg soll nun als Durchgangsstraße, von der A 20 zu der Kronsforder Landstraße (L 92), ihrem Lebensbereich, total umgebaut werden. Er sehe Erfolg mit einer Klage bei Verwaltungsgericht. Allerdings wäre diese Baumaßnahme für die Anliegerfirmen, deren Lieferanten und dem Verkehr von der BAB 20 Millionen wert! Der Einwender fragt sich, ob da Korruption im Spiel sei? In dem Jahre 2019 soll es zu der Baumaßnahme eine Anhörung gegeben haben. Davon sei ihm nichts bekannt!	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee wurden bereits in den Jahren 2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr - geschaffen. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen.	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.2 Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A 20 Weiterhin wäre ihnen versichert worden, dass auf der BAB 20 eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h gelten werde! Auch hier fühle er sich belogen, denn nach nur wenigen Monaten, wurde die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die in einem Planfeststellungsverfahren geplante und genehmigte Bundesautobahn A 20 liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans und im Übrigen auch außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Hansestadt Lübeck. Die Stellungnahme wird daher nur zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.3 Planungsrechtliche Einstufung der Siedlung Schiereichenkoppel Ihre Kleinsiedlung, als besonderes Wohngebiet, wäre in einem Bebauungsplan, fälschlicher Weise als Mischgebiet, mit 60 Dezibel Lärm ausgewiesen worden.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Begründung: Sonst hätte das Greif Werk weichen müssen. Sie leben dort seit 1960 mit diesem Werk und es stört nicht, zumal die Ziegelei als Hauptlärmquelle verschwunden ist. Mit ihm leider auch die Fledermäuse u.a.. Für deren Erhalt wurde gar nichts getan!	Für den Bereich der Siedlung Schiereichenkoppel existiert kein Bebauungsplan.	
3.4 Gehweg zur Bushaltestelle Ziegelei Auch ein, seit Jahrzehnten geforderter Fußweg entlang der L92 von den Siedlungshäusern zu der Bushaltestelle (Ziegelei) wird nicht gebaut.	*zu der Gehwegsituation westlich der Kronsforder Landstraße im Bereich Schiereichenkoppel siehe Abwägung zu Ziffer 2.1*	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.5 Fehlender Lärmschutz gegenüber der BAB A 20 In Sachen Lärmschutz wurde hier nichts getan, obwohl ihr Wohngebiet in der Hauptwindrichtung zu der A 20 liegt. Als Lärmschutz sollen wohl einige Windflüchter, die schon durch ihr Eigengewicht umfallen dienen. Angebracht wären hier immergrüne Bäume und Büsche wie z.B. Weißtannen, Eiben, Kiefern und andere Pfahlwurzler! Wegen des Lärms können sie ihre gen Westen liegenden Schlafräume nicht mehr bei offenem Fenster nutzen, weil die Fahrbahnstöße über die A 20 Brücken als Billigversion gebaut wurden. Die Gelder für richtige, verzahnte, geräuscharme Fahrbahnstöße seien wohl irgendwo versickert!	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die in einem Planfeststellungsverfahren geplante und genehmigte Bundesautobahn A 20 liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans und im Übrigen auch außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Hansestadt Lübeck. Die Stellungnahme wird daher nur zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.6 Zusätzlicher Anschluss an die Anschlussstelle Genin Süd Bei der damaligen Bürgeranhörung zu dem Bau der A 20 habe der Bürger eine Abfahrt in Richtung Süden, von der geplanten Abfahrt „Genin“ gefordert. Dies sei mit der Begründung, dass dann die anderen Dörfer auch eigene Anschlussstellen wollten, rund weg abgelehnt worden. Sein Einwand, dass die das sowieso machen werden, weil sie nicht dumm sind, wäre ignoriert worden. Kurze Zeit nach Fertigstellung der BAB wurden die Anschlussstellen Lübeck Süd und Groß Grönau gebaut. Fast der gesamte Mülltourismus würde nicht mehr bei ihnen vorbei pendeln, wenn die Anschlussstelle gebaut würde.	*zur Forderung nach einer weiteren Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	keine Berücksichtigung
3.7 Argumente gegen den Ausbau der Wasserfahr Das Verkehrsaufkommen auf der L 92 sei schon jetzt viel zu hoch. Stadteinwärts stehe das Stauende oft bis zum Greifwerk. In der Folge werde ihre Siedlung, schon seit längerem, als Park & Ride Parkplatz genutzt und kaputt gefahren.	Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee wurden bereits in den Jahren 2015	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr - geschaffen. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen.	
3.8 Überplanung / Neuplanung der Kronsforder Allee / Kronsforder Landstraße Die Verkehrsführung der L 92 werde von Dilettanten geplant. Beispiel: Fahrzeit Stadteinwärts, von der Eisenbahnbrücke bis zu der Kreuzung Berliner Straße ca. 800 m 20 Min.. Von der Kreuzung Wallbrechtstraße bis Kreuzung Berliner Straße , ca. 800 m- 30 Min. Und dann sollen sie in Lübeck ihre Einkäufe tätigen.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die genannten Straßen bzw. Knotenpunkte liegen weit außerhalb des Geltungs- und Einflussbereichs des Plangebiets. Die Verkehrsführung / Querschnittsgestaltung der L92 in ihrem weiteren Verlauf ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.9 Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung Auf der L 92 gelten durchweg 70 Km/h. Das ist, wegen der sehr lauten AS - Bereifung der Landwirtschafts- und Baufahrzeuge und deren hohe Geschwindigkeit (40-60 km/h) viel zu schnell. Von der A 20 Brücke über die L 92 bis zum Kapitelsdörfer Kirchweg sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 k/mh für diese Fahrzeuge eingeführt werden, da Lärm krank mache.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* *<u>Nachtrag:</u> Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden* *zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung siehe Abwägung zu 1.5*	teilweise Berücksichtigung
3.10 Tierarten im Plangebiet und seiner Umgebung Dass es dort den Wachtelkönig geben soll, werde als gegeben hingenommen. Die Einwohner wüssten, dass es dort seit einigen Jahren keine Bienen mehr gebe und die letzte Hornisse vor zwei Jahren tot unter dem Vogelkasten gelegen hätte. Die letzte Feldlerche sah er 1971 auf dem ehemaligen Dodenhofgelände. Was es noch an Insekten gegeben habe, wurde ein Opfer der zigtausend Tonnen Gülle und das 10 m neben den Häusern in einem Landschaftsschutzgebiet. Die hochgiftige Gülle sei aber kein Landschaftsschutz sondern der Tod allen Lebens.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden die Auswirkungen der Planung auf Tiere und Pflanzen sowie besonders oder streng geschützte Tierarten fachgutachterlich untersucht. Die Unterlagen waren im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans öffentlich einsehbar. Der erhobene Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Tiere und Pflanzen sowie besonders oder streng geschützte Tierarten sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	Kenntnisnahme und Klarstellung
3.11 Vorschläge für Ausgleichsflächen für das Gewerbegebiet Die vom Ringstedtenhof genutzte Fläche, angrenzend an die Siedlung Schiereichenkoppel, in dem Landschaftsschutzgebiet, sei als Ausgleichsfläche geradezu prädestiniert! Insbesondere, wenn man die Fläche (Stellenweise) aufforsten würde. Diese Fläche könnte der Naherholung und als Spielfläche für die Kinder dienen. Ideal wäre dann noch	Die genannten Flächen liegen außerhalb des Plangebiets auf der anderen Seite der Autobahn BAB 20 und weisen keinen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Plangebiet auf. Daher sind sie nicht geeignet, die Erholungsfunktionen im eigentlichen Planungsraum zu verbessern.	keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
eine einfache Anbindung an den Himbeerweg. Somit hätten die Anwohner einen kleinen Rundweg, weg von dem großen Gewerbegebiet! Denn von dort werde in den nächsten Jahren nichts Gutes kommen.		
3.12 Hinweise zum weiteren Verfahren Bei der geplanten Anhörung sollte ein kompetenter Vertreter des Ministeriums anwesend sein. Das Wohngebiet sei aus dem Mischgebiet zu entfernen, denn das sei Unrecht. Die Einwender fordern richtigen, wirksamen Lärmschutz statt einer Bretterwand, wie für einen Bürger angeboten.	Es wird angenommen, dass sich der Einwender auf den Schallschutz der Bundesautobahn bezieht. Die in einem Planfeststellungsverfahren geplante und genehmigte Bundesautobahn A 20 liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans und im Übrigen auch außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Hansestadt Lübeck.	Kenntnisnahme und Klarstellung
Nr. 4. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr im Bereich der geplanten Lärmschutzwand (Schreiben vom 03.01.2022)		
4.1 Wertverlust durch Straßenausbau Leider habe die Familie erfahren, dass vor ihrer Haustür ein 4spuriger Knotenpunkt entstehen soll. Da sie ihr Haus vor 8 Jahren gekauft haben, befürchten sie durch diese geplante Maßnahme einen hohen Wertverlust, zu dem sie gerne im Rahmen der Einwendungen in Erfahrung bringen möchten, wie denn dieser ausgeglichen wird.	Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee wurden bereits in den Jahren 2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr - geschaffen. In diesem Zuge wurde in den Gutachten (Schallgutachten, Verkehrsgutachten) auch der Ausbau des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße – Wasserfahr – Karkbrede zu einer lichtsignalgeregelten Kreuzung mit zusätzlichen Abbiegespuren thematisiert. Eine besonders nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die eine Wertminderung begründen würde, kann insofern nicht festgestellt werden. Die im geltenden Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) – festgestellt im Jahr 2000, festgelegten zulässigen Nutzungen für die Grundstücke werden nicht verändert, d.h. damit bleiben die aus bauplanungsrechtlicher Sicht wesentlichen wertbildenden Faktoren, nämlich die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten, insgesamt erhalten. Angesichts des städtebaulichen Erfordernisses, dringend benötigte gewerbliche Bauflächen bereitzustellen, wäre selbst eine hypothetische Wertminderung aufgrund der Verkehrslärmzunahme hinzunehmen.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.2 Beeinträchtigungen durch die Verkehrszunahme (Lärm, Feinstaub und weitere Eingriffe in die Natur) Der Lärm, der jetzt schon zu hören ist, würde mit einem 4spurigen Knotenpunkt immer lauter werden. Es wird gefragt, ob man sich ansatzweise vorstellen könne, was LKWs hier auf der Kronsforder Landstraße für Schmutz und Lärm ausrichten. Wenn die Zahl der Autos und Lkws um 80% steigen wird, könnten sie ihrer jetzigen Lebensqualität nicht mehr nachkommen. Es wird die Frage gestellt, ob es von den Rechtsvorschriften überhaupt zulässig sei, ihnen diese Planungen an Verkehrsmehr zuzumuten. Es wäre beim Bau der A20 zugesichert worden, dass danach alles bleibt, wie es ist. Dies ergibt sich auch fallabschließend aus dem Plan 17.57.00, mit dem sie einverstanden seien. Dass sie nun derartige Kollateralschäden, die ihnen durch eine Lärmschutzwand zugemutet werden, in Kauf zu nehmen haben, verstünden sie als im Nachhinein vorsätzlichen Eingriff für nicht rechtzeitige Planungen.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm prognostiziert. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld, wurde gutachterlich bereits eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgestellt. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Das Einwendergrundstück liegt innerhalb dieses Bereiches. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des betroffenen Grundstücks an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 61 dB(A) (Wert mit Schallschutzwänden, bei Tempo 70 km/h) um 2 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) unterschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ (ohne Schallschutz) betragen in diesem Falle bereits bis zu 61 dB(A) am Tage. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbeton ergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten in der Regel nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit 57 dB(A) am Tage (Wert mit Schallschutzwänden und Tempo 70 km/h) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Die gegenständliche Bauleitplanung und der Bebauungsplan Nr. 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr - stehen in keinem Zusammenhang mit dem seinerzeitigen Bau der Autobahn A 20. *zu der Erforderlichkeit der Lärmschutzwand siehe Abwägung zu Ziffer 4.3*	
4.3 Wirksamkeit einer Lärmschutzwand / Auswirkungen einer Lärmschutzwand Der o.g. Auslegungsbeschluss spricht in vielen Passagen von einer Lärmschutzwand, die den Einwendern vor die Tür angebracht werden solle. Dass Lärm vor einer solchen Wand keinen Halt macht, sollte auch den Bauausschussmitgliedern bekannt sein. Eine Lärmschutzwand an der Grundstücksgrenze hat mit erheblichen Folgen für ihren Zaun, der sie viel Geld gekostet habe und der vor Kurzem erst neu vor ihrem Haus angebracht wurde. Außerdem haben sie diverse Hecken und Pflanzen neu in ihrem Garten angebracht, die erst richtig nach einigen Jahren angewachsen seien und an denen sie sich nun seit letztem Sommer erfreuen können. Durch eine Lärmschutzwand wird diesen das Licht genommen, sodass auch hier wieder erhebliche Schäden für sie und in Folge für ihre Lebensqualität zu sehen seien.	*Die Stellungnahme betrifft <u>nicht</u> die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee wurden bereits in den Jahren 2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr geschaffen. Im Zuge dieser Planung wurde bereits festgestellt, dass zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eine Lärmschutzwand zwischen der Kronsforder Landstraße und der Anliegerstraße im Bereich der Grundstücke Nr. 70 bis 74 erforderlich wird, ebenso wie eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nr. 70 und 72. Entsprechende Festsetzungen sind in den Bebauungsplan Nr. 17.57.00 aufgenommen worden. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen.	Klarstellung
4.4 Ein- und Ausfahren zum und vom Grundstück Bisher wurde den Einwendern noch nicht vorgestellt, wie sie gefahrlos zu ihrem Haus kommen sollen, denn die KWL hat in der Veranstaltung	Die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzanlagen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern der Straßenausbauplanung vorbehalten. Selbstverständlich berücksichtigt diese Planung die Grundstückszufahrt der Einwender, so dass eine gesicherte Zu- und Abfahrt	Klarstellung und Berücksichtigung bei der Realisierung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
am 30.09.2021 diese Frage nicht beantworten können. Die eingezeichneten Pläne, die ihnen vorgestellt wurden, sind auch heute noch in der Bekanntmachung vorliegend und entsprechen nicht der Realität. Es ist doch vor der Planung für die Eigentümer zuzumuten, dass man ihnen eine sichere Ein- und Ausfahrt vorstellt, wie sie nach geplantem Anbringen einer Lärmschutzwand umgesetzt werden soll. Die Vertreter der KWL und der Bauverwaltung konnten ihnen auf konkrete Fragen hierzu nicht antworten. Sie legen daher ihr Veto ein, da ihr Eindruck sei, dass die Idee der Lärmschutzwand theoretisch sei. Es muss den Bewohnern doch gestattet sein, zu erfahren, wie sie gesichert zu und von ihren Grundstücken kommen. Dies ergebe sich nicht aus sämtlichen Anlagen des Auslegungsbeschlusses.	gewährleistet ist. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr- sind bereits die planungsrechtlichen Grundlagen für die Errichtung der Schallschutzwände im Bereich des Grundstücks der Einwender gegeben, siehe vorstehende Abwägung zu Ziffer 4.3.	
4.5 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung Nachbarn berichteten ihnen von einem Tempolimit auf 50 km/h. Dieses sei zum jetzigen Zeitpunkt gänzlich losgelöst von der für die Bewohner unzumutbaren Planungen aus dem o.g. Beschluss längst überfällig und sollte umgesetzt werden.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4*	Berücksichtigung
4.6 Forderung nach ganzheitlicher Planung Der 4spurige Ausbau werde strengstens von ihnen abgelehnt, ohne zu wissen, wie der ganze Plan für das Gewerbegebiet, das mehrjährig erschlossen werden soll, aussieht. Auch sie fordern ein, den Flächennutzungsplan in ganzheitlicher Form ihnen nachvollziehbar vorzustellen.	Für die Gewerbegebiete nördlich der BAB A 20 im Bereich Estlandring, Baltische Allee, Oslostraße, Malmöstraße etc. bestehen entsprechende Darstellungen als gewerbliche Bauflächen im Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck. Für die genannten Gewerbegebiete besteht zudem verbindliches Bauplanungsrecht in Form von verschiedenen Bebauungsplänen (Nr. 17.57.00, Nr. 17.56.00, Nr. 17.56.01). Diese Pläne sind geltendes Ortsrecht, sie können unter https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/stadtplanung/bauleitplanung/index.html eingesehen werden. Die Planunterlagen für das zu entwickelnde Gewerbegebiet 15.04.00 Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 haben in der Zeit vom 20.12.2021 bis 21.01.2022 öffentlich ausgelegen.	bereits berücksichtigt
4.7 Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes Sie bitten darum, bei den Planungen darauf zu achten, dass ihre Gesundheit nicht leidet. Das höchste Gut, das es laut Grundgesetz gebe, dürfe doch nicht zugunsten einer großen Straße auf der Strecke bleiben. Sie bitten darum bei den Planungen darauf zu achten, denn das sei ihr Recht auf Lebensqualität.	Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierzu zählen nicht nur die Auswirkungen für das Plangebiet selbst, sondern auch Auswirkungen, die gegebenenfalls durch zusätzliche Verkehre oder Lärmimmissionen außerhalb des Plangebiets aus-	bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	gelöst werden. Vorliegend wurde geprüft, welche Auswirkungen für bestehende schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans entstehen können. Im Zuge dieser Prüfung ist erkannt worden, dass die planinduzierten Verkehrszunahmen auch zu Lärmzuwächsen an der bestehenden Wohnbebauung der Kronsforder Landstraße führen können. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, wie die hierdurch entstehenden Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Maßnahmen gemindert werden können. Im Ergebnis kann im Bereich des Grundstücks der Einwender durch Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm auf ein Maß reduziert werden, das in der Abwägung noch zumutbar erscheint. In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage.	
Nr. 5. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(E-Mail und Schreiben vom 05.01.2022 sowie die Ergänzung vom 18.01.2022)**		
5.1 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte Bei dem im Betreff genannten Bebauungsplan handelt es sich um eine wesentliche Änderung der Straßenverkehrsführung. Das Haus der Einwender steht in einem allgemeinen Wohngebiet (WA). Hier greift das Bundesimmissionsschutzgesetz, folgende Grenzwerte sind zu beachten: Für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete am Tag 55 Dezibel(A), bei Nacht: 40 Dezibel(A). Mit Hilfe von Flüsterasphalt, der alle 6-8 Jahre erneut werden muss, das Aufstellen von Lärmschutzwänden (die einen erheblichen Einfluss haben auf die Lebensqualität) und eine Temporeduzierung werden die Grenzwerte nicht erreicht. Das geht heute schon aus der aktuellen Begründung hervor.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm prognostiziert. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld, wurde gutachterlich bereits eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgestellt. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 66 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 4 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird eingehalten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 64 dB(A) am Tage. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit 52 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete. Auch der Orientierungswert der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) am Tage, der für städtebauliche Neuplanungen heranzuziehen wäre, wird eingehalten. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck wird die Lärmbeeinträchtigung insgesamt als zumutbar angesehen.	
5.2 Erneuerung von Flüsterasphalt	Die Straßenumbaumaßnahme liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ferner geben sie zu bedenken: Wie soll der Verkehr fließen aus Krummesse, Kronsforde, aus dem neuen Gewerbegebiet und weiteren Stadtteilen, wenn der Flüsterasphalt alle 6-8 Jahre erneuert wird? Wie kommen sie von ihren Grundstücken, wenn alle 6-8 Jahre der Flüsterasphalt erneuert wird und sich der Verkehr durch die erheblich erhöhte Verkehrsmenge und die Baustelle staut? Wie kommen die Kinder über die Straße, wenn wir hier alle 6-8 Jahre eine Baustelle vor der Tür haben wegen dem Flüsterasphalt?	der Bauleitplanung. Die vorgebrachten Bedenken wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden; ebenso die Verwendung von Flüsterasphalt.	
5.3 Beeinträchtigungen durch Lärmschutzwände Die Einwender haben heute einen freien Blick, der durch die Lärmschutzwände genommen werden würde. Lärmschutzwände kennen sie nur in Millionenmetropolen wie Shanghai, wo Hochstraßen mitten durch die City laufen. Sie wohnen in Lübeck, einer Kleinstadt an der Ostsee!	Die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzanlagen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern der Straßenausbauplanung vorbehalten. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung
5.4 Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung Eine Temporeduzierung ist längst überfällig, nicht nur wegen dem ständig steigenden Verkehrslärm, sondern wegen der über die Jahre stetig gestiegenen Verkehrsmenge aus reinen Sicherheitsgründen. Der Fußweg befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite und ein Überqueren ist unerlässlich und jeden Tag aufs Neue lebensgefährlich.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
5.5 Fehlende Berücksichtigung der Erschließungsstraße Nr. 70-86 Sie möchten an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass in dem Betreff genannten Bebauungsplan bei der geplanten Kreuzung Kronsforder Landstraße, Karkbrede, Wasserfahr, die Erschließungsstraße Hausnummer 70-86 vollständig fehlt! Es ist nicht dargestellt, wie ein sicheres Abbiegen zu ihren Grundstücken von der Innenstadt kommend oder stadteinwärts möglich sein soll. In beiden Fahrtrichtungen müssten sie quer in den Kreuzungsbereich einfahren. Sie verweisen hier	Die Straßenumbaumaßnahme liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich der Bauleitplanung. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Es ist geplant, die parallel zur Kronsforder Landstraße verlaufende Anliegerstraße bestehen bleibt und als Einbahnstraße einzurichten, mit Einfahrt von der Wasserfahr und Ausfahrt südlich Hausnummer 86.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Rahmen der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ausdrücklich auf ein weiteres Gefahrenpotential. Es wird mit ihrer Gesundheit gespielt!	Die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken bleiben wie bisher und sind gewährleistet.	
5.6 Forderung nach einem Anschluss zur Anschlussstelle Genin Süd Sie bitten deshalb, die südliche Zu- und Abfahrt zur A20 von vornherein für das bereits erschlossene Gewerbegebiet vorzunehmen. Gleiches erwarten sie für den Anschluss auf der anderen Seite.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
5.7 Kreuzungsausbau erfordert Bebauungsplan oder Planfeststellungsverfahren Es soll eine Kreuzung gebaut werden Kronsforder Landstraße auf Höhe der Hausnummer 70. Führt wie in diesem Fall die geänderte Planung zu einer wesentlichen Änderung der gesamten Grundstücksbereiche und der gesamten Kreuzung mit erheblicher Erweiterung, bedarf es einer Planung im Rahmen eines Bebauungsplans oder eines Planfeststellungsverfahrens. Eine einfache Weiterung oder Öffnung durch Realakt ist im Regelfall nicht zulässig. Der Bebauungsplan erfolgt unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange, einschließlich des Naturschutzes, der Straßenbehörden und der Betreiber von Schienen- und Fernmeldeanlagen und bedarf regelmäßig der Beteiligung der Bürger. Das ist nicht geschehen, denn es wurden nicht alle Anwohner eingeladen und man hat lediglich informiert. Von Beteiligung kann nicht die Rede sein. Ziel des Bebauungsplans ist es, eine strukturierte Bebauungsplanung herbeizuführen und in diesem Zusammenhang die Probleme und Einwirkungen zu erkennen und einer angemessenen Lösung zuzuführen. Hier wurden wesentliche Punkte bei der Planung vergessen bzw. nicht berücksichtigt wie die Erschließungsstraße für Hausnummer 70-86. Die Planung ist damit fehlerhaft. Es bedarf einer abwägenden Planung, zweckmäßigerweise durch Bebauungsplan, zumindest einer umfassenden straßenrechtlichen Überprüfung und Genehmigung. Grundsätzlich ist beim Planen des Umbaus der Kreuzung und der Zufahrt Wasserfahr die zusätzliche Beeinträchtigung der Anwohner zu berücksichtigen. Insbesondere bei einer Erweiterung oder Neuherstellung der Zufahrt kommt es regelmäßig zu höheren Verkehrsdichten. Diese sind zu untersuchen, zu eruieren und in die Planung einzubeziehen. Ein wis-	*Die Stellungnahme betrifft <u>nicht</u> die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee wurden bereits in den Jahren 2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr geschaffen. Im Zuge dieser Planung wurde bereits festgestellt, dass zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eine Lärmschutzwand zwischen der Kronsforder Landstraße und der Anliegerstraße im Bereich der Grundstücke Nr. 70 bis 74 erforderlich wird, ebenso wie eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nr. 70 und 72. Entsprechende Festsetzungen sind in den Bebauungsplan Nr. 17.57.00 aufgenommen worden. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen. Der Ausbau der Kronsforder Landstraße in diesem Bereich auf 4 Spuren ist nicht im B-Plan enthalten. Ob für diese Erweiterung ein Planverfahren notwendig wird, ist derzeit beim Straßenbaulastträger LBV in Prüfung. Falls dieses notwendig ist, wird dieses Planverfahren aufgenommen.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sentliches Überschreiten der Grenzwerte des Lärmschutzes ist unzulässig. Sie verlangen einen Abwägungsvorgang und die Mitteilung über das Ergebnis.		
5.8 Starkregenvorsorge Bei der Fläche rechts und links der Oslostraße handelt es sich um Ausgleichsfläche für Starkregen. Führende Wissenschaftler prognostizieren, dass wir künftig häufiger mit Starkregen konfrontiert werden. Diese Ausgleichsflächen werden durch den Bau einer Straße zweckentfremdet.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Kenntnisnahme und Klarstellung
5.9 Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung Der Bau einer Kreuzung und die Anbindung an die A20 durch die Öffnung der Wasserfahr hätte schwerwiegende und unerträgliche Einwirkungen für ihre Grundstücke und deren Nutzung. Es käme zu ganz erheblichen zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen, die gesundheitsgefährdend seien. Die zulässigen Grenzwerte und das erträgliche Maß auf der Grundlage der Planung werde deutlich überschritten. Ihre Gärten dienten der Erholung. Der Erholungswert werde deutlich gemindert bzw. sei nicht mehr gegeben. Die Stadt habe eine Fürsorgepflicht gegenüber ihren Bürgen und Schaden abzuwenden und ihn nicht noch zu forcieren.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7* Eine besonders nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die eine erhebliche Einschränkung der Grundstücksnutzung oder Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen begründen würde, kann unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen nicht festgestellt werden, siehe hierzu Abwägung zu Ziffer 5.1. Die im geltenden Bebauungsplan 17.56.00 festgelegten zulässigen Nutzungen für die Grundstücke werden nicht verändert, d.h. damit bleiben die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten insgesamt erhalten. Angesichts des städtebaulichen Erfordernisses, dringend benötigte gewerbliche Bauflächen bereitzustellen, wäre selbst eine hypothetische Einschränkung der Grundstücksnutzung und Wertminderung aufgrund der Verkehrslärmzunahme hinzunehmen.	Kenntnisnahme und Klarstellung
5.10 Unzureichender Schallschutz, Probleme der Zuwegung Schallschutzmaßnahmen werden nur unzureichend sein, weil der erforderliche vollständige Lärmschutz faktisch baulich nicht herzustellen ist. An dieser Stelle möchten sie darauf hinweisen, dass die Lärmschutzbeeinträchtigung in den Häusern aufgrund des baulichen Zustands selbst bei Einbau von Lärmschutzfenstern nur geringfügig verbessert werden kann und der Lärm auch zu einer vollständigen Entwertung der Erholungs- und Gartenbereiche des Grundstücks führt. Weiter möchten sie darauf hinweisen, dass bauliche Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände oder – wälle zum einen vor Ort nicht	*zu der Wirkung der Schallschutzmaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 5.1 und 5.3* *zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
oder kaum zu realisieren sind, zum anderen zu einer vollständigen Abriegelung der Grundstücke führt, was zu weiteren Beeinträchtigungen führen wird. Sie benötigen eine verkehrliche Anbindung ihrer Grundstücke und die Notwendigkeit, die einzige Zufahrt zu erreichen. Werden in diesen Bereichen aber Öffnungen des Lärmschutzes vorgesehen, ist der Lärmschutz wiederum nicht gewährleistet.		
5.11 Schutz des Wohngebietes Ihr Wohngebiet sei ein Kleinsiedlungsgebiet am Stadtrand, was durch die beabsichtigten verkehrlichen Maßnahmen vollständig verändert werden würde. Ihr Wohngebiet bedarf einem besonderen Schutz und sollte entwickelt und gefördert werden, was in der Planung nicht gewährleistet ist. Die Ausweitung der Gewerbegebiete mit zusätzlichen Zufahrtsmöglichkeiten und erheblichen An- und Abfahrtverkehr führt unweigerlich zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen des Wohngebiets. Dies wurde in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt. Der Ausbau der Kronsforder Landstraße mit einer Kreuzung, die Öffnung der Wasserfahr, Schallschutzwände und ähnliche Maßnahmen führen zu einer Abriegelung und Isolation ihres Wohngebietes! Die Folgen dieser Isolation sind Depressivität, Ängstlichkeit, Schlafstörungen, Stress und Wut. Langfristig kann soziale Isolation das Gefühl von Einsamkeit und gesellschaftlicher Stigmatisierung sein. Sie wandeln unser Wohngebiet um in ein Ghetto! Ihre Pflicht ist es, die Bürger der Hansestadt Lübeck zu schützen und Gefahren für ihre Gesundheit abzuwenden und nicht noch wissentlich Schaden zuzufügen. Zeigen Sie auf, wie Sie dies sicherstellen.	Das Wohngebiet ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm passive Schallschutzmaßnahmen fest. Beim Neubau oder Ausbau von Straßen und Schienenwegen soll Schallschutz vorrangig durch aktive Schallschutzmaßnahmen, die an der Entstehungsstelle des Lärmes wirken (wie Schallschutzwände), erreicht werden. Diese wirken sich auch positiv auf die Lärmbelastung der Außenwohnbereiche aus. Nur wenn aktive Maßnahmen nicht möglich, nicht verhältnismäßig oder ausreichend sind, kann ersatzweise passiver Schallschutz angewandt werden. Der Bebauungsplan 17.56.00 hat nur passiven Schallschutz für die Gebäude im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße festgesetzt (siehe Abwägung zu Ziffer 1.2). Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers.	Klarstellung und teilweise Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 6. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (E-Mail vom 05.01.2022)		
6.1 Lärmvorbelastung der Wohnbebauung Kronsforder Landstraße Als Inhaber eines Tonunternehmens haben die Bürger vor Hauskauf Lärmmessungen am Haus, Garten und Terrasse vorgenommen. Das Ergebnis zeigte, dass die Wertgrenzen nach dem BImSchG gerade noch gerade in der Norm eingehalten waren. Aktuell ist das immer noch der Fall, was sie in diesem Wohngebiet dazu bewegt habe, außerhalb des Zentrums vom schönen Lübeck ein Haus zu erwerben. Sie bereuen den Hauskauf nicht, denn ihnen gefalle ihr schönes Haus und Land und Leute in und um Lübeck und er habe hier sein Lager für sein kleines Wirtschaftsunternehmen und kann von dort seine Kunden beliefern. Zügig eher weniger, da hier die Rückstaus, ihm als Unternehmer schon jetzt zeitlich sehr zu schaffen machen.	Es ist richtig, dass im Bereich der Kronsforder Landstraße bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehrslärm vorliegt. Bereits in dem für das Grundstück der Einwender geltenden Bebauungsplan 17.56.00 aus dem Jahre 2000 ist erkannt worden, dass zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dieser schreibt vor, dass bei Bauvorhaben die erforderlichen Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gemäß DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) zu erfüllen sind. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße also bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000.	Klarstellung
6.2 Forderung nach einem ganzheitlichen Verkehrskonzept Als Unternehmen sind sie auch auf der PRO-Seite, Gewerbeflächen zu erschließen, um neue Arbeitsplätze in Lübeck zu schaffen. Sie wären selbst sogar interessiert, eine Gewerbefläche zu erwerben. Dies allerdings im kleineren Stil und eher im Inneren, da es dort noch freie Flächen in Lübeck gibt: Nun ist im Äußeren von Lübeck geplant, im ganz großen Stil Gewerbeflächen zu erschließen. Die 35 ha-Fläche Semiramis ist erst der Aufschlag. Über den Aufstellungsbeschluss vom 06.06.2016 genannten 95 ha (brutto) Gewerbeflächen möchten sie nicht mehr diskutieren, da dieser große Bereich nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße beschlossene Sache ist. Allerdings ist im Auslegungsbeschluss auch erwähnt, dass das Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ als Grundlage für die weitere Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung der kommenden 15 Jahre erstellt ist. Um einen zukunftsträchtigen Gewerbestandort zu schaffen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, an dem genannten Standort die Gewerbeentwicklung der nächsten Jahre zu bündeln. Daher soll perspektivisch beiderseits der Kronsforder Landstraße ein Gewerbegebiet in einer Größe von insgesamt rund 70 ha (brutto, d.h. einschließlich Erschließung, aber ohne Grünflächen) entwickelt werden.	Bauleitpläne sind aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. In der Begründung zur 128. Änderung des Flächennutzungsplans und zum Bebauungsplan Nr. 15.04.00 ist eindeutig beschrieben, dass es das Ziel der Hansestadt Lübeck ist, mittelfristig weitere gewerbliche Bauflächen in dem Planungsraum zu erschließen. Dies ergibt sich auch aus den gesamtstädtischen Beschlüssen, Plänen und Programmen. Ein Verfahren zur Schaffung von verbindlichem Bauplanungsrecht für weitere Gewerbeflächen (nördlich der Kronsforder Landstraße) kann indes erst dann eingeleitet werden, wenn absehbar ist, dass die Erschließung gesichert werden kann. Aus der verkehrstechnischen Untersuchung geht hervor, dass die Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen über die jetzt durch den Bebauungsplans Nr. 15.04.00 ermöglichte Flächenkulisse hinaus eine zusätzliche verkehrliche Anbindung erfordern würde, und hierfür nur der westliche Anschluss an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd infrage käme. Die Prüfung der technischen und rechtlichen Machbarkeit wäre dann im Zuge des dann anzustoßenden Bebauungsplanverfahrens vorzunehmen. Sofern eine verkehrlich belastbare Erschließung nicht in Aussicht gestellt werden	Klarstellung / teilweise bereits berücksichtigt, tw. keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zur Deckung des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs soll im ersten Schritt eine Teilfläche von ca. 40 ha (brutto) planungsrechtlich vorbereitet werden. Das geplante Gewerbegebiet soll gleichermaßen der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe wie auch der Erweiterung und Verlagerung von bereits in Lübeck ansässigen Unternehmen dienen. Durch eine derartig bewusste geplante Erweiterung sollte nicht für einzelne Teile links oder rechts der Kronsforder Landstraße geplant werden, sondern ganzheitlich. Es ist nicht sinnvoll, mit einem reduzierten Verkehrskonzept kurzfristig zu planen, wenn die Planungen schon über ein gesamtes Gewerbegebiet bis 2030 bekannt und auch gewollt sind. Der Verkehr bricht jetzt schon auf der Kronsforder Landstraße in Teilen an bestimmten Tagen zusammen. Der Einwender verweist hier auf die Inhalte der schalltechnischen Messungen aus Gutachten vom 20.12.2021. Es wird nach den Planungen, ein wesentlich größerer Erwerb von Gewerbeflächen bis voraussichtlich 2040 über 200 ha seitens der Hansestadt Lübeck vorgenommen. Daher ist ein Zubringer an der Kronsforder Landstraße/Wasserfahr mit 4spurigem Kontenpunkt nicht nur Steuerverschwendung, sondern auch ein großer Ärgerpunkt der vielen Bewohner an und um die Kronsforder Landstraße herum.	kann, müsste die Flächenentwicklung auf die Flächen des Bebauungsplans Nr. 15.04.00 beschränkt bleiben. Zur Prüfung einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets siehe Ziffer 1.9	
6.3 Überschreitungen der Lärmgrenzwerte Die Wertgrenzen, die im Bundesgesetz und der entsprechenden Verordnung (16. BImSchV) vorgeschrieben sind, werden nach der Begründung vom 14.12.2021 eindeutig weit überschritten: Die Überschreitungen betragen jetzt schon 7 dB(A) am Tag und 9 dB(A) in der Nacht. Damit würden die Stadt schon bei der aktuellen Verkehrsmenge mit Flüsterasphalt die Richtwerte nicht einhalten können, geschweige denn, wenn sich die Verkehrsmenge noch mal um 80% erhöht (vgl. 7.5, S. 127 der Anlage 8 der Begründung). Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel lt. aktueller Begründung (Anlage 8) auf bis zu 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so spricht die Begründung von einem erhöhten Abwägungs-	Die zitierten Beurteilungspegel ergeben sich nicht für den heutigen Bestand, sondern für den sogenannten Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Für die straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung auf dem Grundstück an der Kronsforder Landstraße im Bereich der geplanten passiven Lärmschutzmaßnahmen sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel im Tagzeitraum zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die er-	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
erfordernis, das sich aus dem o.g. Auslegungsbeschluss unter Berücksichtigung der vergangenen Messungen nicht ergibt. Dies ist dringend nachzuholen, wenn nicht in Kauf genommen werden soll, dass die Messwerte, wie in der Vergangenheit ermittelt, überschritten werden „könnten“ und dennoch als Versuch, der Erweiterungsbau durchgeführt werden würde. Dies setzt einen Versuchsballon in Gange, der nicht ernsthaft zu Lasten der Gesundheit der Bewohner der Kronsforder Landstraße und Umgebung (z.B. Schiereichenkoppel) in Kauf genommen werden soll. In der Begründung (Anlage 8) vom 14.12.2021 steht, dass die Erhöhung der Pegel auf bis zu dann 68 dBA am Tag und 62 dBA in der Nacht erfolgen könnte. Vor der geplanten Bebauung sollte hier ganz klar eine Aussage getroffen werden. Die Messungen, die dazu bereits nach der schalltechnischen Untersuchung zur TÖB Beteiligung vom 18.09.2017 vorgenommen wurden, bestätigen eindeutig, dass es keine Vermutung, sondern ein klarer Beleg ist, dass die Grenzwerte an den Häusern, an denen die Messungen erfolgten schon damals überschritten wurden. Erlaubt sind lt. Bundesimmissionsschutzgesetz 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Die Kronsforder Landstr. 70- 112 ist als Wohngebiet ausgewiesen. Es wäre im Sinne aller eine Win/Win- Situation, wenn hier die kumulative Prüfung zu den Gesamtlärmschutzmaßnahmen vorgestellt wird. An der Kronsforder Landstr. 92-112 sollen passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten werden. Ein Tempolimit von 50 km/Std. allein reicht nicht aus. Flüsterasphalt würde die Kronsforder Landstr. zu einer Dauerbaustelle machen, da dieser alle 3-4 Jahre ausgetauscht werden müsste. Im Übrigen wird ein Flüsterasphalt auch erst ab einer Geschwindigkeit von 80 km/h wirksam.	rechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 63 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zur Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen auch außerhalb der geplanten Lärmschutzwand Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel mit bis zu 52 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
6.4 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Lösung: Ein sofortiger Bau eines Zubringers an der BAB 20 entbehrt mittel- und langfristig für die Gewerbetreibenden und für die Bewohner hier eine kräftezehrende und kampfartige Diskussion. Die Gesundheit der Menschen auf der Kronsforder Landstr. würde weiterhin geschützt bleiben und die juristischen Prozesse gegen die Hansestadt wegen gesetzlicher Wertgrenzüberschreitungen würden ausbleiben. Auch spart dieser Lösungsansatz mittel- und langfristige Haushaltsmittel für die Hansestadt Lübeck.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.5 Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen Es heißt auf Seite 21 der Anlage 8 (Begründung vom 14.12.2021), das schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit, wie möglich vermieden werden sollen. Dies ist eine Einschätzung, die für die Zukunft geplant ist. Wie verhält es sich, wenn sich herausstellt, dass sich die in der Begründung angegebene Prognose bewahrheitet? Dann sind die Grenzwerte und damit die schädlichen Umwelteinwirkungen im Wohngebiet überschritten und nicht mehr vermieden. Damit ist die Soll-Regelung, „so weit, wie möglich“ unklar definiert. Dies muss, bevor die Planung final wird, ausgeschlossen werden, da es ansonsten zu einem Gesetzesverstoß führen könnte. Das Schutzgut Klima und Luft ist einhergehend mit dem höchst schutzwürdigem unter den Menschenrechten des Grundgesetzes stehenden Schutzgutes Mensch, einschließlich menschlicher Gesundheit stark eingeschränkt nach den Inhalten zum geplanten Bau des ausliegenden Beschlusses.	Es handelt sich bei dem Zitat um einen Planungsgrundsatz aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz, der vorliegend auch berücksichtigt wurde. Es gilt, Beeinträchtigungen soweit es möglich ist zu vermeiden, oder Maßnahmen zu treffen, die Beeinträchtigungen zu minimieren, bspw. durch Schallschutzmaßnahmen. Diese Überlegungen sind in der vorliegenden Abwägung erfolgt.	Bereits berücksichtigt
6.6 Wirksamkeit von Flüsterasphalt und Schallschutzwänden Flüsterasphalt bringt eine Reduktion von 5 dB(A) und muss alle 6-8 Jahre erneuert werden. Schallschutzwände in den Häuserreihen der Kronsforder Landstr. 70-88 anzubringen würden für sich genommen nicht das Ziel erreichen und auch die Einmündung und die Ausfahrt ergibt sich nicht gefahrlos aus den ausgelegten Unterlagen.	Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. *zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5*	Kenntnisnahme und Klarstellung
6.7 Fehlende Darstellungen / Untersuchungen in der Verkehrsuntersuchung Hier sollten die Inhalte der ausgelegten Bekanntmachung nochmal nachbereitet werden: Die Verkehrsuntersuchung ist für die Knotenpunkte 6, 7 und 8 unvollständig. Bei der Darstellung der Knotenpunkte 6 (Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel), 7 (Kronsforder Landstraße/Wasserfahr) und 8 (Kronsforder Landstraße/Karkbrede) in den	Bei den genannten Darstellungen der Verkehrsuntersuchung handelt es sich um schematische Darstellungen der Verkehrsmengen und –verteilungen in den einzelnen Fachbeziehungen des Knotenpunktssystems. In derartigen Darstellungen sind Grundstückszu- und ausfahrten generell nicht zu berücksichtigen.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Abschnitten 4.6 bis 4.8 der Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost vom 19.07.2019 sowie in der Simulation des Knotenpunktsystems in Abschnitt 4.9 ist die Erschließungsstraße für die Häuser Nr. 70 bis 86 nicht berücksichtigt. In Wirklichkeit gibt es diese Häuser, sodass dies nachträglich Berücksichtigung in den B-Plan zu finden hat.		
6.8 Unklare Zu- und Abfahrtssituation für die Grundstücke Nr. 70 bis 86 In den Knotenpunktentwürfen auf Seite 46 (Abb. 51) und Seite 47 (Abb. 52) ist nicht dargestellt, wie aus Richtung Innenstadt kommend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Abbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll und wie in Richtung stadteinwärts fahrend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Linksabbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll. In beiden Fällen müsste quer über den Kreuzungsbereich gefahren werden. Wie soll das ohne Gefahr möglich sein?	Die Zu- und Abfahrtssituation für die Nebenfahrbahn, die die Grundstücke Nr. 70 bis 86 erschließt, soll genauso gelöst werden wie im Bestand. Dies ist in den beiden Lageplänen auf S. 46 und 47 der Verkehrsuntersuchung erkennbar, indem neben den eigentlich umzubauenden Flächen der Grundstücks- und Gebäudebestand im Bereich der Nebenfahrbahn lediglich schwach unterlegt ist. Die Anliegerstraße wird als Einbahnstraße eingerichtet mit Einfahrt von der Wasserfahr und Ausfahrt südlich Hausnummer 86. Aus Sicherheitsgründen ein direktes Linksabbiegen in die Anliegerstraße von der Kronsforder Landstraße aus Richtung Süden kommend nicht mehr möglich sein. Allerdings bestehen nahegelegene Wendemöglichkeiten, z.B. im Bereich Schiereichenkoppel oder in der Wasserfahr, so dass keine untragbar großen Umwege in Kauf genommen werden müssen.	Klarstellung und tw. bereits berücksichtigt
6.9 Querungsmöglichkeiten Ungeklärt sind auch die Übergänge in der Kronsforder Landstraße von der Häuserreihe zum gegenüberliegenden Fahrradweg. Hier sollte ein Plan für die Bewohner, der sich nicht aus dem Appendix des Auslegungsbeschlusses ergibt, dem Bauausschuss bzw. den Bewohnern im Wohngebiet vorgelegt und alle einbezogen werden.	Die genannten Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich der Bauleitplanung. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Auf der westlichen Straßenseite der Kronsforder Landstraße sind zwar im Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) – von 2000 bereits Teile der heutigen Privatgrundstücke als Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Einem Ausbau eines Gehwegs auf diesen Flächen steht jedoch entgegen, dass die straßenseitigen Grundstücksteile mittlerweile zu großen Teilen bereits mit Nebenanlagen bebaut worden sind. Zudem besteht entlang der Straße ein schützenswerter Straßenbaumbestand. Trotzdem wird im Zuge der Planung des Kreuzungsausbaus Wasserfahr – Kronsforder Landstraße – Karkbrede geprüft, ob vor den Grundstücken Kronsforder Landstraße 92 – 112 einen Gehweg angelegt werden kann, so dass	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	kein Überqueren abseits der Kreuzung Kronsforder Landstraße / Wasserfahr (mit Lichtsignalanlage) mehr notwendig sein wird. Wenn kein durchgehender Behelfsfußweg auf der nordwestlichen Seite der Kronsforder Landstraße im Bereich der Grundstücke 92-112 geschaffen werden kann, sollen zumindest einige weitere Überwege über den Grünstreifen an der südwestlichen Seite geschaffen werden. Hierzu liegt bereits eine mündliche Zusage vom LBV vor.	
6.10 Forderung nach ganzheitlicher Planung Außerdem ist die Salamitaktik nicht gerade ein seriöses Vorgehen der Hansestadt Lübeck: *„(…) Der Bebauungsplan 15.04.00 „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“ sowie die 128. Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck können als erster Teil der gewerblichen Gesamtentwicklung an diesem Standort aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd somit wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen (S.15)(…)“* Die Reduzierung auf den ersten Teil (??), also gemeint ist das Gewerbegebiet Semiramis und damit wird nicht die ganzheitliche Bauplanung betrachtet. Der nördliche Teil wird aus dem B-Plan-Verfahren ausgeklammert. Das erschließt sich ihm nicht im jetzigen Verfahren. Um den Verkehrskollaps, der damit bei einer ganzheitlichen Planung entstehen würde, nicht in Kauf zu nehmen, plant die Hansestadt Lübeck nun in Stückwerken. Das ist ein mangelhaftes Vorgehen und ebnet gerade so durch die Hintertür eine vermutete Genehmigung, die in der Realität grenzüberschreitend ist und nicht mehr gesetzeskonform.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung und tw. bereits berücksichtigt
6.11 Belastung durch Lkw Man kann sich gerne ein Bild machen, wie viel Zeit er bei Auslieferungen durch Rückstau auf der Kronsforder Landstraße jetzt schon einzusetzen hat, um seine Termine zu halten. Bei einer fast vermuteten verdoppelten Verkehrsmenge wird der B-Plan praktisch nicht gesetzeskonform umsetzbar, denn hier leben Menschen in einem Wohngebiet. Es sei angemerkt, dass derzeit fast ausschließlich Pkws auf der Kronsforder Landstraße unterwegs sind. Dies ändert sich im Verkehrsaufkommen mit der Art der Fahrzeuge durch LKWs, die für Logistikunternehmen arbeiten sollen, erheblich und wird aufgrund der Nichteinhaltung	Sowohl in der verkehrstechnischen Untersuchung als auch in der darauf aufbauenden schalltechnischen Untersuchung wurden Lkw-Verkehre besonders berücksichtigt. Da die zukünftigen Nutzer der Gewerbeflächen noch nicht feststehen können, es handelt sich um eine sogenannte „Angebotsplanung“, wurden Annahmen zu dem voraussichtlichen Branchenmix im Plangebiet getroffen. Grundsätzlich ist die Ansiedlung von Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Logistik, Großhandel und Dienstleistung/ Kleingewerbe mit einem Flächenbedarf zwischen 2 und 8 ha pro Unternehmen vorgesehen. Die anzusiedelnden Unternehmen weisen damit	Bereits berücksichtig

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
der Grenzwerte der gesetzlichen Vorgaben zu den Immissionen, insbesondere Lärm und Feinstaub so nicht hingenommen. Gerade Logistikunternehmen verursachen vorwiegend in der Nacht starken Verkehrslärm, was in einem in den Plänen ausgewiesenem allgemeinen Wohngebiet nicht gesetzeskonform wäre: *„Da das derzeitige Angebot an für Logistikunternehmen geeigneten Gewerbeflächen weitgehend erschöpft ist, kann die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Plangebiet an der Kronsforder Landstraße aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd hier wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen (Pkt. 3.1.0, Seite 17) „* Was hier „wesentlich“ bedeutet ist recht vage formuliert. Er sehe den gesamten Entwurf des o.g. Planes als nicht inhaltlich hinreichend klar und bestimmt und fordert daher eine Überarbeitung mit Ziel auf direkte Anbindung der Gewerbetreibenden südlich und nördlich über die Autobahn (BAB 20. Sie bitten darum, unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte ihre Stellungnahme im anstehenden Abwägungsprozess die Lösung zur Ertüchtigung der südlichen und nördlichen Abfahrt von vornherein anzustreben. Damit hätten sie die Erhöhung der Verkehrsmenge nicht. Es sollte bei dem bisherigen Ausbau der Wasserfahr aus dem Plan 17.57.00 belassen werden.	eine mittlere Betriebsgröße auf. In einem alternativen Szenario („Szenario 3“) wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung ein höherer Anteil an Kleingewerbe angenommen, dafür weniger Flächen für Logistik. Das ermittelte Verkehrsaufkommen für Szenario 3 ist demzufolge höher. Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung zeigen, dass bei einer Flächenentwicklung von etwa 34 ha Gewerbeflächen eine zusätzliche Verkehrsbelastung zwischen 580 – 600 Kfz/h (Szenario 1) und 650 - 690 (Szenario 3) entstehen wird, bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 10 %. Zur sicheren Seite wurde das Szenario 3 den Beurteilungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen zugrunde gelegt.	
6.12 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung Außerdem sollte aufgrund o.g. Fakten weiterhin an der Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h ab der Malmöstraße bis zur Autobahnbrücke, hinter Kronsforder Landstr. 112 (stadtauswärts gesehen) und umgekehrt bzw. die Verschiebung der Ortstafel zur Gefahrenabwehr festgehalten werden.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
Nr. 7. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(E-Mail und Schreiben vom 05.01.2022)**		
7.1 Überschreitungen der Lärmgrenzwerte Sie seien eine dreiköpfige Familie und hätten im Jahr 2018 an der Kronsforder Landstraße Eigentum erworben und hätten damit geplant, langfristig hier mit ihrem Sohn zu wohnen. Immer wieder stellen sie zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit oder KiTa fest, dass der Verkehr auf der Kronsforder Landstraße schon jetzt oft	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Aussagen	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zusammenbricht. Sie verweisen hier auf die Inhalte der schalltechnischen Messungen aus Gutachten vom 20.12.2021. Nach Durcharbeitung der Dokumente aus dem Auslegungsbeschluss und der Wahrnehmung zum jetzigen Verkehr und bei 80%iger Steigerung der Verkehrsmenge sei es keine Frage, dass die Wertgrenzen, die im Bundesgesetz und der entsprechenden Verordnung (16. BImSchV) vorgeschrieben sind eindeutig weit überschreiten: Die Überschreitungen betragen jetzt schon 7dBA am Tag und 9dBA in der Nacht. Die Begründung nach Anlage 8 vom 14.12.2021 untermalt diese Feststellung. Damit würde die Stadt schon bei der aktuellen Verkehrsmenge mit Flüsterasphalt die Richtwerte nicht einhalten können, geschweige denn, wenn sich die Verkehrsmenge noch mal um 80% erhöht (vgl. 7.5, S. 127 der Anlage 8 der Begründung). Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel lt. aktueller Begründung (Anlage 8) auf bis zu 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so spricht die Begründung von einem erhöhten Abwägungserfordernis, das sich aus dem o.g. Auslegungsbeschluss unter Berücksichtigung der vergangenen Messungen nicht ergibt. Dies ist dringend nachzuholen, wenn nicht in Kauf genommen werden soll, dass die Messwerte, wie in der Vergangenheit ermittelt, überschritten werden „könnten“ und dennoch als Versuch, der Erweiterungsbau durchgeführt werden würde. Die Menschen „wohnen“ dort und möchten nicht zu Lasten der Gesundheit der Bewohner der Kronsforder Landstraße und Umgebung (z.B. Schiereichenkoppel) wegen nicht rechtzeitiger oder unüberlegter Prognoseansätze in Kauf nehmen, krank zu werden. Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, *“ (..)dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken /5/. Oberhalb der Grenze von 70*	zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Knotenpunkte trifft das Verkehrsgutachten. Die zitierten Beurteilungspegel ergeben sich nicht für den heutigen Bestand, sondern für den sogenannten Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 66 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 7 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 2 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 64 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand, aber mit Schallschutzwänden ab Nr. 86) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht /6/. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Sie empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (…)“ Die Empfehlung, dies schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen, spricht eindeutig dafür, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende Auswirkungen für die Gesundheit der Bewohner an und um die Kronsforder Landstraße hat, wenn tatsächlich eine solche Planung umgesetzt werden würde. Das geht sehr in die Körperverletzung eines jeden Bewohners ein. Sie bitten daher darum, dies auch aus ihrer Sicht nicht unbeachtet zu lassen. Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr reduziert wird. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen. Sie fordern die Einhaltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (keine Überschreitung der Grenzwerte).	Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 53 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
7.2 Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer Die Kronsforder Landstr. 70-112 ist als Wohngebiet ausgewiesen. Es wäre im Sinne aller die Verkehrsmenge nicht noch weiter zu erhöhen. Ihr Sohn wird später einmal allein zur Schule fahren und unter den Bedingungen wird er dies niemals tun können. Das Ausmaß der Gefahren ist viel zu hoch bei den Planungen, die im Bebauungsplan stehen.	Im Zuge der Planung des Kreuzungsausbaus Wasserfahr – Kronsforder Landstraße – Karkbrede wird geprüft, ob vor den Grundstücken Kronsforder Landstraße 92 – 112 einen Gehweg angelegt werden kann, so dass kein Überqueren abseits der Kreuzung Kronsforder Landstraße / Wasserfahr (mit Lichtsignalanlage) mehr notwendig sein wird. Siehe auch Abwägung zu Ziffer 6.9	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
7.3 Forderung nach ganzheitlicher Planung Was wird denn sonst noch kommen, wenn das in kleinen Happen immer weiter erschlossene Gewerbegebiet ausgebaut wird. Der Verkehr wird kollabieren!!	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung
7.4 Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen Zu den Ideen: Flüsterasphalt bringt eine Reduktion von 5 dBA und muss alle 6-8 Jahre erneuert werden.	*Zur Wirksamkeit der Schallschutzwände siehe Abwägung zu Ziffer 6.6*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Schallschutzwände in den Häuserreihen der Kronsforder Landstr. 70-88 anzubringen würden für sich genommen nicht das Ziel erreichen und auch die Einmündung und die Ausfahrt ergibt sich nicht gefahrlos aus den ausgelegten Unterlagen.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	
7.5 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Hier sollten die Inhalte der ausgelegten Bekanntmachung nochmal nachbereitet werden: Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute, wie oben beschrieben, stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die auf S. 70 – 72 in Spiegelstrichen aufgezeigten 8 (!) Ausbaumaßen sind immens für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes, um das es im o.g. Plan geht und dennoch kommt als Fazit auf der letzten Seite (S. 73) der Verkehrsgutachtens vom ….. die Erkenntnis, dass *„ (…)die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) erheblich sind.“* Im Ergebnis ist damit für den großen zu betreibenden Aufwand nur eine „weitestgehende Leistungsfähigkeit“ festgestellt. Das kann sicherlich noch überarbeitet werden mit eingebrachten Lösungen, denn „weitestgehend leistungsfähig“ sollte nicht der Anspruch der Lübecker Politik sein. Bei einer Anbindung über Genin-Süd wird der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr zum bestehenden Verkehr zu einer weiteren Verschlechterung und für sie als Anwohner/innen an der Kronsforder Landstraße zu einer unnötigen zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Die neu angesiedelten Unternehmer der Gewerbebetriebe werden unzufrieden sein, weil die Anbindung nach o.g. Beschreibung nicht funktionieren wird.	Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden bei der Ermittlung der Verkehrsmengen für den Prognosenullfall bereits die zukünftig zu erwartenden Verkehre aufgrund aktueller Entwicklungen in der Umgebung berücksichtigt. Die zusätzlichen Verkehrserzeugungen, die sich aus den Entwicklungen rund um die Kronsforder Landstraße, Malmöstraße, Baltische Allee und Wasserfahr ergeben sind in die Verkehrsprognose und die Bewertung der Verkehrsqualitäten an den betreffenden Knotenpunkten bereits eingeflossen. Es ist korrekt, dass vier Knotenpunkte im Ergebnis der Beurteilung bereits ohne dass mit der vorliegenden Bauleitplanung geplante Gewerbegebiet Kapazitätsengpässe aufweisen. Die empfohlenen Ausbaumaßnahmen sind aufgrund der bestehenden Belastung teilweise bereits unabhängig von der vorliegenden Bauleitplanung vorgesehen. So wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee sowie für den Ausbau des Kreisverkehrs Baltische Allee / Oslostraße bereits in den Jahren 2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr geschaffen. Der Umfang und die Erheblichkeit der Ausbaumaßnahmen bedingt sich nicht allein durch die vorliegende Planung, sondern ergibt sich auch aus der bereits bestehenden Vorbelastung des Verkehrsnetzes. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass für die Ermittlung der Verkehrsaufkommen ein höherer Anteil an Kleingewerbe und dafür weniger Flächen für Logistik (Szenario 3) angenommen wurde. Mit dem gewählten Szenario ist das ermittelte Verkehrsaufkommen somit zur sicheren Seite angesetzt worden. Vorbehaltlich der Realisierung der empfohlenen Ausbaumaßnahmen ist eine Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens gutachterlich als leistungsfähig bewertet worden. Der vorliegenden Bauleitplanung kommt eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck zu. In der	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Abwägung mit dem städtebaulichen Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs, wird der Aufwand der Ausbaumaßnahmen als verhältnismäßig und die zusätzlichen Verkehrsbelastungen als hinnehmbar bewertet. Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren gutachterlich untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	
7.6 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets über die BAB Anschlussstelle Genin Süd Ihre Idee ist zur Zufriedenheit aller als gute Lösung, sofort den Ausbau an der BAB 20 vorzunehmen und zwar für das gesamte Gewerbegebiet. Hier wird in Stückwerken geplant, was nicht zielführend und wie auch in den Gutachten immer wieder erwähnt wird, gerade noch so mit „Ach und Krach“ durch die Genehmigungspforte gewunken wird. Das kann doch nicht der Anspruch an eine Hansestadt, wie Lübeck sein. Die Gesundheit der Menschen auf der Kronsforder Landstr. würde weiterhin geschützt bleiben und die juristischen Prozesse gegen die Hansestadt wegen gesetzlicher Wertgrenzüberschreitungen würden ausbleiben. Auch spart dieser Lösungsansatz mittel- und langfristige Haushaltsmittel für die Hansestadt Lübeck. Diese Inhalte des Planes sollten dringend besprochen und überarbeitet werden mit Blick auf einen direkten Ausbau links und rechts der A20 für alle noch kommenden Gewerbetreibenden. Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20- Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung möglich. Sie bitten darum, ihre Einwendungen zu erhören, denn sie wohnen hier seit Kurzem und sind gerne Lübecker Steuerzahler, wenn zugunsten einer guten Lebensqualität in Lübeck gewohnt werden darf.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Kenntnisnahme und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8. Bürger Kronsforder Landstraße nördlich Schiereichenkoppel (Schreiben vom 06.01.2022 sowie die Ergänzung vom 17.01.2022)		
8.1 Beeinträchtigungen durch Verkehre und Lärm Die Bürger sind dort schon lange Hauseigentümer und haben sicherlich seit dem viel Unruhe vor ihrer Haustür erfahren. Seit ihrem Hauserwerb gab es eine Vielzahl von Veränderungen, die sich negativ auf die Lebensqualität dort ausgewirkt haben, weil sich die Lärmbelästigung z.T. deutlich erhöht hat: Der Bau der A20; von der Rückseite ist das Gewerbegebiet dicht an die Häuser herangerückt; die beschlossene Öffnung der Wasserfahr (17.57.00) Und jetzt ist fast eine Verdoppelung des Verkehrs durch das geplante neue Gewerbegebiet geplant. Wie weit sollen die Anwohner der Kronsforder Landstraße noch weitere Einschränkungen hinnehmen? Jede einzelne Maßnahme wurde für sich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grenzwerte und Regelungen umgesetzt. Jetzt ist das Maß voll, denn die Gesamtmenge der Maßnahmen wird mit o.g. Bebauungsplan überschritten. Die Empfehlungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen sind teilweise nur sehr vage. Außerdem beinhalten sie für viele Grundstücke auch keine zufriedenstellende Lösung. Allein dies spricht schon dafür, nochmal nachzuarbeiten. Der Bauausschuss sollte sich diesen Themen nochmal im Einzelnen widmen, bevor es hier zu einem Satzungsbeschluss kommen könnte. Dies gilt es diesmal zu verhindern. Der letzte Bebauungsplan ist gerade noch durchgegangen und die Einwendungen waren vermutlich nicht stichhaltig. Es sollte sie wundern, wenn nach den Presseartikeln und Aufruhr der Bewohner hier dieser Bau umgesetzt wird. Das kann nicht der Anspruch einer schönen Hansestadt sein. Als Eigentümer eines Hauses im Wohngebiet ist ihnen der o.g. Plan in der jetzigen Fassung ein Unverständnis, zumal vor ihrer Haustür bereits genug Lärm ist. Von einer 80%igen Verkehrsmehrung zu lesen, grenzt an Körperverletzung für die Anwohner an der Kronsforder Landstraße.	Die Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße erhöhen sich lediglich südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) im Prognose-Planfall um ca. 80 %. Die Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße nördlich der Einmündung Wasserfahr durch das Planvorhaben beträgt hingegen nur ca. 10 %. Die Einwender als Anwohner an der Kronsforder Landstraße im Abschnitt nördlich der Siedlung Schiereichenkoppel sind somit nicht unmittelbar von den Mehrverkehren und Lärmimmissionen betroffen. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld, wurde gutachterlich bereits eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgestellt. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwä-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	gungserfordernis. Dies ist für die Grundstücke an den Immissionsorten zur Kronsforder Landstraße (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) teilweise der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck wird die Lärmbeeinträchtigung insgesamt als zumutbar angesehen.	
8.2 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Schaut man doch nochmal auf die derzeitige Verkehrslage auch in Bezug auf die Anbindung über Genin-Süd: Die Verkehrssituation im Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt ACHT Ausbaumaßnahmen und diverse Knotenpunkte, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich wären und kommt auf Seite 72/73 zu der Feststellung: „*Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.“* Hier kann doch ganz eindeutig von einer kurz gesprungenen Denkweise ausgegangen werden, denn wer möchte von sich behaupten, dass er "weitestgehend leistungsfähige" Ergebnisse nach einem unerheblichen Aufwand erzielen möchte. Der durch das neue Gewerbegebiet zusätzliche Verkehr wird bei der Anbindung über Genin-Süd bei mehr Verkehrsteilnehmern zu einer weiteren Verkehrsverschlechterung führen. Und außerdem wird daneben für die Bewohner an der Kronsforder Landstraße eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung entstehen. Das	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
geht zu Lasten der Gesundheit der Anwohner. Die neu angesiedelten Gewerbetreibenden werden unzufrieden sein, weil die Anbindung nicht funktioniert. Im Ergebnis bedeutet das doch: Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20 Anschlussstelle Lübeck-Genin von vornherein möglich. Schlussfolgerung: Da 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung zur A20- Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Ausgleichsflächen, Wachtelkönig) sind Lösungen zu erarbeiten. Somit ist es doch ersichtlich, dass ganzheitlich und kein Stückwerk in Planung gehen muss. Hier ist nicht der zweite vor dem ersten Schritt zu machen, sondern gleich eine funktionierende praktikable Lösung für die verkehrliche Anbindung zu schaffen. Dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der ö Landstraße ohnehin erforderlich (vgl. die Inhalte der Verkehrsuntersuchung auf Seite 73): *„Bezüglich der Überlegung der Stadt, über das südöstliche der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet hinaus noch weitere Gewerbeflächen in einer Größenordnung von zusätzlich 30 - 40 ha zu entwickeln, ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre reichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 erforderlich, dessen verkehrstechnischen Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu überprüfen wäre.“*		
8.3 Sicherung der Zu- und Ausfahrten zu den Grundstücken Darüber hinaus ist ungeklärt, wie bei einem um 80% erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren aus der Erschließungsstraße möglich sein soll. Die Erschließungsstraße liegt etwa 1,5 m unterhalb der Landstraße. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Auch ist es für die Anwohner zum Spazieren schon jetzt schwer auf die Kronsforder Landstraße und als Autofahrer erst recht mit großem Zeitverlust zum und von ihrem Grundstück zu kommen. Sie entnehmen, wie schon Erwähnt, dass geplant sei, den Anwohnern der Hausnummern 70 - 88	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Ausreichende Sichtdreiecke an der Ausfahrt der Erschließungsstraße auf die Kronsforder Landstraße werden eingehalten. Eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage an der Ausfahrt der Erschließungsstraße wird nicht erforderlich. Eine Anpassung der Verkehrsuntersuchung ist folglich nicht notwendig.	Kenntnisnahme, tw. keine Berücksichtigung, tw. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
eine Lärmschutzwand vor die Tür zu bauen. Wenn die Sicht durch die geplante Lärmschutzwand weiter eingeschränkt wird, kann ein gefahrloses Ausfahren wohl nur durch eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage gewährleistet werden. Da dort dann die Ausfahrt nur ca. 60 m versetzt zur Karkbrede liegt, hat dies Auswirkungen auf die Simulation des Knotenpunktsystems. Schlussfolgerung: Die Verkehrsuntersuchung ist zu überarbeiten. Es sind Lösungen für die Einfahrt in die Erschließungsstraße aufzuzeigen, die praxistauglich sind. Darüber hinaus ist für die Ausfahrt die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten Ampelanlage bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen. Die dabei erarbeiteten Lösungen sind der Simulation des Knotenpunktsystems zu berücksichtigen und die Leistungsfähigkeit ist neu zu bewerten.	Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	
8.4 Querungsmöglichkeiten; Sicherheit Fußgänger und Radfahrer Sie haben sich für die weiteren Bewohner in die Materie des Auslegungsplanes eingelesen und möchten folgendes zu dem Feststellungsplan feststellen: Auf Höhe der Grundstücke der Kronsforder Landstraße 88 - 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und keinen Fußweg. D.h. das Fußgänger und Radfahrer zunächst die Kronsforder Landstraße überqueren müssen, um den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu erreichen. Dies ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen jetzt schon problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung insbesondere für Schüler und ältere Menschen nicht mehr möglich. Die gleichen Probleme haben auch die Anwohner der Hausnummern 42 **-** 58, obgleich dort eine Erschließungsstraße vorhanden ist. Schlussfolgerung: Das Verkehrskonzept ist zu überarbeiten und es sind Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf der Höhe der Kronsforder Landstraße 42 bis 112 zu überarbeiten und verbindlich festzuschreiben, insbesondere ist eine Verkehrszunahme z.B. durch eine Anbindung der A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in westlicher Richtung anzustreben.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
8.5 Beeinträchtigung durch Verkehre und Lärm Daher ist ihre Erwartung an die Politik, dass sie bei der Entscheidung über den B-Plan nicht nur diesen isoliert im Blick hat, sondern auch be-	Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierzu zählen nicht nur die Auswirkungen für das Plangebiet	Teilweise bereits berücksichtigt, tw. keine

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
rücksichtigt, was die Anwohner dort schon einstecken mussten. Besonders die Anwohner an der Kronsforder Landstraße 70-112 sind besonders gepeinigt, wenn es, wie geplant in die Umsetzung geht. Es ist ein Schandfleck, in einem Wohngebiet den Eigentümern Lärmschutzwände vor ihrem Haus zuzumuten. Es ist an der Zeit, dass das Schutzgut Mensch im Vordergrund steht. Hier geht es, gegenüber dem Bürgermeister zu demonstrieren, da nach ihrer Einschätzung und Durcharbeitung der Anlagen die Auslegung eine Zunahme des Verkehrs um 80% den Wertgrenzen der gesetzlichen Vorgaben nicht standhalten wird. Sie bitten darum, daher das Vorhaben zu überdenken und zu verhindern durch Überarbeitung an einer Lösung. Eine Idee, die zu diskutieren wäre, ist die Bundesautobahn 20 direkt für die Gewerbetreibenden zum Schutze der Gesundheit von Anwohnern in einem Wohngebiet auszubauen und Abstand von Ihren jetzigen Plänen zu nehmen.	selbst, sondern auch Auswirkungen, die gegebenenfalls durch zusätzliche Verkehre oder Lärmimmissionen außerhalb des Plangebiets ausgelöst werden. Vorliegend wurde geprüft, welche Auswirkungen für bestehende schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans entstehen können. Im Zuge dieser Prüfung ist erkannt worden, dass die planinduzierten Verkehrszunahmen auch zu Lärmzuwächsen an der bestehenden Wohnbebauung der Kronsforder Landstraße führen können. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, wie die hierdurch entstehenden Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Maßnahmen gemindert werden können. Im Ergebnis kann durch Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm auf ein Maß reduziert werden, das in der Abwägung noch zumutbar erscheint. In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage. *Siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 8.1*	Berücksichtigung
Nr. 9. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(E-Mail und Schreiben vom 06.01.2022)**		
9.1 Sicherung der Zu- und Ausfahrten zum Grundstück Das Grundstück des Einwenders würde im Fall des Baus einer Kreuzung auf Höhe des Greifwerks (Knotenpunkt 6,7 und 8) unmittelbar an der Kreuzung liegen. Er bittet um Überprüfung, wie er sein Grundstück verlassen kann, ohne quer in den geplanten Kreuzungsbereich Kronsforder Landstraße, Wasserfahr, Karkbrede, Schiereichenkoppel einfahren zu müssen. Aus den zur Einsicht vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, wie die Erschließungsstraße für die Hausnummern 70-86 verlaufen wird. Ferner ist nicht dargestellt, wie ein sicheres Abbiegen zu seinem Grundstück von der Innenstadt kommend oder stadteinwärts möglich sein soll. In beiden Fahrtrichtungen müsste er wieder quer in den Kreuzungsbereich einfahren. Die Erschließungsstraße für die Hausnummern 70-86 fehlt, siehe Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost vom 19.07.2019, Abschnitt 4.6 – 4.8 (Abb. 51 und 52).	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Rahmen der Straßenplanung
9.2 Fehlender Bebauungsplan für den Ausbau des Kreisverkehrs Baltische Allee	Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Ausbau des Knotenpunktes Baltische Allee / Osltostraße wurden bereits in den Jahren	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Einen Bebauungsplan für den Ausbau des Kreisverkehrs zu einer Ampelanlage Abfahrt A20 Genin auf Höhe der HEM-Tankstelle gibt es nicht. Es ist im Berufsverkehr mit einem erheblichen Rückstau zu rechnen, was ein Verlassen oder Befahren seines Grundstücks unmöglich macht.	2015 bis 2018 durch den Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr geschaffen. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen.	
9.3 Beeinträchtigungen durch Mehrverkehre und Verkehrslärm Darüber hinaus ist durch den prognostizierten Mehrverkehr und Rückstau mit einer massiven gesundheitlichen Belastung zu rechnen (Feinstaub und Lärm). Er verweist hiermit ausdrücklich auf das BImSchG und die Grenzwerte für Wohngebiete!	Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Berücksichtigung
9.4 Forderung nach einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Der Einwender bittet um Überarbeitung der Bauplanung und die Schaffung einer Möglichkeit für eine südliche Zu- und Abfahrt zur A20 und den Anschluss auf der gegenüberliegenden Seite für die Gewerbegebiete.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
Nr. 10. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (E-Mail und Schreiben vom 05.01.2022)		
10.1 Gesundheitliche Auswirkungen durch Veränderung im Umfeld Die Einwender haben im letzten Jahr Eigentum und ein schönes Haus an der Kronsforder Landstraße erworben und haben damit geplant, langfristig zu wohnen. Im Frühjahr werden sie Eltern, sodass eine Veränderung, wie sie nach o.g. Plan kommen soll, schon jetzt krankmachende Auslöser gibt. Allein der Gedanke daran ist für sie sehr nervenaufreibend. Was soll denn noch kommen?	Grundstückseigentümer haben keinen Anspruch darauf, dass in der Umgebung grundsätzlich keine Veränderungen oder städtebauliche Entwicklungen stattfinden. Etwaige gesundheitliche Beschwerden der Einwender während des Planverfahrens, ohne dass eine Veränderung überhaupt eingetreten ist, können der Planung und der Plangeberin nicht angelastet werden. Die zu erwartenden Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Mensch einschl. menschlicher Gesundheit wurden im Rahmen der Bauleitplanung mit Umweltprüfung (gutachterlich) prognostiziert und in die Abwägung eingestellt.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.2 Forderung nach ganzheitlicher Planung Der Einwender ist bei einem Städtischen Unternehmen tätig und weiß, dass mit dem Gewerbegebiet Semiramis noch längst nicht Schluss ist. Es wird noch viel mehr an Gewerbefläche erschlossen. Die Unternehmer sind mir teilweise persönlich bekannt. Warum sollte jetzt in Teilstücken geplant und auf Kosten ihrer Gesundheit halb vollzogene Schritte umgesetzt werden? Es gilt, ganzheitlich zu planen. Das Ergebnis würde weniger Verkehrslärm an der Kronsforder Landstraße, als im jetzigen Plan bedeuten.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung
10.3 Beeinträchtigungen durch Mehrverkehre (Verkehrslärm und Erschütterungen) 80% mehr Verkehrslärm!! Jetzt ist es schon kritisch und dann soll ernsthaft fast eine Verdopplung des Verkehrslärms stattfinden? Die LKWS verursachen schon viele Risse und andere Probleme im Straßenteer sowie Verlust der Ladung die nicht gesichert ist (ohne Spannnetz z.B. Holzbohlen, Plastik und Bauschutt). Die Erschütterungen bei einem höheren Verkehrsaufkommen werden neben den jetzt schon spürbaren Vibrationen an ihren Häusern dort in der Straße noch viel höher werden. Das bitten sie, auch gerade für sie zu überdenken. Ob das für eine werdende Familie gesundheitsförderlich sein kann, zumal sie dort ja wohnen. Ihr Gebiet in der Kronsforder Landstraße von 70-112 ist als Wohngebiet ausgewiesen! Sie möchten dieser Ausweisung als Familie im nächsten Jahr dort in Lübeck nachkommen. Immer wieder stellen sie zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit fest, dass der Verkehr auf der Kronsforder Landstraße schon jetzt oft zusammenbricht. Sie verweisen hier auf die Inhalte der schalltechnischen Messungen aus Gutachten vom 20.12.2021. Nach dem Durcharbeiten der Dokumente aus dem Auslegungsbeschluss und der Wahrnehmung zum jetzigen Verkehr und bei 80%iger Steigerung der Verkehrsmenge ist es keine Frage, dass die Wertgrenzen, die im Bundesgesetz und der entsprechenden Verordnung (16. BImSchV) vorgeschrieben sind, eindeutig weit überschritten werden: Die Überschreitungen betragen jetzt schon 7dBA am Tag und 9dBA in	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Dabei wurden auch die Anteile der zu erwartenden Lkw-Verkehre berücksichtigt. Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Knotenpunkte trifft das Verkehrsgutachten. Hinweise auf etwaige Belastungen durch stärkere Erschütterungen durch die planinduzierten Mehrverkehre liegen nicht vor. Die zitierten Beurteilungspegel ergeben sich nicht für den heutigen Bestand, sondern für den sogenannten Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20. Richtig ist, dass Wohngebiet schon derzeit als eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße stark durch Verkehrslärm belastet ist. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 2 dB(A)	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
der Nacht. Die Begründung nach Anlage 8 vom 14.12.2021 untermalt diese Feststellung. Damit würden die Hansestadt Lübeck schon bei der aktuellen Verkehrsmenge mit Flüsterasphalt die Richtwerte nicht einhalten können, geschweige denn, wenn sich die Verkehrsmenge noch mal um 80% erhöht (vgl. 7.5, S. 127 der Anlage 8 der Begründung}: *„Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel lt. aktueller Begründung (Anlage 8) auf bis zu 68dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 I 60 dB(A) Tag I Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 I 60 dB(A) Tag I Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so spricht die Begründung von einem erhöhten Abwägungserfordernis, das sich aus dem og. Auslegungsbeschluss unter Berücksichtigung der vergangenen Messungen nicht ergibt."* Dies ist dringend nachzuholen, wenn nicht in Kauf genommen werden soll, dass die Messwerte, wie in der Vergangenheit ermittelt, überschritten werden „könnten" und dennoch als Versuch, der Erweiterungsbau durchgeführt werden würde. Die Anwohner möchten nicht zu Lasten ihrer Gesundheit der Bewohner der Kronsforder Landstraße und Umgebung (z.B. Schiereichenkoppel) wegen nicht rechtzeitiger oder unüberlegter Prognoseansätze in Kauf nehmen, krank zu werden. Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, „(..) dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken 15/. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die	überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose" betragen in diesem Falle bereits bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 53 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung als erheblich ein-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht /6/. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Wir empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (...)“ Die Empfehlung, dies schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen, spricht eindeutig dafür, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende Auswirkungen für die Gesundheit der Bewohner an und um die Kronsforder Landstraße haben werden, wenn tatsächlich eine solche Planung umgesetzt werden würde. Das geht sehr in die Körperverletzung eines jeden Bewohners ein. Sie bitten daher darum, dies auch aus ihrer Sicht nicht unbeachtet zu lassen.	zustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
10.4 Forderung nach Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr reduziert wird. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen.	*zur Forderung nach einer weiteren Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
10.5 Forderung nach Einhaltung der Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes Sie fordern die Einhaltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (keine Überschreitung der Grenzwerte) Die Kronsforder Landstr. 70- 112 ist, wie oben erwähnt, als Wohngebiet ausgewiesen. Es wäre im Sinne aller die Verkehrsmenge nicht noch weiter zu erhöhen.	Das Wohngebiet ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierzu zählen nicht nur die Auswirkungen für das Plangebiet selbst, sondern auch Auswirkungen, die gegebenenfalls durch zusätzliche Verkehre oder Lärmimmissionen außerhalb des Plangebiets ausgelöst werden. Vorliegend wurde geprüft, welche Auswirkungen für bestehende schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans entstehen können. Im Zuge dieser Prüfung ist erkannt worden, dass die planinduzierten Verkehrszunahmen auch zu Lärmzuwächsen an der bestehenden Wohnbebauung der Kronsforder Landstraße führen können. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, wie die hierdurch entstehenden Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Maßnahmen gemindert werden können. Im Ergebnis kann im Bereich des Grundstücks der Einwender durch Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm auf ein Maß reduziert werden, das in der Abwägung noch zumutbar erscheint.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage. *siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 10.3.*	
10.6 Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Ihr Sohn wird später einmal allein zur Schule fahren und unter den Bedingungen wird er dies niemals tun können. Das Ausmaß der Gefahren ist viel zu hoch bei den Planungen, die im Bebauungsplan stehen.	*Zu den Querungsmöglichkeiten und zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und Klarstellung
10.7 Einschränkung Lebensqualität und Nutzung des Grundstücks Sie haben dort ihren Lebensmittelpunkt im Haus und Garten ihres Eigentums. Will man ihnen und ihrem Nachwuchs damit die Lebensqualität für ihr gerade gekauftes Hab und Gut nehmen.	Eine besonders nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die eine erhebliche Einschränkung der Grundstücksnutzung oder der Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen begründen würde, kann unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen nicht festgestellt werden, siehe hierzu Abwägung zu Ziffer 10.3. Die im geltenden Bebauungsplan 17.56.00 festgelegten zulässigen Nutzungen für die Grundstücke werden nicht verändert, d.h. damit bleiben die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten insgesamt erhalten. Angesichts des städtebaulichen Erfordernisses, dringend benötigte gewerbliche Bauflächen bereitzustellen, wäre selbst eine hypothetische Einschränkung der Grundstücksnutzung und Wertminderung aufgrund der Verkehrslärmzunahme hinzunehmen. *zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen siehe auch Abgwägung zu Ziffer 10.3*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
10.8 Forderung nach Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und ganzheitlicher Planung Sie fordern als Lösung einen sofortigen Bau eines Zubringers an der BAB 20 und zwar für das gesamte Gewerbegebiet. Die Gesundheit der Menschen auf der Kronsforder Landstraße würde weiterhin geschützt bleiben und die juristischen Prozesse gegen die Hansestadt Lübeck wegen gesetzlicher Wertgrenzüberschreitungen würden ausbleiben. Auch spart dieser Lösungsansatz mittel- und langfristige Haushaltsmittel für die Hansestadt Lübeck.	*zu der Forderung nach einer weiteren Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Was wird denn sonst noch kommen, wenn das in kleinen Happen immer weiter erschlossene Gewerbegebiet ausgebaut wird?	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	
10.9 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Aktuelle Gesamtsituation zum Straßenverkehr / Anbindung über Genin-Süd Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute, wie oben beschrieben, stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die auf S. 70-72 in Spiegelstrichen aufgezeigten Ausbaumaßen sind immens für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes, um das es im o.g. Plan geht und dennoch kommt als Fazit auf der letzten Seite (S. 73) der Verkehrsgutachtens vom ..... die Erkenntnis, dass „(...)die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) erheblich sind." Im Ergebnis ist damit für den großen zu betreibenden Aufwand nur eine „weitestgehende Leistungsfähigkeit" festgestellt. Das kann sicherlich noch überarbeitet werden mit eingebrachten Lösungen, denn *„weitestgehend leistungsfähig"* sollte nicht der Anspruch der Lübecker Politik sein. Bei einer Anbindung über Genin-Süd wird der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr zum bestehenden Verkehr zu einer weiteren Verschlechterung und für sie als Anwohner/innen an der Kronsforder Landstraße zu einer unnötigen zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Daraus folgt als weiterer Nachteil, dass die neu angesiedelten Unternehmer der Gewerbebetriebe unzufrieden sein werden, weil die Anbindung nach o.g. Beschreibung nicht funktionieren wird. Der Verkehr droht, zu kollabieren nach dem derzeitigen Plan!!	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.10 Forderung nach ganzheitlicher Planung Zudem ist dieser in Etappen und Einzelstücken geplante Ansatz immer ein gerade noch durch die „Genehmigungstür"! Kann das tatsächlich der Anspruch einer Bebauungsplanung der Hansestadt Lübeck sein. Die Anwohner werden weiterhin pressewirksam aktiv werden. Das ist unschön für das Ansehen der Hansestadt Lübeck. Sie bitten daher um Nacharbeitung des B-Planes 15.04.00.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
10.11 Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen und Grundstückszufahrt Zu Ihren Ideen: Flüsterasphalt bringt eine Reduktion von 5 dBA und muss alle 6-8 Jahre erneuert werden. Schallschutzwände in den Häuserreihen der Kronsforder Landstr. 70-88 anzubringen, würden für sich genommen nicht das Ziel erreichen. Die Einmündung und die Ausfahrt ergeben sich nicht gefahrlos aus den ausgelegten Unterlagen. Hier sollten die Inhalte der ausgelegten Bekanntmachung nochmal nachbereitet werden.	*zur Erneuerung des Flüsterasphalts siehe Abwägung zu Ziffer 5.2* *zu der Wirkung der Schallschutzwände siehe Abwägung zu Ziffer 6.6* *zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffern 5.5 und 6.8*	Teilweise keine Berücksichtigung / tw. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
10.12 Forderung nach Anbindung des Gewerbegebiet an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und ganzheitlicher Planung Fazit/Lösungsansatz: Diese Inhalte des Planes sollten dringend besprochen und überarbeitet werden mit Blick auf einen direkten Ausbau links und rechts der A20 für alle noch kommenden Gewerbetreibenden. Sie bitten darum, ihre Einwendungen zu erhören, denn sie wohnen dort seit Kurzem und sind gerne Lübecker Steuerzahler, wenn zugunsten einer guten Lebensqualität in Lübeck gewohnt werden darf.	*zu der Forderung nach einer weiteren Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
Nr. 11. Bürger Siedlung Schiereichenkoppel **(Schreiben vom 06.01.2022)**		
11.1 Belastung durch Verkehrslärm Durch den Ausbau und damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen ist mit einer deutlichen Lärmbelastung zu rechnen, dieses ist auf Grund der direkten bewohnten Nachbarschaft aus seiner Sicht nicht tragbar.	Die Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße erhöhen sich lediglich südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) im Prognose-Planfall um ca. 80 %. Die Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße nördlich der Einmündung Wasserfahr durch das Planvorhaben beträgt hingegen nur ca. 10 %. Die Einwender als Anwohner der Siedlung Schiereichenkoppel sind somit nicht unmittelbar von den Mehrverkehren und Lärmimmissionen betroffen.	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierzu zählen nicht nur die Auswirkungen für das Plangebiet selbst, sondern auch Auswirkungen, die gegebenenfalls durch zusätzliche Verkehre oder Lärmimmissionen außerhalb des Plangebiets ausgelöst werden. Vorliegend wurde geprüft, welche Auswirkungen für bestehende schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans entstehen können. Im Zuge dieser Prüfung ist erkannt worden, dass die planinduzierten Verkehrszunahmen auch zu Lärmzuwächsen an der bestehenden Wohnbebauung der Kronsforder Landstraße führen können. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, wie die hierdurch entstehenden Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Maßnahmen gemindert werden können. Im Ergebnis können in den betroffenen Bereichen durch Schallschutzmaßnahmen der Verkehrslärm auf ein Maß reduziert werden, das in der Abwägung noch zumutbar erscheint.	

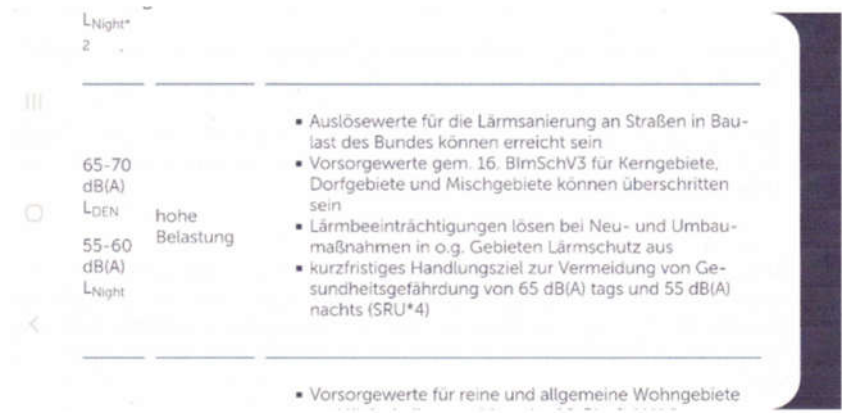
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage.	
11.2 Belastung durch Luftschadstoffimmissionen Er bittet darum, dass dieses einmal entsprechend überdacht wird, dazu kommt hier auch noch die zu erwartende erhöhte Belastung durch Feinstaub.	Durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens im Plangebiet und damit der Luftschadstoffe wird sich die Belastung durch Feinstaub im Vergleich zum Bestand erhöhen. In der Hansestadt Lübeck gibt es insgesamt 3 Luftmessstationen des Landes, die kontinuierlich messen. Zwei befinden sich an geeigneten verkehrsexponierten Standorten in der Fackenburger Allee und der Moislinger Allee. Eine weitere Messstation zur Erfassung der Hintergrundbelastung ist im Hochschulstadtteil positioniert. Geeignete Standorte sind in der Regel Orte mit einem hohen Verkehrsaufkommen in Kombination mit einer engen bzw. geschlossenen Bebauung. In den vergangenen Jahren wurden in Lübeck keine Grenzwertüberschreitungen (z.B. Feinstaub PM10 und NOx) festgestellt. Die Kronsforder Landstraße weist im Bereich nördlich der BAB A 20 eine lockere, einseitige Bebauung auf. Auch wenn sich die Verkehrsbelastung durch den Ausbau der Wasserfahr und die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erhöhen wird, so ist nach erster Einschätzung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutzes in diesem Bereich nicht mit einer Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zu rechnen. Darüber hinaus liegt eine Luftschadstofftechnische Stellungnahme des Büros Zech Umweltanalytik GmbH von März 2022 vor mit einer Einschätzung der Immissionssituation verursacht durch die planinduzierten Mehrverkehre für die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70 – 112. Die Ergebnisse der Untersuchung verdeutlichen, dass die Zusatzbelastung im direkten Vergleich zur bereits bestehenden örtlichen Vorbelastung eher als gering einzuschätzen ist und somit nur einen geringen Einfluss auf die Gesamtbelastung hat. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für alle betrachteten Luftschadstoffe werden durch die resultierende Gesamtbelastung – verursacht durch das abgeschätzte künftige Verkehrsaufkommen - jeweils direkt an den Immissionsorten Kronsforder Landstraße 70 – 112 eingehalten.	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 12. Bürger Kronsforder Landstraße nördlich der Siedlung Schiereichenkoppel (E-Mail und Schreiben vom 04.01.2022)		
12.1 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung; Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Sie sind eine 5köpfige Familie, die nicht noch mehr Verkehrsmenge auf der Kronsforder Landstraße duldet. Ihre Kinder fahren und werden zukünftig allein mit dem Fahrrad den Schulweg über die Kronsforder Landstraße haben. Von o.g. Adresse aus, ist es schon allein schwierig bei der jetzigen Verkehrsmenge über die Straße zu kommen. Daher wäre ein Tempolimit auf 50 km/h (wie es mit Ampel und zuvor bei der Straße Kapitelsdörfer Kirchweg innerhalb weniger Tage umgesetzt wurde) in diesem Kontext ein ganz erheblicher wichtiger Schritt, um hier einen gefahrlosen Übergang zu schaffen.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden. *zu der Gehwegsituation westlich der Kronsforder Landstraße im Bereich Schiereichenkoppel sowie Querungsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 2.1*	Kenntnisnahme, tw. Berücksichtigung
12.2 Genehmigung Kreuzungsausbau Wasserfahr/Kronsforder Landstraße Dem ausgelegten Baubeschluss zum Plan 15.04.00 ist zu entnehmen, dass es keine Genehmigung für den Ausbau der Straße Wasserfahr auf 2 Spuren vorhanden ist. Auch eine Genehmigung zum Ausbau der Kronsforder Landstraße für eine 4-spurige Kreuzung mit Ampelanlage liegt demnach nicht vor.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Klarstellung
12.3 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd, Einhaltung der Lärmgrenzwerte und einer ganzheitlichen Planung Sie nehmen auch Bezug auf die S. 127 der Anlage 8 des o.g. Auslegungsbeschlusses, die erwähnt, dass sofern eine Sicherstellung zum Ausbau der Autobahnanschlussstelle Genin-Süd in Richtung Kronsforder Landstraße zeitnah erfolgen kann, auf einen vier streifigen Ausbau zwischen den Zufahrten Karkbrede und Wasserfahr verzichtet werden könnte.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
12.4 Belastungen durch Mehrverkehre (Lärm, Luftschadstoffe), Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte und einer ganzheitlichen Planung Genau dies ist ihre Forderung, zumal die Gesundheit durch den in der Begründung angegebenen Verkehrslärm eindeutig die Wertgrenzen des BIMSchG überschreitet. Dies kann von ihnen, die in einem Wohngebiet	*zur Belastung durch Mehrverkehre und der Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 8.1* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
leben, nicht hingenommen werden. Es würde mit dem geplanten Ausbau eine erhebliche Gesundheitsgefährdung für sie zu erwarten sein. Sie fordern ein, den Flächennutzungsplan in ganzheitlicher Form und nicht nach und nach den Betroffenen transparent zu machen. Sie fordern daher eine Überarbeitung des Teilplanes und bitten unter o.g. Argumenten um ganzheitliche Planungen zum prognostizierten Lärm und Feinstaub und damit eine Einhaltung der Grenzwerte, um die gesundheitlichen Belastungen für die vielen Menschen dort im Wohngebiet nicht zu hoch werden zu lassen und damit rechtswidrig. Sie bitten darum, bei der Planungen das Bundesimmissionsschutzgesetz einzuhalten.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	
Nr. 13. Bürger Interessensgemeinschaft **(E-Mail und Schreiben vom 07.01.2022)**		
13.1 Forderung einer ganzheitlichen Planung Mit dem Bebauungsplan 17.57.00 wurde an der Wasserfahr eine „kleine Lösung“ rechtskräftig geplant (für das Ausbildungszentrum/) Hier Handwerkskammer war von dem Gewerbegebiet noch keine Rede. Jetzt wird das Gewerbegebiet geplant und zwar in Scheiben „Stück für Stück“. Zunächst der Teil südlich der Kronsforder Landstraße (aktueller Entwurf zu B-Plan 15.04.00) und anschließend der Teil nördlich, der aus dem aktuellen B-Plan ausgeklammert wurde. So passt der Verkehr gerade so eben noch durch die Genehmigungstür. Es ist bekannt, dass südöstlich der BAB sowie westlich von der Kronsforder Landstraße je ein Gewerbegebiet entstehen wird. Die Reduzierung auf das Gewerbegebiet Semiramis betrachtet nicht die ganzheitliche Bauplanung, sodass mit Blick auf die mittel- bis langfristige Bauplanung diese zunächst vorgestellt werden sollte. Was wird denn noch passieren mit ihnen, wenn der nördliche Teil des Gewerbegebietes kommt? Sie sehen hier eine Grenzüberschreitung durch eine fehlende ganzheitliche Planung. Sie fordern ein Ende dieser Salamitaktik und die nächsten Planungen und Ausbaustufen transparent zu machen und auf dieser Basis eine für die Gesamtplanung/ Endausbaustufe tragfähige Verkehrsplanung vorzunehmen.	Auf S. 27 der Begründung zum rechtkräftigen Bebauungsplans 17.57.00 von 2018 wurde bereits auf die Bedeutung der Öffnung des Straßenzuges Baltische Allee – Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße für den Durchgangsverkehr für weitere Gewerbeflächenentwicklungen hinweisen: *Auch vor dem Hintergrund einer perspektivischen Entwicklung weiterer Gewerbeflächen in den Bereichen Genin und Niemark ist sie ein wichtiger Baustein der verkehrlichen Erschließung.“* *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.2 Genehmigung Kreuzungsausbau Wasserfahr/Kronsforder Landstraße Gem. 17.57.00 ist eine Genehmigung für den Ausbau der Straße Wasserfahr auf 2spurig vorgesehen, jetzt soll der Ausbau plötzlich 3spurig gebaut werden. Auch eine Genehmigung zum Ausbau der Kronsforder Landstraße für eine 4spurige Kreuzung (Vorschlag Knotenpunkt aus der Verkehrsuntersuchung) mit Ampelanlage ist nicht erfolgt.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Klarstellung
13.3 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Die Fakten: Durch die umliegende Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße sind bereits jetzt lange Rückstaus und überlastete Knotenpunkte für sie als Arbeitnehmer/innen täglich zu erfahren. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Das Verkehrsnetz ist heute schon überlastet und verträgt nicht noch mehr Verkehr durch das neue Gewerbegebiet. Auf der Kronsforder Landstr. sind heute schon viele Rückstaus. Stadteinwärts steht das Stauende oft bis zum Greif Velox-Werk. Das sind jetzt schon starke Belastungen für ihre Lebensqualität. Sie haben das Recht, dass ihr Leben nicht noch mehr gesundheitsschädlich durch eine Erweiterung auf der Kronsforder Landstraße eingeschränkt wird. Die Belastung hat schon in den letzten Jahren ständig zugenommen und das, obwohl die Gewerbeflächen rund um die Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße sowie Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch die Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung für die KWL von SHP Ingenieure vom 19.07.2019 nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt DREIZEHN KNOTENPUNKTE mit ACHT Ausbaumaßen (je einzeln als Spiegelstrich aufgeführt), die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf der Schlussseite 72/73 zu folgender Feststellung: *„(...) Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.(...)“*	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein großer Aufwand für den Ausbau betrieben werden muss und auch danach es dann „weitestgehend leistungsfähig“ ist. Weitestgehend leistungsfähig heißt sicherlich nicht, dass das verfolgte Ziel damit so erreicht wird, wie man es sich vorstellt und wünscht. Sie gehen davon aus, dass die Hansestadt Lübeck für einen „sehr guten oder zumindest guten leistungsfähigen“ Ausbau steht. Dies ist laut der Unterlagen des B-Planes nicht bestätigt und sollte nachgeholt werden. Denn ein eher schlecht, als gut geplant ist aus ihrer Sicht nicht die Qualität, die sie von der Stadtplanung der Hansestadt Lübeck kennen und erwarten. Es wird doch vermutlich auch von der Politik der Anspruch erwartet, dass eine „gute leistungsfähige“ Balance zum Aufwand und Ausbauergebnis von der Hansestadt Lübeck, Bauamt getragen wird. Dies hat die Hansestadt Lübeck (KWL) durch die SHP Ingenieure nicht bestätigt bekommen. Damit würde bei einer Anbindung über Genin-Süd durch den erzeugten zusätzlichen Verkehr sogar für den bestehenden Verkehr und die Verkehrsteilnehmer eine weitere Verschlechterung entstehen und die Anwohner an und um die Kronsforder Landstraße herum würden sogar zusätzlich auch noch Schäden dadurch erleiden. Diese in Form von Lärmbelästigung mit Folgen für ihre Gesundheit durch eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung. Letztlich ist die Unzufriedenheit der neu angesiedelten Gewerbetreibenden damit auch noch vorprogrammiert, weil die Anbindung nicht funktioniert.		
13.4 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Offene Punkte zum B-Plan: Wie soll ein gefahrloser Übergang auf und zur Kronsforder Landstraße erfolgen? Wie soll hier ein sicherer Schulweg für ihre Kinder gewährleistet werden? Aus den Planunterlagen ist nicht ersichtlich, wie die Führungen der neu geplanten Fahrradwege verlaufen werden. Dies ist ebenfalls aus ihrer Sicht nachzuholen	*zu der Gehwegsituation westlich der Kronsforder Landstraße im Bereich Schiereichenkoppel sowie Querungsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 2.1*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
13.5 Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung Im Bereich der Kronsforder Landstraße findet ein regelmäßiger Wildwechsel statt, schon jetzt finden sie regelmäßig überfahrene Tiere. Eine	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4*	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Temporeduzierung auf 50 km/hab der Malmöstraße bis zur Autobahnbrücke, hinter Kronsforder Landstr. 112 (stadtauswärts gesehen) und umgekehrt könnte diesen alljährlichen Missstand beheben (Lärm, Unfallgefahr durch Wildwechsel)	Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden; ebenso die Verwendung von Flüsterasphalt.	
13.6 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Finaler Lösungsansatz: Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss 15.04.00 von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
13.7 Belastungen durch Lärmimmissionen, Einhaltung der Lärmgrenzwerte Weitere Punkte ihrer Stellungnahme: Die ganzheitliche Planung ist deshalb aus ihrer Sicht erforderlich, weil es nach dem erneut, veränderten Plan 15.04.00 erhebliche gesetzliche Verstöße für die Bewohner im Wohngebiet Kronsforder Landstr. 70-112 gibt (in der Begründung vom 14.12.2021 ist auch, wie mit ihren Plänen der Hansestadt vorliegend auf S. 21 z.B. bestätigt, dass sie in einem allgemeinen Wohngebiet leben). Die für sie geltenden Werte werden daher nach den prognostisch angegebenen erwarteten Werten eindeutig überschritten:  	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<u>Das sind die Vorgaben:</u> Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete am Tag 55 Dezibel(A), bei Nacht: 40 Dezibel(A), für reine Wohngebiet am Tag 50 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A), für Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten am Tag: 45 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A). Es ist aus den schallschutztechnischen Messungen ersichtlich, dass die Grenzwerte nur vage erreicht werden könnten. Da fehlt der Bezug zur Realität und ist ihnen zu viel Vermutungspotenzial. Aus der Planprognose mit zusätzlichem Lärmschutz werden die Grenzwerte nicht bzw. knapp auch nur annähernd erreicht. Das ist in einem konjunktiv gesprochenen Kontext zu vage vermutet. Wenn der Autobahnanschluss von vornherein kommt, entfallen diese Vermutungen, die gerade wegen der Prognosewirkung zum jetzigen Zeitpunkt eine hohe Fehlerquote aufkommen lassen. Auf Seite 9/10 (Pkt. 4.1) der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, *„(..)dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken /5/. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht /6/. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Wir empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (...)“*	Durch den geplanten Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Empfehlung, dies schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen, spricht eindeutig dafür, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende Auswirkungen für ihre Gesundheit als Bewohner an und um die Kronsforder Landstraße haben werden, wenn tatsächlich eine solche Planung umgesetzt werden würde. Das geht sehr in die Körperverletzung eines jeden Bewohners ein. Sie bitten daher darum, dies auch aus ihrer Sicht nicht unbeachtet zu lassen. Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr reduziert wird. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen. Sie fordern die Einhaltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (keine Überschreitung der Grenzwerte). Eine Nutzung zum Erholungszweck in ihren Gärten wird insbesondere an den Häuserseiten, für die Bewohner, die direkt an der Kronsforder Landstraße wohnen durch den vermehrten Lärm und wegen der Feinstaubbelastung nicht mehr möglich sein	durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für die Grundstücke an den Immissionsorten zur Kronsforder Landstraße (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) teilweise der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck wird die Lärmbeeinträchtigung insgesamt als zumutbar angesehen. *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	
13.8 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd In dem Abschnitt 4.9 der Anlage 8 der Bekanntmachung wird das Knotenpunktsystem betrachtet. Eine Feststellung darauf ist auf S. 127 zitiert: *„(...) Sofern sichergestellt werden kann, dass der Ausbau der Autobahnanschlussstelle Genin-Süd in Richtung Kronsforder Landstraße zeitnah erfolgen kann, könnte auf einen vierstreifigen Ausbau zwischen den Zufahrten Karkbrede und Wasserjahr verzichtet werden. (...)“*	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Damit wird doch zum Ausdruck gebracht, dass der 2. AB-Anschluss verschiedene der jetzt erforderlichen Ausbaumaßnahmen von vornherein überflüssig machen würde. Sie bitten daher unter Berücksichtigung der oben genannten Einwendungen im anstehenden Abwägungsprozess die Lösung zur Ertüchtigung des zusätzlichen AB-Anschlusses von vornherein für das bereits erschlossene und weiterhin noch geplante Gewerbegebiet vorzunehmen.		
Nr. 14. Bürger Kronsforder Landstraße nördlich Schiereichenkoppel **(E-Mail vom 07.01.2022)**		
14.1 Belastung durch Mehrverkehre Als Anwohner der Kronsforder Landstraße hat er die Befürchtung, dass der Verkehr noch mehr zunimmt. Er wohnt hier erst seit 17 Jahren, muss aber feststellen, dass die Belastung, zumindest gefühlt, immer mehr wird.	*zur Belastung durch Mehrverkehre und Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 8.1*	Kenntnisnahme
14.2 Wildunfälle Zudem häufen sich in letzter Zeit immer wieder Wildunfälle. Wenn dann schon auf Naturschutz Wert gelegt werden soll, dann doch bitte für alle Tiere und nicht nur den Wachtelkönig.	Die Vermeidung von Wildunfällen im umliegenden Straßennetz, ist nicht Regelungsinhalt der vorliegenden Bauleitplanung. Das Risiko von Wildunfällen wird durch die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf der Kronsforder Landstraße zumindest in den betreffenden Abschnitten potentiell gesenkt. Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden. Der Wachtelkönig gehört zu den nach Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Arten und fällt zudem unter die Vogelschutzrichtlinie. Somit genießt diese Art einen besonderen gesetzlichen Schutz.	Klarstellung und tw. Berücksichtigung
14.3 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Zum anderen findet er es nicht nachvollziehbar, warum nicht gleich eine Zufahrt / Abfahrt von der A20 in das Gewerbegebiet gebaut wird. Dies würde entsprechend auch keine Umwege mit sich bringen.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
14.4 Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen	*zur Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 8.1*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch wenn der Flüsterasphalt / Lärmschutzwände vorgeschlagen werden, kann er nur mit dem Kopf schütteln. Er denkt, damit wird der Verkehr nicht reduziert. Es wird ja nicht besser, nur weil mehr Fahrzeuge leiser fahren. Was ein Flüsterasphalt bringt, sieht man ja im Bereich der B75/Kücknitz. Er weiß auch nicht, ob der Ausblick auf eine Lärmschutzwand, statt einem Feld, als lebenswert anzusehen ist. Auf ihn würde das eher wie ein Gefängnis wirken.	*zu möglichen Einschränkungen durch Schallschutzwände siehe Abwägung zu Ziffer 5.3*	
14.5 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger Zudem würde ein zunehmender Verkehr zwangsläufig dazu führen, die Straße noch schwieriger zu überqueren. Es ist jetzt schon eine Herausforderung. Sei es zu Fuß oder mit dem PKW.	*zu der Gehwegsituation westlich der Kronsforder Landstraße im Bereich Schiereichenkoppel sowie Querungsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 2.1*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
14.6 Forderung einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets Es ist so, dass er im Großen und Ganzen gerne in Lübeck lebt und das es auch so bleiben soll. Er bittet, wie eben die anderen Anwohner auch, über eine andere und sinnvollere Zuwegung zum Gewerbegebiet nachzudenken. Und auch an die Zufriedenheit, die Lebensqualität und die Sicherheit der Lübecker Bürger zu denken.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
Nr. 15. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (E-Mail vom 07.01.2022)		
15.1 Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen Es ist unbedingt zu vermeiden, dass der ohnehin relativ hohe Lärmpegel weiter ansteigt. Es führt unmittelbar dazu, dass die Wohn- und Lebensqualität dadurch sinkt. Die Einwender haben sich bewusst für diesen Ort entschieden, um eine ruhige Lage zu haben.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	2000 setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 68 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 9 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 4 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 66 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 58 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 62 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Bestand) um 13 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An der rückwärtigen Fassade der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 52 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
15.2 Kein ausreichender Schutz durch die Lärmschutzwände Mit den angedachten Lärmschutzwänden wird keine wirkungsvolle Reduzierung des Lärmpegels erreicht werden. Um benachbarte Wohnhäuser genügend zu schützen, müssen die Abschirmungen ausreichend hoch, massiv und nahe am Entstehungsort des Lärms gebaut werden. Es beeinträchtigt das ganze Ortsbild nachteilig. Zudem werden Räume	Die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzanlagen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern der Straßenausbauplanung vorbehalten. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrver-	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
in höher gelegenen Stockwerken nicht ausreichend geschützt. Bekanntermaßen haben Lärmschutzwände ein schlechtes Kosten-Nutzen Verhältnis und beschränkte Wirkung auf Einzelobjekte.	kehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann	
15.3 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung Es ist überfällig ein Tempolimit von 50 km/h von Seiten der Stadt aufzustellen oder nach Klärung mit dem Land Schleswig-Holstein das Ortsschild bis zur Hausnummer 112 zu verschieben, damit der Gefahrenpunkt reduziert wird.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
Nr. 16. Bürger Siedlung Schiereichenkoppel (E-Mail vom 08.01.2022)		
16.1 Querungsmöglichkeiten und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Belastung durch Luftschadstoffimmissonen Die Bürger sind als sechsköpfige Familie Anwohner der Schiereichenkoppel in Lübeck. Sie nehmen in diesem Schreiben Stellung zum geplanten Umbau der Kronsforder Allee *(gemeint ist Kronsforder Landstraße)* insbesondere betreffend des Knotenpunktes 6. Die Kronsforder Allee *(gemeint ist Kronsforder Landstraße)* ist bereits seit Jahren eine stark befahrene Straße mit zum Teil erheblichem Rückstau bis über die Einmündung der Schiereichenkoppel hinaus. Sie ist aber auch die einzige Anbindung ihrer Siedlung an die Stadt Lübeck, was insbesondere den Schulweg ihrer Kinder betrifft. Die Siedlung Schiereichenkoppel ist inzwischen sehr kinderreich. Die Kahlhorstschule in der Kronsforder Allee 41 *(gemeint ist Kahlhorststraße 41)* ist die ihnen regulär zugewiesene Schule und der Schulweg der Kinder führt auf knappen drei Kilometer an der Kronsforder Allee zur Schule. Ihre Kinder fahren jeden Morgen an kilometerlangen Staus mit dementsprechenden Abgasbelastungen vorbei. Zum Teil führt der Radweg, mit einem knappen Meter Breite für den Radverkehr in beide Richtungen, direkt am Verkehr vorbei. So sollte kein Schulweg in Lübeck aussehen! Dieser Straße durch ein geplantes Gewerbegebiet noch mehr Verkehr zuzumuten, wird die Situation deutlich verschlechtern.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die verkehrliche Abwicklung der zu erwartenden Mehrverkehre im umliegenden Straßennetz wurde im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung untersucht. Korrekt ist, dass das umliegende Straßennetz schon im Prognosenullfall ohne das geplante Gewerbegebiet stark ausgelastet ist. Im Ergebnis des Gutachtens werden daher entsprechende Ausbaumaßnahmen empfohlen, die erforderlich sind, um eine leistungsfähige Abwicklung der Mehrverkehre unter Berücksichtigung der Vorbelastungen zu gewähren. Der „Knotenpunkt 6“ Einmündung Schiereichenkoppel / Kronsforder Landstraße und die Verkehrsqualität an diesem wurde ebenso im Rahmen der Untersuchung betrachtet, dieser ist jedoch nicht Teil der erforderlichen Ausbaumaßnahmen. Bei beiden untersuchten Ausbauvarianten wurden für diesen Knotenpunkt eine sehr gute Verkehrsqualität für Kraftfahrzeuge zur morgendlichen Spitzenstunde im Rahmen der Simulation prognostiziert. Die Ausbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. *Siehe auch Abwägung zu Ziffer 7.5* Zur Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist klarzustellen, dass in dem beschriebenen Abschnitt von der Siedlung Schiereichenkoppel	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Familien und insbesondere die Kinder der Anwohner Kronsforder Allee Nr. 88-112 *(gemeint ist Kronsforder Landstraße)* haben keine geschützte Möglichkeit einer Überquerung der Straße und sind damit hoch gefährdet. Sie haben keine Möglichkeit ohne Hilfe ihrer Eltern zur Schule oder zu Nachmittagsaktivitäten zu kommen. Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere zu den Berufsstoßzeiten so hoch, dass selbst ein Einbiegen auf die Kronsforder Allee (*gemeint ist Kronsforder Landstraße*) aus der Schiereichenkoppel erst nach sehr langer Wartezeit möglich ist.	stadteinwärts, östlich entlang der Kronsforder Landstraße ein ausgebauter Radweg mit einem begrünten Schutzstreifen zur Fahrbahn besteht. Die genannten Flächen liegen zudem außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00. Die konkrete Gestaltung des Straßenquerschnitts liegt grundsätzlich nicht im Aufgaben- und Einflussbereich der Bauleitplanung. Die Schulwegplanung und die Einzugsbereiche der Schulen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. *zu den Querungsmöglichkeiten im Bereich Kronsforder Landstraße Nr. 88-112 und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	
16.2 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung Ihre Siedlung gehört offiziell zu Lübeck, liegt aber außerhalb des Ortsschildes Lübeck. Ein Bemühen ihrerseits das Tempo der Kronsforder Alle im Siedlungsbereich auf Tempo 50 km/h zu reduzieren wurde bereits vor Jahren abgelehnt. Manche Häuser liegen nur wenige Meter von der stark befahrenen Straße entfernt und das Tempo 70 km/h wird oft nicht eingehalten, so dass in dieser Siedlung eine erhebliche Lärm- und Luftverschmutzung entsteht. Sie bitten sie als Siedlung zur Kenntnis zu nehmen und auch offiziell zum Teil von Lübeck zu machen. Sie bitten darum, dass Ortschild Lübeck so zu verschieben, dass sie auch offiziell dazu gehören.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* <u>Nachtrag:</u> Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
16.3 Querungsmöglichkeiten und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Sie bitten darum, in diesem Mischgebiet zwischen Gewerbegebiet und Wohngebiet auch die Interessen der Anwohner mit einzuplanen. Sie haben weder Spaziergehwege noch Spielplätze und sollen in der Planung noch mehr Verkehr und Lärm erleiden müssen. Sie bitten darum, ihre Kinder zu schützen, indem für sichere Schulwege gesorgt wird. Sie bitten darum, die Interessen der Radfahrer und Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmen höher einzuplanen als die der Autofahrer. Im Bericht des Knotenpunkts 6 und 7 ist die Qualität für Fußgänger	Die Versorgung bestehender Misch-/Wohngebiete mit Möglichkeiten der Naherholung und Spielplätzen sowie die allgemeine Radverkehrs- und Schulwegplanung ist nicht Aufgabe der gegenständlichen Bauleitplanung. Die Hinweise wurden an die zuständigen Dienststellen weitergegeben. *zum Ausbau von Geh- und Radwegen entlang der Kronsforder Landstraße und Querungsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Klarstellung und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
bereits in der Planung nur als ausreichend eingestuft, die Qualität für Radfahrer wird gar nicht untersucht. Das ist in ihren Augen nicht der Weg wie Verkehrsplanung der Zukunft aussehen sollte. Breite Fahrradautobahnen und sichere Fußwege sollten der Standard beim Ausbau von Verkehrswegen sein. Lübeck sollte nicht dauerhaft am Ende der ADAC Liste für fahrradfreundliche Städte sein. Sie wissen, dass viele Interessen berücksichtigen werden müssen. Sie bitten, dabei auch die Interessen der nächsten Generation zu beachten.	Es ist korrekt, dass für den Knotenpunkt 6 im Rahmen der Simulation auch zur morgendlichen Spitzenstunde noch eine ausreichende Verkehrsqualität für Fußgänger prognostiziert wurde. Dies wird in Anbetracht der bestehenden Vorbelastungen und in der Abwägung mit der besonderen Bedeutung des geplanten Gewerbegebiets für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck als hinnehmbar bewertet. Da sowohl im Bestand als auch in der Planung kombinierte Fuß- und Radwege bestehen oder vorgesehen sind, entspricht die Verkehrsqualität für Fußgänger und z.B. Wartezeit an signalisierten Überquerungen ebenso der Verkehrsqualität der Radfahrer. Eine gesonderte Betrachtung ist daher nicht erforderlich.	
Nr. 17. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr im Bereich der geplanten Lärmschutzwand **(E-Mail und Schreiben vom 08.01.2022 sowie die Ergänzung vom 20.01.2022)**		
17.1 Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen Der Vater seiner Frau hat dort Hab und Gut im Jahr 1963 erworben. Die Einwender leben dort seit 1969. Als Hauseigentümer hätten sie in der Vergangenheit sicherlich seitdem viel Unruhe vor ihrer Haustür erfahren. Teilweise seien bestimmte Planungen juristisch nicht haltbar gewesen und es habe ein Stopp neben Beschwichtigungen gegeben. Sie möchten dort gerne weiterhin wohnen, sehen derzeit allerdings einen starken Eingriff in ihren Schützenswertes Gut „Gesundheit“. Ihre Lebensqualität drohe, stark beeinträchtigt zu werden. Seit ihrem Hauserwerb dort habe es eine Vielzahl von Veränderungen gegeben, die sich negativ auf ihre Lebensqualität ausgewirkt hätten, weil sie die Lärmbelastung deutlich erhöht hätten: • der Bau der A20, • von der Rückseite ist das Gewerbegebiet dicht an die Häuser herangerückt, • die beschlossene Öffnung der Wasserfahr (17 .57 .00) Und jetzt sei fast eine Verdopplung des Verkehrs durch das geplante neue Gewerbegebiet per Verkehrsgutachten vorausgesagt. Die Einwender fragen, wie weit die Anwohner der Kronsforder Landstraße noch weitere Einschränkungen hinnehmen sollen.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Richtig ist, dass das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Im Zuge der Planung zum Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr wurde zudem bereits festgestellt, dass zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eine Lärmschutzwand zwischen der Kronsforder Landstraße und der Anliegerstraße im Bereich der Grundstücke Nr. 70 bis 74 erforderlich	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Jede einzelne Maßnahme sei für sich stets unter gerade noch so eingehaltener Berücksichtigung der gesetzlichen Grenzwerte und Regelungen umgesetzt worden. Jetzt sei das Maß voll, denn die Gesamtmenge der Maßnahmen werde mit o.g. Bebauungsplan überschritten. Die Empfehlungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung seien teilweise nur sehr vage. Außerdem würden sie für einige Grundstücke auch keine zufriedenstellende Lösung beinhalten. Allein dies spreche schon dafür, nochmal nachzuarbeiten. Der Bauausschuss sollte sich diesen Themen nochmal im Einzelnen widmen, bevor es hier zu einem Satzungsbeschluss kommen könnte. Dieser gilt es diesmal zu verhindern. Der letzte Bebauungsplan sei gerade noch durchgegangen und die Einwendungen seien vermutlich nicht stichhaltig gewesen. Es sollte die Einwender wundern, wenn nach den Presseartikeln und der Aufruhr der weiteren Bewohner dort, dieser Bau umgesetzt wird. Das könne nicht der Anspruch einer schönen Hansestadt sein! Als Eigentümer eines Hauses im Wohngebiet sei ihnen der o.g. Plan in der jetzigen Fassung ein Unverständnis, zumal vor ihrer Haustür bereits genug Lärm sei. Von einer 80%igen Verkehrsmehrung zu lesen, werde noch mehr gesundheitliche Einschränkungen für die Anwohner der Kronsforder Landstraße mit sich bringen. Die Einwender fragen sich, ob man mit ihnen immer weiter und weiter so umgehen könne, dass es gar nicht mehr ende.	wird, ebenso wie eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nr. 70 und 72. Entsprechende Festsetzungen sind in dem Bebauungsplan Nr. 17.57.00 aufgenommen worden. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 65 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 6 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 1 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 64 dB(A) am Tage. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand, aber mit Lärmschutzwand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Das Grundstück der Einwender stellt dabei jedoch einen Sonderfall dar, da die Gartenbereiche auch von Verkehrslärmimmissionen von der angrenzenden Straße Wasserfahr betroffen sind, sodass hier zumindest in den nordöstlichen Gartenbereichen mit höheren Werten bis zu 61 dB(A) rechnen ist. Diese würden immer noch	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	unter den Werten für Mischgebiete, in dem Wohnen nach der BauNVO noch zulässig ist, liegen. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 58 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 9 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 56 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise 2,8 dB(A) erheblich. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) Tag/Nacht wird jedoch nicht erreicht. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für das Grundstück des Einwenders und die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. An dem Wohngebäude der Einwender verbleiben jedoch zwei Immissionsorte im Obergeschoss, an denen auch bei einer Lärmschutzwand ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bestehen bleibt, weil der Lärmzuwachs mit bis zu 2,7 dB(A) weiterhin erheblich wäre. Durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Lediglich für das 1. Obergeschoss des Wohnhauses Kronsforder Landstraße Nr. 70 wäre noch eine geringfügige Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten, die jedoch durch passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) kompensiert werden kann. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen als vertretbar angesehen.	
17.2 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Schaut man nochmal auf die derzeitige Verkehrslage auch in Bezug auf die Anbindung über Genin-Süd: Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt ACHT Ausbaumaßen und diverse Knotenpunkte, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich wären und kommt auf Seite 72/73 zu der Feststellung: „Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.“	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Hier kann doch ganz eindeutig von einer kurz gesprungenen Denkweise ausgegangen werden, denn wer möchte schon von sich behaupten, dass er „weitestgehend leistungsfähige" Erschließungsergebnisse nach einem erheblichen Aufwand erzielen möchte. Der durch das neue Gewerbegebiet zusätzlich erzeugte Verkehr wird bei einer Anbindung über Genin-Süd bei mehr Verkehrsteilnehmern zu einer weiteren Verschlechterung führen. Und außerdem wird daneben für dsie Bewohner an der Kronsforder Landstraße eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung entstehen. Das geht zu Lasten ihrer Gesundheit. Die neu angesiedelten Gewerbebetreibenden werden unzufrieden sein, weil die Anbindung nicht funktioniert.		
17.3 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Im Ergebnis bedeutet das doch: Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin von vornherein möglich. Schlussfolgerung: Da 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Ausgleichsflächen, Wachtelkönig) sind Lösungen zu erarbeiten. Somit ist es doch ersichtlich, dass ganzheitlich und kein Stückwerk in Planung gehen muss. Hier ist nicht der zweite vorm ersten Schritt zu machen, sondern gleich eine funktionierende praktikable Lösung für die verkehrliche Anbindung zu schaffen. Dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ohnehin erforderlich (vgl. die Inhalte der Verkehrsuntersuchung auf Seite 73):	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
„Bezüglich der Überlegungen der Stadt, über das südöstlich der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet hinaus noch weitere Gewerbeflächen in einer Größenordnung von zusätzlich 30 - 35 ha zu entwickeln, ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 erforderlich, dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre.“ Der Bürgermeister, die Mitglieder des Bauausschusses und die gesamte Lübecker Politik werden gebeten unter o.g. Begründungen, das Vorhaben zu überarbeiten und mit dem Zielansatz an einer verhältnismäßigen Lösung für alle Beteiligten zu erarbeiten. Eine Idee, die zügig umzusetzen ist, ist die BAB 20 direkt für die Gewerbetreibenden zum Schutze der Gesundheit von Anwohnern in einem Wohngebiet auszubauen und Abstand von den jetzigen Plänen zu nehmen. Erst einen Bau und dann die Zusagen an die Gewerbetreibenden zu planen, sollte die Reihenfolge der Wahl sein.“		
17.4 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken Darüber hinaus ist ungeklärt, wie bei einem um 80% erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren aus der Erschließungsstraße möglich sein soll. Die Erschließungsstraße liegt ca. 1,5 m unterhalb der Landesstraße. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Auch für sie Anwohner in der Knickstraße kommen sie zum Spazieren schon jetzt schwer auf die Kronsforder Landstraße und als Autofahrer erst recht mit großem Zeitverlust zum und von ihrem Grundstück. Sie entnehmen, wie schon erwähnt, dass geplant sei, den Anwohnern der Hausnr. 70 - 88 eine Lärmschutzwand vor die Tür zu bauen. Wenn die Sicht durch die geplante Lärmschutzwand weiter eingeschränkt wird, kann ein gefahrloses Ausfahren wohl nur durch eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage gewährleistet werden. Da dort dann die Ausfahrt nur ca. 60 m versetzt zur Karkbrede liegt, hat dies Auswirkungen auf die Simulation des Knotenpunktsystems. Praktisch ist dies nicht umsetzbar und zu überarbeiten. Und noch eines: Eine Lärmschutzwand macht vor Lärm dahinter doch nicht halt. Das ist ein Irrglaube.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Im Bereich des Grundstücks der Einwender ist bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 17.57.00 eine Lärmschutzwand festgesetzt. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen. *zur Wirksamkeit der geplanten Lärmschutzwand siehe Abwägung zu Ziffer 17.1*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Verkehrsuntersuchung ist zu überarbeiten. Es sind Lösungen für die Einfahrt in die Erschließungsstraße aufzuzeigen, die praxistauglich sind. Darüber hinaus ist für die Ausfahrt die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten Ampelanlage bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen. Die dabei erarbeiteten Lösungen sind in der Simulation des Knotenpunktsystems zu berücksichtigen und die Leistungsfähigkeit ist neu zu bewerten.		
17.5 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte und einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets Rahmenbedingungen: Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete am Tag 55 Dezibel(A), bei Nacht: 40 Dezibel(A), für reine Wohngebiete am Tag 50 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A) Es ist aus den schallschutztechnischen Messungen vom 19.07.2019, der als Anlage diesem Auslegungsplan beigefügt ist, ersichtlich, dass die Grenzwerte nur knapp erreicht werden könnten. Da fehlt der Bezug zur Wirklichkeit. Hier ist unglaublich viel Vermutungspotenzial. Das heißt, die Anwohner werden für einen Versuch genutzt, auf die Gefahr hin, dass der Versuch fehlschlägt! Aus der Planprognose mit zusätzlichem Lärmschutz werden die Grenzwerte nicht bzw. knapp auch nur annähernd erreicht. Wenn der Autobahnanschluss von vornherein kommt, entfallen diese Vermutungen, die gerade wegen der Prognosewirkung zum jetzigen Zeitpunkt eine hohe Fehlerquote aufkommen lassen. Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, „(..)dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Oberhalb der Grenze von 70 dB{A) tags und 60 dB{A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die	*Zur Forderung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 17.1* *zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 75.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 70 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Sie empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (..)“ Die Empfehlung, dies schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen, spricht eindeutig dafür, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende negative Auswirkungen für ihre Gesundheit der an und um die Kronsforder Landstraße haben wird, wenn tatsächlich eine solche Planungen umgesetzt werden würden. Sie bitten daher diese Einwendung aus ihrer Sicht genauso, wie in den Unterlagen angegeben nicht unbeachtet zu lassen. Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr reduziert wird. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen. Ein wissentliches Überschreiten der Grenzwerte des Lärmschutzes ist unzulässig und führt zu einer Anfechtbarkeit der Maßnahme. *Ergänzende Stellungnahme der gleichen Einwender vom 20.01.2022:* Sie wohnen seit 51 Jahren in diesem Haus sind 81+77 Jahre alt. Hatten sich auf die Rente gefreut und nun so etwas. Die Straße Wasserfahr soll als Zubringerstraße für das neue Gewerbegebiet Seramis ausgebaut werden, das in 1,5 km über der BAB 20 in Richtung Krummesse neu entsteht soll. Kronsforder Landstraße Wasserfahr und Karkbreede wird als eine verschobene Kreuzung ausgebaut. Der Lärmpegel ist heute schon zu hoch, siehe eigene Messungen, das man zweifeln kann ob die Richtlinien eingehalten werden können. Die Umweltbelastung wird zunehmen, dass die Emissionswerte nicht eingehalten werden können.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
17.6 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Auf Höhe der Grundstücke der Kronsforder Landstraße 88 bis 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und keinen Fußweg. Daraus folgend sind die Fußgänger und Radfahrer zunächst gehalten, die Kronsforder Landstraße zu überqueren, um überhaupt den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu erreichen. Dies ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen jetzt schon problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung insbesondere für Schüler und ältere Menschen nicht mehr möglich. Sie bitten bei den weiteren Planungen auch an diesen Punkt zu denken. Schlussfolgerung: Das Verkehrskonzept ist zu überarbeiten und es sind praktikablere Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke der Kronsforder Landstraße 88 bis 112 zu entwickeln und verbindlich festzuschreiben.	*zum Ausbau eines Geh- und Radweges in dem betreffenden Abschnitt der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.6*	Klarstellung und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
17.7 Belastung durch Mehrverkehre (Lärm, Luftschadstoffe) Daher ist ihre Erwartung an die Politik, dass sie bei der Entscheidung über den B-Plan nicht nur diesen isoliert im Blick hat, sondern auch berücksichtigt, was die Anwohner dort schon alles einstecken mussten. Besonders sie als erste Anwohner an der Kronsforder Landstr. 70, den bis heute immer noch nicht klar ist, wie sie ihre beiden Auffahrten mit einer Lärmschutzwand anfahren sollen, sind am schwersten belastet, wenn diese Maßnahme umgesetzt werden würde. Das gilt auch für das vermehrte Verkehrsaufkommen mit dem Rückstau, Lärm, Feinstaub und weiteren zu erwartenden Emissionen, dass diese auch gebeutelt sind bis zu Hausnr. 112 durch. Sie bitten, in den Abwägungsprozessen einfließen zu lassen, dass das Schutzgut Mensch auch wichtig ist, vor allem die mit über 70 Jahren merken, wie wichtig doch die Gesundheit ist.	*zur Belastung durch Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 17.1* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2* *zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Die Auswirkungen der Planung das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	Klarstellung
17.8 Wirksamkeit einer Lärmschutzwand / Auswirkungen einer Lärmschutzwand	*zu den Auswirkungen einer Lärmschutzwand siehe Abwägung zu Ziffern 5.3*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Übrigens in der Schallschutzwand ist eine Öffnung von 4,10 m enthalten das bezeichnet die KWL als Schallschutzwand. Ist die Beschattung der Schallschutzwand berücksichtigt?	Die Öffnung in der Schallschutzwand dient der Gewährleistung der Erschließung der Grundstücke. Es sei zudem darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Knotenpunkts Kronsforder Landstraße / Wasserfahr und die erforderliche Schallschutzwand in diesem Bereich bereits Gegenstand des Bebauungsplans 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr ist. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen.	
17.9 Abwägungserfordernis in der Bauleitplanung Das Bebauungsplanverfahren soll die Planung strukturieren, die Probleme herausarbeiten und im Rahmen der Abwägung zu einem angemessenen Ergebnis führen. Ein fehlerhaft entgangener Bebauungsplan ist grundsätzlich anfechtbar. Der Europäische Gerichtshof hat die Regelung, nur für betroffene Organisationen gekippt.	Dem Abwägungserfordernis wurde entsprochen. Die privaten Belange der Anwohner wurden insbesondere im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung und über die durchgeführten Beteiligungen der Öffentlichkeit entsprechend festgestellt und in die Abwägung eingestellt. Der vorliegenden Bauleitplanung kommt eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck zu. In der Abwägung mit dem städtebaulichen Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs, werden die zusätzlichen Verkehrsbelastungen unter Berücksichtigung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen und der Schallschutzmaßnahmen als hinnehmbar bewertet.	Klarstellung
17.10 Kreuzungsausbau Kronsforder Landstraße / Wasserfahr Grundsätzlich ist beim Planen des Umbaus der Kreuzung und Zufahrt Wasserfahr die zusätzliche Beeinträchtigung der Anwohner zu berücksichtigen. Insbesondere bei einer Erweiterung oder Neuherstellung der Zufahrt kommt, es regelmäßig zu höheren Verkehrsdichten. Diese sind zu untersuchen, zu eruieren und in die Planung einzubeziehen.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7* Die zu erwartenden Mehrverkehre durch das geplante Gewerbegebiet und die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz wurden gutachterlich im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung ermittelt und bewertet. Die Ergebnisse wurden in die Planung und Abwägung einbezogen.	Klarstellung
17.11 Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen, Beeinträchtigung Aufenthaltsqualität im Außenbereich Selbst wenn Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden, diese nur unzureichend sein können, weil der erforderliche Lärmschutz faktisch baulich nicht herzustellen ist, dass die Lärmschutzbeeinträchtigung in den Häusern aufgrund des baulichen Zustand selbst bei Einbau von Lärmschutzfenster nur geringfügig verbessert werden kann und der	*zur Belastung durch Lärmimmissionen und der Wirksamkeit der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 17.1*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Lärm auch zu einer vollständigen Entwertung der Erholung und Gartenbereiche des Grundstücks führt.		
17.12 Gebietscharakter Hier handelt es sich um ein Kleinsiedlungsgebiet ein Wohngebiet das sich vollständig verändern wird, dieses Wohngebiet bedarf einen besonderen Schutz.	Die Flächen sind gem. rechtgültigem Bebauungsplan 17.57.00 als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Es handelt sich somit nicht um ein Kleinsiedlungsgebiet. Dennoch ist es korrekt, dass die bestehende Wohnnutzung eine entsprechende Schutzbedürftigkeit insbesondere gegenüber Verkehrslärmemissionen hat. Dies wurde im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung und der Abwägung entsprechend berücksichtigt. Zu berücksichtigen ist, dass das Wohngebiet schon derzeit als eine Splittersiedlung in der Nähe umliegender Gewerbegebiete und an einer stark befahrenen Landesstraße gelegen durch Lärm belastet ist. Die im geltenden Bebauungsplan 17.57.00 festgelegten zulässigen Nutzungen für die Grundstücke werden nicht verändert, d.h. damit bleiben die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten insgesamt erhalten. Eine vollständige Veränderung des Wohngebietes wird durch die Planung somit nicht eintreten.	Klarstellung
Nr. 18. Bürger Kronsforder Landstraße nördlich Schiereichenkoppel **(Schreiben vom 13.01.2022)**		
18.1 Veränderungen und Belastungen durch umliegende Gewerbeentwicklungen Sie leben schon viele Jahre dort. Es ist zum Zeitpunkt des Hauskaufs nie die Rede davon gewesen, dass dort einmal vor ihrer Haustür eine Autobahn entstehen wird. Ihre Nachbarn an der Wasserfahr sind mittlerweile nicht mehr ihre Nachbarn, da diese durch die KWL vertrieben wurden. Es ist nicht genug, dass auf der Rückseite dicht an ihren Häusern Gewerbegebiete (Kemna, DHL Postverteilzentrum, Muhlack, Zimmerer usw.) entstanden sind. Nun kommt auch noch ein großer Ausbau an ihrer Hausseite, nämlich an der ehemaligen Ziegelei. Hier ist ein unruhiges Wohngebiet durch die vielen Gewerbetreibenden entstanden. Die Lärmbelastung ist immens gestiegen. Und wenn die Wasserfahr befahren wird, weil dort ein Ausbildungszentrum gebaut wird, dann ist es aus ihrer Sicht für sie nicht mehr zumutbar.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Vor der Haustür der Einwender (Anwohner Kronsforder Landstraße) entsteht keine Autobahn. Die genannten (gewerblichen) Entwicklungen sind nicht Teil der gegenständlichen Bauleitplanung. Die planungsrechtliche Grundlage für die gewerbliche Nutzung der Flächen am Aldermannweg sowie nördlich der Wasserfahr an der Ecke Kronsforder Landstraße wurde bereits mit dem seit 2000 rechtsgültigen Bebauungsplan 17.56.00 (Teilbereich II) geschaffen. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die Verkehrsmengen für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld ermittelt. Dabei wurde auch das genannte Ausbildungszentrum bereits berücksichtigt. Die zusätzlichen Verkehrserzeugungen sind in die Verkehrsprognose und die Bewertung der Verkehrsqualitäten an den betreffenden Knotenpunkten bereits eingeflossen. Diese Werte sind ebenso Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der zusätzlichen Mehrverkehre auf die Lärmbelastung der umliegenden Wohnnutzungen.	
18.2 Forderung einer ganzheitlichen Planung Im o.g. Plan wird von einer 80%igen Verkehrsmehrung gesprochen. Das bedeutet, dass sich der Verkehr fast verdoppelt! Und das obwohl die Planung aus den vorherigen Plänen in Gänze nicht aufgeht? Es wurde doch sowohl für das Gewerbegebiet Süd UND Nord in den zuvor rechtskräftigen Plänen insgesamt geplant. Das ist doch schon vernünftig, wenn es denn sein muss hier so viel Gewerbegebiet erschließen zu wollen. Jetzt jedoch einen Rückschritt zu machen und von den ursprünglichen Zielen wieder abzuweichen, entzieht sich mit den im o.g. Plan genannten Auswirkungen ihrer Kenntnis.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
18.3 Gewerbelärmemissionen, zukünftiger Brachenmix Wie weit sollen die langjährig dort gerne wohnenden Menschen denn noch aus diesen Planungen heraus Lebenseinschränkungen hinnehmen? Auf Seite 19 zur Begründung (Anlage 8) vom 14.12.2021 heißt es: *„Zusätzlich liegen an der Baltischen Allee weitere Flächen die der Bebauungsplan Nr. 17.57.00 als Gewerbegebiete (GE6 und GE7) mit hohen Emissionskontingenten von 60 dB(A)/m2 tags und 55 dB(A)/m2 nachts festsetzt. Durch diese Kontingentierung/ die für den Tag- und Nachtzeitraum fast gleich hohe Werte zulässt bilden diese Teilflächen einen geeigneten Rahmen zur Aufnahme der für Gewerbegebiete typischen Betriebe des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes und*	Die zitierten Textabschnitte der Begründung beziehen sich auf die festgesetzten Lärmemissionskontingente und das geplante Gewerbegebiet als Teil einer gesamtstädtischen Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO. Die zitierten Erläuterungen beziehen sich auf Festsetzungen in anderen Bebauungsplänen der Hansestadt Lübeck und nicht auf die gegenständliche Bauleitplanung. Die zukünftigen Nutzer der geplanten Gewerbeflächen können zum jetzigen Planungsstand noch nicht feststehen. Es handelt sich daher um eine sogenannte „Angebotsplanung“. Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wird im Sinne des Trennungsgebots (§ 50 Satz 1 BImSchG) das Ziel verfolgt, die von dem Gewerbegebiet ausgehenden Schallemissionen durch eine Feingliederung des Baugebiets gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 BauNVO	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
des Handwerks. Im weiteren Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck bestehen zudem weitere als Gewerbegebiete ausgewiesene Flächen, die entweder lärmtechnisch nicht kontingentiert sind oder eine gewerbegebietstypisch, ausreichend hohe Kontingentierung aufweisen. Somit ist für die Gesamtstadt festzustellen dass an mehreren Standorten geeignete Flächen für die Ansiedlung nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe zur Verfügung stehen." Sie möchten jetzt Klarheit und wissen, welche Firmen kommen denn überhaupt in die Gewerbegebiete. Offensichtlich steht dies doch noch gar nicht fest. Wenn das der Fall ist, dann möchten sie zumindest diesen Schritt zunächst erfüllt haben. Denn nur dann können sie doch das Lärmaufkommen einschätzen. Logistik macht viel Lärm in der Nacht, Produktion eher weniger. Solange dies jedoch nicht klar ist, kann der o.g. Entwurf nicht als Versuchsballon zu Lasten der Gesundheit der Bürger durchgewunken werden.	so zu regeln bzw. zu begrenzen, dass einerseits eine an den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen orientierte optimale gewerbliche Ausnutzung der Bauflächen des Gewerbegebiets erfolgen kann, andererseits aber schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wurden für die einzelnen Teilgebiete sog. Lärmemissionskontingente unter Berücksichtigung der bestehenden umliegenden Wohnnutzungen festgesetzt. Diese sind entsprechend von den in den Teilgebieten zukünftig ansässigen Gewerbetreibenden einzuhalten, unabhängig von der Art der jeweiligen Betriebe.	
18.4 Forderung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte Der letzte Bebauungsplan 17.57.00 ist gerade noch durchgegangen und nun möchten sie sich zu Wort melden und ein STOPP einfordern. Wie weit ist die Hansestadt Lübeck bereit, hier ihre Steuerzahler zu verärgern? Sie haben doch sicherlich auch genauso, wie jeder andere Politiker und Bürger von Lübeck das Recht, dass die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes eingehalten werden. Dies ergibt sich aus den vielen Seiten der Gutachten immer wieder, dass hier eine kritische Wertgrenzüberschreitung gesehen wird.	*zur Belastung durch Mehrverkehre und der Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 8.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
18.5 Auswirkungen einer Lärmschutzwand auf den Verkehrsfluss Die ursprünglich bei den Häusern geplante kleine Lärmschutzwand für 3 Hausnummern (70, 72 und 74 als Tunnel auch noch) soll jetzt plötzlich so weit in die Breite gehen, dass sie bis Hausnr. 88 weit ragen soll hat ihnen ein Nachbar erzählt. Tatsächlich ist dies nun im Plan so formuliert (s, 128 der Begründung vom 14.12.2021 - Anlage 8): *„Die Berechnungen zeigen, dass eine 3 m hohe Lärmschutzwand in diesem Bereich die Beurteilungspegel soweit senken könnte, dass keine Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich mehr zu erwarten wären. Die Beurteilungspegel würden dann im Prognose-Planfall zwischen 0,1 und 4,6 dB(A)*	Die Befürchtung, dass die geplante Lärmschutzwand zu mehr „indirekten Lärm durch Rückstau" führen könnte, ist nicht nachvollziehbar da durch die Lärmschutzwand keine Einschränkung des Verkehrsflusses auf der Kronsforder Landstraße zu erwarten ist. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
geringer ausfallen als im Prognose-Nullfall. Dies bedeutet, dass der planinduzierte Lärmzuwachs durch die 3m hohe Wand vollständig ausgeglichen werden würde; zumindest in dem Bereich, vor dem sie aufgestellt wäre (Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis 86)“ Das bedeutet damit, auch für sie mehr indirekten Lärm durch Rückstau, Stop and Go, dem sie sich hiermit verwehren. Als Eigentümer eines Hauses im Wohngebiet ist ihnen der o.g. Plan in der jetzigen Fassung ein Unverständnis, zumal vor ihrer Haustür bereits genug Lärm ist. Von einer 80%igen Verkehrsmehrung zu lesen, grenzt an Körperverletzung für die Anwohner an der Kronsforder Landstraße.	Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann. Die Erhöhung der Verkehrsmengen, auf die Bezug genommen wird, wurde für den Abschnitt der Kronsforder Landstraße südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) prognostiziert. Die Einwender sind keine Anwohner in dem betroffenen Bereich. *zur Belastung durch Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 8.1*	
18.6 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Schaut man nochmal auf die derzeitige Verkehrslage auch in Bezug auf die Anbindung über Genin-Süd: Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt ACHT Ausbaumaßen und diverse Knotenpunkte, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich wären und kommt auf Seite 72/73 zu der Feststellung: *„Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße)* sind erheblich.“ Dies bedeutet ganz klar, dass hier Theoretiker geplant und auch Gutachten erstellt haben, denn „weitestgehend leistungsfähige“ Ergebnisse	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
nach einem unerheblichen Aufwand schon in Theorie zu erzielen, bedeutet in der Praxis womöglich ungenügende Ergebnisse, denn sie wohnen dort und kennen die Lage, die jetzt schon prekär ist. Der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr wird bei einer Anbindung über Genin-Süd bei mehr Verkehrsteilnehmern zu einer weiteren Verschlechterung führen. Und außerdem wird daneben für die Bewohner an der Kronsforder Landstraße eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung entstehen. Das geht zu Lasten der Gesundheit aller Anwohner der L92. Außerdem sei anmerkt, dass aus ihrer Sicht, die teilweise noch nicht am neu angesiedelten und ja auch noch nicht bekannten Gewerbebetreibenden sehr unzufrieden sein werden, weil die Anbindung nicht verkehrsflüssig funktionieren wird.		
18.7 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Im Ergebnis bedeutet das doch: Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin von vornherein (so, wie schon zu Recht vernünftig und rechtskräftig geplant) möglich. Ein- und Ausfahren aus unserer Erschließungsstraße: Da 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20- Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Ausgleichsflächen, Wachtelkönig) sind Lösungen zu erarbeiten. Somit ist es doch ersichtlich, dass ganzheitlich und kein Stückwerk in Planung gehen muss. Hier ist nicht der zweite vorm ersten Schritt zu machen, sondern gleich eine funktionierende praktikable Lösung für die verkehrliche Anbindung zu schaffen. Dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ohnehin erforderlich (vgl. die Inhalte der Verkehrsuntersuchung auf Seite 73):	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2* Es ist klarzustellen, dass eine zusätzliche Anbindung an die BAB Anschlussstelle Genin Süd nicht Teil einer rechtskräftigen Planung ist.	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
„Bezüglich der Überlegungen der Stadt über das südöstlich der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet hinaus noch weitere Gewerbeflächen in einer Größenordnung von zusätzlich 30 - 35 ha zu entwickeln ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 erforderlich dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre.“		
18.8 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken, Forderung einer Bedarfsampel und Anpassung der Verkehrsuntersuchung Darüber hinaus ist ungeklärt, wie bei einem um 80% erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren aus der Erschließungsstraße möglich sein soll. Die Erschließungsstraße liegt ca. 1,5 m unterhalb der Landesstraße. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Auch ist es für die Anwohner zum Spaziergehen schon jetzt schwer auf die Kronsforder Landstraße und als Autofahrer erst recht mit großem Zeitverlust zum und von ihren Grundstücken zu kommen. Sie haben, wie oben in rot markiert gelesen, dass mit o.g. 15.04.00-Entwurf geplant sei, den Anwohnern der Hausnr. 70- 88 eine Lärmschutzwand vor die Tür zu bauen. Wenn die Sicht durch die geplante Lärmschutzwand weiter eingeschränkt wird, kann ein gefahrloses Ausfahren wohl nur durch eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage gewährleistet werden. Da dort dann die Ausfahrt nur ca. 60 m versetzt zur Karkbrede liegt, hat dies Auswirkungen auf die Simulation des Knotenpunktsystems. So kann doch kein praktikables Fahren funktionieren. Der Plan geht nur in Theorie auf, jedoch für diejenigen, die dort leben nicht. Der Verkehr wird total zum Erliegen kommen. Das sollte bitte mit in die Waagschale gelegt werden, solange darüber noch nicht final entschieden ist.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Ausreichende Sichtdreiecke an der Ausfahrt der Erschließungsstraße auf die Kronsforder Landstraße werden eingehalten. Eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage an der Ausfahrt der Erschließungsstraße wird durch die Lärmschutzwand nicht erforderlich. Eine Anpassung der Verkehrsuntersuchung ist folglich nicht notwendig. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Kenntnisnahme und Klarstellung
18.9 Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Sie geben in diesem Rahmen einen Appell an die Politik: Auf Höhe der Grundstücke der Kronsforder Landstraße 88 bis 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und kei-	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
nen Fußweg. D.h., dass Fußgänger und Radfahrer zunächst die Kronsforder Landstraße überqueren müssen, um den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu erreichen. Dies ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen jetzt schon problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung nicht mehr möglich. Die gleichen Probleme haben die Anwohner mit den Hausnummern ab 42 und sie an der Endseite der Erschließungsstraße auch. Und das, obwohl sie dort diese Erschließungsstraße haben und alle denken, dass sie deshalb von dem Problem Querung verschont sind. Das Gegenteil ist der Fall. Um die Bushaltestelle Richtung Stadt zu erreichen, muss die Landstraße am Ende der Erschließungsstraße 42-58 vor dem Ziegeleigelände überquert werden. Wegen des starken Verkehrs ist dies eine gefährliche Angelegenheit und insbesondere für Schüler, ältere Menschen oder gehbehinderte junge Menschen bzw. Senioren mit Rollator nicht mehr bzw. lediglich erschwert und mit vielen zeitlichen Einbußen und vor allem Gefahren (LKW-Sog.) möglich. Eine Verlängerung der Erschließungsstraße, zumindest durch einen Gehweg bis zur vorhandenen Ampelanlage, ist hier erforderlich, um die Überquerung der Landstraße gefahrloser zu machen. Von der Stadt mit dem Bus kommend, wäre durch diesen Gehweg als Lösung zur Gefahrenvermeidung eine Überquerung der Landstraße nicht mehr erforderlich für sie und ihre Nachbarn bis Hausnummer 42 (Richtung Malmöstraße betrachtet). Mit diesem kurzen Gehweg würde der Zugang zum Bus, den sie ja aus Umweltgründen benutzen wollen, gefahrloser werden.		
18.10 Beeinträchtigung durch Verkehrslärm Sie hoffen, dass ihre Einwendungen gehört werden, denn ihnen wird seitdem sie dort wohnen immer mehr Verkehrslärm zugemutet. Mit dem o.g. Bebauungsplanentwurf ist aus ihrer Sicht die Grenze überschritten für ein Wohngebiet.	*zur Belastung durch Mehrverkehre und der Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 8.1*	Klarstellung
18.11 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken, Forderung einer Bedarfsampel und Anpassung der Verkehrsuntersuchung FAZIT: Die Verkehrsuntersuchung ist zu überarbeiten. Es sind Lösungen für die Einfahrt in die Erschließungsstraße aufzuzeigen, die praxistauglich sind.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* *zur Berücksichtigung der Erschließungsstraße in der Verkehrstechnischen Untersuchung siehe Abwägung zu Ziffer 6.7*	Kenntnisnahme und Klarstellung

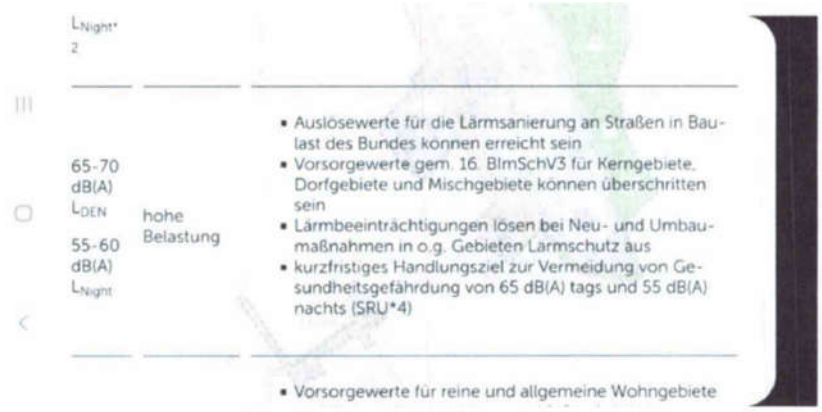
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Darüber hinaus ist für die Ausfahrt die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten Ampelanlage bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen. Die dabei erarbeiteten Lösungen sind in der Simulation des Knotenpunktsystems zu berücksichtigen. Außerdem ist die Leistungsfähigkeit neu zu bewerten.		
18.12 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Insbesondere ist eine Vermeidung der Verkehrszunahme z.B. durch eine Anbindung der A20- Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung anzustreben.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
18.13 Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben insb. BImSchG Sie bitten, das Vorhaben zu überdenken und eine Lösung zu erarbeiten, die praxisnah ist. Der Bürgermeister soll einer Nachbarin zugesagt haben, die Themen Querung und rechtskräftigen Plan 17.57.00 ernst zu nehmen. Er sei auf seine Bauverwaltung angewiesen und sie hoffen, dass diese auch fernab der Theorie an die Menschen denkt, die nicht nur das Baugesetzbuch, sondern auch andere Gesetze, wie z.B. das Bundesimmissionsschutzgesetz in ihren Inhalten umzusetzen haben.	Die gegenständliche Bauleitplanung wurde unter hinreichender Berücksichtigung der einschlägigen fachgesetzlichen Bestimmungen u.a. des Bundesimmissionsschutzgesetzes erarbeitet. *zur Belastung durch Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 8.1* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Bereits berücksichtigt
Nr. 19. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(E-Mail und Schreiben vom 07.01.2022)**		
19.1 Gründe für den Ausbau der Straße Wasserfahr Im rechtskräftigen Bebauungsplan 17.57.00 ist der Ausbau an der Wasserfahr für das Ausbildungszentrum/ Handwerkskammer geplant. Hier war von dem Gewerbegebiet noch keine Rede.	Auf S. 27 der Begründung zum rechtkräftigen Bebauungsplans 17.57.00 von 2018 wurde bereits auf die Bedeutung der Öffnung des Straßenzuges Baltische Allee – Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße für den Durchgangsverkehr für weitere Gewerbeflächenentwicklungen hinwiesen: *„Auch vor dem Hintergrund einer perspektivischen Entwicklung weiterer Gewerbeflächen in den Bereichen Genin und Niemark ist sie ein wichtiger Baustein der verkehrlichen Erschließung.“*	Klarstellung
19.2 Forderung nach einer ganzheitlichen Planung Anstatt einer Gesamtplanung beider neuen Gewerbegebiete wird jetzt nur das Gewerbegebiet Semiramis geplant (aktueller Entwurf zu B-Plan 15.04.00) und anschließend der Teil nördlich, der aus dem aktuellen B-Plan ausgeklammert wurde. Somit wird es für das jetzt geplante Gewerbegebiet nicht eine Erschließung über einen Ausbau der Anschlussstelle	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Genin-Süd geplant, sondern über der Zuwegung Wasserfahr und Kronsforder Landstraße. Ihnen ist bekannt, dass südöstlich der BAB sowie westlich von der Kronsforder Landstraße je ein Gewerbegebiet entstehen wird, das wird auch von ihnen befürwortet, jedoch nicht die nun vorgestellten Beeinträchtigungen für sie als Anwohner. Die Reduzierung auf das Gewerbegebiet Semiramis betrachtet nicht die ganzheitlich Bauplanung.		
19.3 Genehmigung für Maßnahmen des Straßenausbaus Gem. 17.57.00 ist eine Genehmigung für den Ausbau der Straße Wasserfahr auf 2spurig vorgesehen, jetzt soll der Ausbau plötzlich 3spurig gebaut werden. Auch eine Genehmigung zum Ausbau der Kronsforder Landstraße für eine 4spurige Kreuzung (Vorschlag Knotenpunkt aus der Verkehrsuntersuchung) mit Ampelanlage ist ihres Erachtens nicht erfolgt.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Klarstellung
19.4 Belastung durch Mehrverkehre und Lärmimmissionen Ihnen ist bewusst, dass sie an einer Landstraße wohnen, jedoch hat der Verkehr schon in den letzten Jahren zugenommen. Durch die Überlastung des Knotenpunkts Malmöstraße/Kronsforder Landstraße kommt es jetzt schon zu bestimmten Zeiten zu Rückstaus, die stadteinwärts zeitweise bis zu ihrem Haus reicht. Sollte hier eine Ansiedelung von ca. 34% an Logistikunternehmen stattfinden, wird sich der Verkehr 24 Stunden an 7 Tagen deutlich erhöhen und zu einer erhöhten Gesundheitsgefährdung kommen.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Die zukünftigen Nutzer und Branchenanteile der geplanten Gewerbeflächen können zum jetzigen Planungsstand noch nicht feststehen, da es sich um eine „Angebotsplanung“ handelt. Wie der Einwender zur Annahme eines Anteils von 34 % Logistik kommt ist unklar und geht aus den Unterlagen nicht hervor. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden verschiedene Varianten des Branchenmixes betrachtet. Im Ergebnis wurde das „Szenario 3“ mit dem höchsten ermittelten Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt, um mit den Ergebnissen auf der sicheren Seite zu liegen. Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Knotenpunkte trifft das Verkehrsgutachten. *Zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5.*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 68 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 9 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 4 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 65 dB(A) am Tage. Dennoch ist der Lärmzuwachs als erheblich zu bewerten, da er mehr als 3 dB(A) beträgt. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Das Einwendergrundstück stellt dabei jedoch einen Sonderfall dar, weil hier aufgrund einer Hinterlandbebauung die Gartenbereiche überwiegend zur Straße ausgerichtet sind und somit nicht von der Abschirmung durch die Bebauung geschützt sind. In den rückwärtigen Bereich verbleiben aber dennoch Flächen die sich für lärmabgewandte Außenbereiche z.B. Terrassen eignen. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 53 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wie im Bereich der Hausnummern 70 bis 86 umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
19.5 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Die Verkehrsuntersuchung für die KWL von SHP Ingenieure vom 19.07.2019 nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt DREIZEHN KNOTENPUNKTE mit ACHT Ausbaumaßen (je einzeln als Spiegelstrich aufgeführt), die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf der Schlussseite 72/73 zu folgender Feststellung: *„(...)Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.(...)“*	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung
19.6 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte, Gesundheitsgefährdung Überschreitung der zulässigen Werte gemäß Bundesimmissionsschutzgesetzes Im Plan 15.04.00 wird bestätigt, dass sie in einem allgemeinen Wohngebiet wohnen. Die im Plan prognostisch erwarteten Werte überschreiten diese eindeutig:	*zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte und der Schwelle der Gesundheitsgefährdung siehe Abwägung zu Ziffer 19.4*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
 <u>Das sind die Vorgaben:</u> Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete am Tag 55 Dezibel(A), bei Nacht: 40 Dezibel(A), für reine Wohngebiete am Tag 50 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A), für Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten am Tag: 45 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A). Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, *„(...)dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken /5/. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht /6/. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Sie empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon*		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (...)“ Diese Empfehlung sollte unbedingt beachtet werden, damit es nicht zu einer Gesundheitsgefährdung kommt.		
19.7 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd, Einhaltung der Lärmgrenzwerte und Forderung der Messung von Lärmwerten Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr reduziert wird. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen. Ihre Einwendungen zum B-Plan: – Sie fordern die Einhaltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (keine Überschreitung der Grenzwerte) – Aktuelle Messung der Lärmwerte – Somit ist eine leistungsfähige Erschließung auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss 15.04.00 von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erforderlich.	*zur Forderung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 19.6* Die Schalltechnische Untersuchung kann nicht auf aktuellen Messungen vor Ort basieren, da schon der Prognose-Nullfall im Jahr 2030 in der Zukunft liegt und eine verkehrliche Situation unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld und der allgemeinen Verkehrsentwicklung darstellt, die derzeitig noch nicht vorliegt. *zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
19.8 Querungsmöglichkeiten Anlegen von festen Wegen über dem Grünstreifen zum kombinierten Fuß/Radweg je Haus: Schon jetzt ist ein gefahrloses Überqueren der Straße schwierig, zu schnelle Fahrzeuge und kein direkter Zugang zum kombinierten Fuß/Radweg, da der Grünstreifen dazwischenliegt. Für alle, jedoch insbesondere für Kinder und gehbehinderte oder andere schwerbehinderte Person eine sehr gefährliche Verkehrslage.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00). Die Hinweise werden an die zuständigen Dienststellen weitergegeben.* *zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
19.9 Ausbau Kronsforder Landstraße Kein vierspuriger Ausbau des Knotenpunkts Kronsforder Landstraße auf Höhe Wasserfahr	Ein vierspuriger Ausbau des Knotenpunkts Kronsforder Landstraße / Wasserfahr ist erforderlich, um die Abwicklung der planinduzierten Mehrverkehre unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Verkehrsbelastungen gewährleisten zu können.	Keine Berücksichtigung
19.10 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4*	Berücksichtigung,

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Verlegung des Ortschild Richtung Krummesse und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, inkl. eines evtl. festen Blitzers: Schon jetzt ist eine gefahrlose Überquerung der Straße wegen zu schnellen Fahrzeugen unbestimmten Zeiten steht man sehr lange und die Pkw aus Richtung Krummesse sieht man wegen der Kuppe oft zu spät. Der zunehmende Verkehr bei weiterhin erlaubten 70 km/h birgt eine große Gefahr bei Queren der Straße. Im Bereich der Kronsforder Landstraße findet ein regelmäßiger Wildwechsel statt, schon jetzt finden sie regelmäßig überfahrene Tiere. Eine Temporeduzierung auf 50 km/h würde auch den Tieren zugutekommen.	Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	
19.11 Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen, Einschränkung der Gartennutzung, Belastung durch Luftschadstoffimmissionen Da vor ihrem Haus keine Lärmschutzwand gebaut werden kann, schlagen sie einen aktiven Lärmschutz durch eine Hecke/geschlossene Zaunelemente hinter dem Graben vor: Der zunehmende Verkehr bringt auch mehr Lärm und Feinstaub mit sich. Eine passive Maßnahme reicht hier nicht zum Schutz ihrer Gesundheit. Ohne einen aktiven Schutz ist eine Nutzung ihres Gartens bzw. Terrasse zur Erholung nicht mehr in vollem Umfang möglich.	Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann. *zur Belastung durch Lärmimmissionen und der Einschränkung der Nutzung des Gartens siehe Abwägung zu Ziffer 19.4* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Klarstellung
19.12 Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Wasserfahr Sicherstellung eines genügend breiten Fuß- und Radweges an der Wasserfahr. Die Wasserfahr wird zum Spazierengehen und als Zuwegung zu Fuß oder mit dem Rad zum Erholungsgebiet am Elbe-Lübeck-Kanal genutzt, dass sollte auch nach Ausbau gefahrlos möglich sein	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Im Zuge des Ausbaus der Straße der Wasserfahr wird ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer voraussichtlichen mindestbreite von 3 m vorgesehen, sodass die Funktion als sichere Fuß- und Radwegeverbindung gewahrt bleibt.	Kenntnisnahme und Klarstellung
19.13 Wertminderung Wie würden die Wertverluste von Haus und Grund für die Hauseigentümer, die noch vor den rechtskräftigen Beschlüssen 17.56.00, 17.57.00	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
gekauft wurden erstattet? Gefordert wird die Erstattung des Wertverlusts gegenüber dem jetzigen Zustand.		
Nr. 20. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (E-Mail und Schreiben vom 14.01.2022)		
20.1 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken Vorab möchte der Bürger anmerken, dass grundsätzlich nichts gegen die Ansiedlung von Gewerbe im entsprechenden B-Plan spricht, aber: Eine anberaumte Informationsveranstaltung durch die KWL am 30.09.2021 konnte diverse Fragen der betroffenen Anwohner nicht abschließend klären, u.a.: 1. Wie wird eine sichere Zufahrt zu den Anwohnergrundstücken im Bereich der Kronsforder Landstr. 70 - 88 geregelt?	*zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Kronsforder Landstraße 70-88 siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Berücksichtigung bei der Straßenplanung
20.2 Maßnahmen des Schallschutzes, Einhaltung der Lärmgrenzwerte 2. Wie wird der Schallschutz für die betroffenen Anwohner entlang der Kronsforder Landstraße von Hausnummer 70 - 112 sichergestellt, da verschiedene Lärmschutzmaßnahmen (aktiv & passiv) diskutiert wurden, eine Einhaltung der Richtwerte gerade im Knotenpunktsystem Schiereichenkoppel/Wasserfahr/Karkbrede augenscheinlich nicht vollumfänglich erreicht werden kann (siehe Schalltechnische Untersuchung zu 15.04.00)?	Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierzu zählen nicht nur die Auswirkungen für das Plangebiet selbst, sondern auch Auswirkungen, die gegebenenfalls durch zusätzliche Verkehre oder Lärmimmissionen außerhalb des Plangebiets ausgelöst werden. Vorliegend wurde geprüft, welche Auswirkungen für bestehende schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans entstehen können. Im Zuge dieser Prüfung ist erkannt worden, dass die planinduzierten Verkehrszunahmen auch zu Lärmzuwächsen an der bestehenden Wohnbebauung der Kronsforder Landstraße führen können. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, wie die hierdurch entstehenden Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Maßnahmen gemindert werden können. Im Ergebnis kann durch geeignete Schallschutzmaßnahmen wie einer Schallschutzwand für den Abschnitt Kronsforder Landstraße 70 bis 74 und durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in Kombination mit einem lärmarmen Straßenbelag s an den betroffenen Gebäuden der Verkehrslärm auf ein Maß reduziert werden, das in der Abwägung noch zumutbar erscheint, siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 20.6. In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
20.3 Querungsmöglichkeiten für Fußgänger 3. Wie kann eine fußläufige Querung der L92 im Verlauf der Wohnbebauung 90 – 112 sichergestellt werden?	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
20.4 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken 4. Wie kann eine verkehrssichere Zufahrt zu den Grundstücken der Wohnbebauung 90 - 112 im Verlauf der L92 sichergestellt werden?	*zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Kronsforder Landstraße 90-112 siehe Abwägung zu Ziffer 1.7*	Bereits berücksichtigt
20.5 Informationsveranstaltungen für Anwohner Des Weiteren sind nicht alle betroffenen Anwohner eingeladen worden, wofür sich die Vertreterin des Bauamtes während der Veranstaltung schon entschuldigte. Teilweise sind Anwohner unter ihren alten Anschriften benachrichtigt worden, wobei eine Ummeldung auf die neue Anschrift in der Kronsforder Landstr. schon seit 8 bis 10 Jahren aktenkundig war. Unter Hinweis der fehlenden Benachrichtigungen an viele betroffene Anwohner und der o. g. ungeklärten Sachverhalte wurde seitens der KWL eine weitere Informationsveranstaltung zugesagt. Diese sollte noch vor Weihnachten 2021 stattfinden. Bis heute ist keine weitere Einladung ausgesprochen worden.	Die zweite Informationsveranstaltung hat inzwischen stattgefunden. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Veranstaltungen um informelle Beteiligungen der Anwohner handelt und diese nicht Teil der formellen Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind.	Klarstellung
20.6 Einhaltung der Lärmgrenzwerte, Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen Bezugnehmend auf die Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan 15.04.00, Berichtsstand 20.12.2021, sind folgende Punkte relevant und seines Erachtens strittig: 1. Seite 11 Zitat: *„Rückt hingegen die Schallquelle an ein Bestandswohngebäude heran, beispielsweise durch den Bau oder der Änderung von Straßen, gelten die dafür vorgesehenen Vorschriften. Im Falle des Baus oder der Änderung von Straßen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV /4) anzuwenden.“* Grenzwerte nach 16. BImSchV: Wohnnutzung in Wohngebieten (Kronsforder Landstr. 70 - 112 sind als allg. Wohngebiet festgesetzt) Tags: 59 db, Nachts: 49 db	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Richtig ist, dass das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es stellt sich die Frage, wie diese Werte bei einem Bau eines vierspurigen Kreuzungssystems im Bereich der Schiereichenkoppel/Wasserfahr/Karkbrede eingehalten werden soll. Unter 7.1.2 wird eine Verkehrsmengenzunahme von ca. 80 % prognostiziert, was einen erheblichen Lärmzuwachs bedeutet (Nachts um bis zu 4 db). Die prognostizierten Werte sind der Anlage 6c der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen. Die Werte für die Wohnbebauung 70 - 88 sind in Zweifel zu ziehen, da die Beschleunigungs- und Bremsphasen der Fahrzeuge genau in diesem Bereich liegen (zusätzlich dazu befindet sich in Höhe Hausnummer 80 die Einfahrt zur Karkbrede). Teilweise entstehen Lärmpegel tagsüber von 64 bis 67 db und nachts von 57 bis 61 db. Durch die benannten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Flüsterasphalt und passiver Schallschutz an ausgewählten Wohngebäuden) kann eine Reduktion auf die vorgenannten Richtwerte nicht erreicht werden. Dazu bewegen sich die Lärmspitzen in einem gesundheitsschädlichen Bereich, siehe Seite 9 der Schalltechnischen Untersuchung. Wie der Tabelle in Anlage 6c zu entnehmen ist, sind die höchsten db-Zuwächse für sein Wohngebäude zu verzeichnen. Dass die Richtwerte nach BImSchV hier durch eine Lärmschutzwand und Flüsterasphalt erreicht werden, ist fraglich. Dass durch diese beiden Maßnahmen der Lärm in der Spitze, im Prognosefall mit Lärmschutzwand, um bis zu 5,2 db reduziert wird, ist mehr als fraglich. Trotzdem entsteht kein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Selbst mit den aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen werden die Richtwerte tags und nachts überschritten (siehe Anlage 6c). Daher ist an dieser Stelle dringend eine Nachbearbeitung/Bewertung vorzunehmen.	Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch sind ist der Lärmzuwachs mit bis zu 2,5 dB(A) für den Tagzeitraum ohne Lärmschutz erheblich. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand, aber mit Lärmschutzwand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Bestand) um 11 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise erheblich da dieser bis zu 3,4 dB(A) beträgt und erstmals die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts überschritten wird. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Ein Anspruch auf zusätzlichen passiven Schallschutz besteht damit für das Grundstück des Einwenders nicht. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen als vertretbar angesehen.	
20.7 Erneuerung von Flüsterasphalt, Flüsterasphalt auch im Bereich Wasserfahr Des Weiteren wird in diesem Gutachten darauf hingewiesen, dass der Einbau von Flüsterasphalt unverhältnismäßig ist 2. Seite 28 Zitat: *„Die Deckschicht ZWOPA muss, um die Wirksamkeit der Lärmminderung zu erhalten, etwa alle 5 Jahre ausgetauscht werden. Während der Erneuerung der Deckschicht ist die Leichtigkeit der Verkehre eingeschränkt. In der Betrachtung der Summe von Kosten und*	*zum Flüsterasphalt siehe Abwägung zu Ziffer 5.2* Nachtrag: Die Verwendung von Flüsterasphalt ist inzwischen entschieden.	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Beschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs ist zu schlussfolgern, dass der Einbau eines ZWOPA unverhältnismäßig ist.“ Dazu ist zu sagen, dass bei obiger Bewertung nur die 400 m von Autobahnbrücke BAB20 bis zur Einmündung Wasserfahr berücksichtigt ist, hier muss ebenfalls nachgebessert werden. Der Bereich der Wasserfahr in Richtung Knotenpunkt Baltische Allee/Oslostr. muss dann ebenfalls mit Flüsterasphalt ausgelegt werden, da 75 % der prognostizierten Verkehre via Kronsforder Landstr./Wasserfahr in Richtung BAB20 verlaufen und der Knotenpunkt Baltische Allee/Oslostr. hinsichtlich des in der Verkehrstechnischen Untersuchung geforderten Ausbaus zu einer signalisierten Kreuzung ebenfalls noch nicht beplant ist. Hier ist aktuell nur eine Schallschutzwand geplant!		
20.8 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Bezugnehmend auf die Verkehrstechnische Untersuchung (Stand 07/2019) sind folgende Sachverhalte strittig: 1. Seite 1, Zitat: *„In einer ersten Expertise des Gutachters konnte gezeigt werden, dass die derzeitigen Verkehrsanlagen bei Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz die zusätzlichen Verkehre von Teilflächen aufnehmen können, die Gesamtfläche aber nur über eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB20 leistungsfähig erschlossen werden kann.“ …* Es stellt sich hier die Frage, warum diese zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB20 nicht gleich geplant wurde. Somit würde eine Lärm- und Feinstaubbelastung der Wohnbereiche Kronsforder Landstr. 70 - 112 vermieden werden. Auch das Argument aus dem Bauausschuss, dass die Malmöstr. entlastet werden muss, entbehrt bei sofortigem Bau der zusätzlichen Anbindung an die Anschlussstelle Genin, jeder Grundlage. Nach aktuellem Plan findet nun eine Entlastung auf Kosten der Anwohner der Kronsforder Landstr. statt. Das kann so	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
nicht hingenommen werden und nur durch den Vorschlag des Aufstellungsplanes (Teil I und Teil II zusammen) für alle als Lösung erreicht werden.		
20.9 Zielabweichungsverfahren Eine Planung außerhalb der Achsen widerspricht dem Landesentwicklungsplan. Das laufende Zielabweichungsverfahren nur über den Teil Süd wird von dem Einwender aus den o. g. Gründen in Frage gestellt. Deshalb sei der Planentwurf nochmals zu überarbeiten.	Im Zusammenhang mit der Überschreitung der im Regionalplan von 2004 für den Planungsraum II festgelegten Abgrenzung des Siedlungsachsenraumes durch die gegenständliche Bauleitplanung wurde bereits die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens beantragt. Der Antrag auf Zielabweichungsverfahren wurde mit Schreiben vom 10.03.2022 auf der Grundlage der vorliegenden Bauleitplanung gestellt. Da in den Bauleitplanverfahren alle betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden beteiligt und in den Stellungnahmen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht wurden, wird davon ausgegangen, dass die Zielabweichung positiv beschieden und die Änderung des Flächennutzungsplans genehmigt werden können. Die vorliegende Stellungnahme beinhaltet keine Hinweise, die eine Abweichung von den Zielen der Landesplanung aus raumordnerischer Sicht weniger vertretbar oder erforderlich machen würden.	Klarstellung und keine Berücksichtigung
20.10 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, Knotenpunkt Baltische Allee / Oslostraße 2. Seite 33 Punkt 4.2 Zitat: *„Bereits in der Verkehrsuntersuchung zu Genin Süd konnte nachgewiesen werden, dass durch den Umbau des Kreisverkehrs zur signalisierten Kreuzung mit einem zusätzlichen Geradeausstreifen in der Baltischen Allee von Nord nach Südwest die Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert werden kann. Die künftigen gewerblichen Entwicklungen südlich der BAB20 führen am Knotenpunkt zu einer signifikant höheren Verkehrsbelastung des Knotenpunktes und insbesondere des Rechtsabbiegers in die Oslostraße und des Linksabbiegers aus der Oslostraße in Richtung BAB20….”* Siehe auch Seite 33ff. Mit den so vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wird nur eine insgesamt „ausreichende“ Verkehrsqualität erreicht! Es ist dabei zu berücksichtigen, dass an diesem Knotenpunkt ggfs. zusätzliche Behinderungen durch den LKW-Verkehr aufgrund der Topografie zu erwarten sind. Eine “ausreichende” Verkehrsqualität bedeutet eine Schulnote 4 - ist das wirklich die Lösung der Hansestadt Lübeck für seine Bürger?	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Für diesen Knotenpunkt gibt es noch keine Bauplanung zu einer signalisierten Kreuzung bzw. den Ausbau … allein dadurch ist ein Rückstau der aus dem neuen Gewerbegebiet induzierten Verkehre zu erwarten!	Für den Ausbau des Knotenpunkts Baltische Allee / Oslostraße wurden bereits im Bebauungsplan 17.57.00 ausreichend große Erweiterungsflächen als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen und somit planungsrechtlich gesichert.	
20.11 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, Knotenpunkt Kronsforder Landstr. / Wasserfahr 3. Seite 43 Punkt 4.2. *(gemeint ist 4.7)* Zitat: „Bei dem bisher vorgesehenen Umbau mit drei Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten Kronsforder Landstr./Wasserfahr und Kronsforder Landstr./Karkbrede, können in Richtung Wasserfahr und Karkbrede zwei hintereinander liegende Linksabbiegestreifen von maximal 30 m angeordnet werden. In der morgendlichen Spitzenstunde staut sich der Linksabbieger über den Abbiegestreifen bis auf den Geradeausstrom hinaus, so dass hier ein Rückstau auf den Geradeausstrom von 189 m zu erwarten ist. In der Straße Wasserfahr ist ein Ausbau im Knotenbereich auf einen dreistreifigen Querschnitt erforderlich. … Die Verkehrsqualität ist nicht mehr ausreichend (QSV E)." Erst bei einem vierstreifigen Ausbau des Knotenpunktsystems kann eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden und trotzdem sind Rückstaulängen bis zu 135 m zu erwarten. Hier ist anzumerken, dass der rechtskräftige B-Plan 17.57.00 in seinen Bebauungsgrenzen *(gemeint ist der Geltungsbereich)* nicht ausreicht! Selbst bei einem vierspurigen Ausbau dieses Knotenpunktsystems kann nur eine befriedigende Verkehrsqualität erreicht werden! Auch hier seien die Zufahrten zu den Grundstücken, sei es im Bereich Hausnummer 70 - 88 und der Bereich 90 - 112 nicht berücksichtigt.	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes siehe Abwägung zu Ziffer 7.5* Es wird angenommen, dass der Einwender mit den Bebauungsgrenzen den Geltungsbereich des Bebauungsplans 17.57.00 meint, der die für einen vierspurigen Ausbau der Kronsforder Landstraße erforderlichen Straßenverkehrsflächen nicht vollumfänglich umfasst. *siehe hierzu und zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7* Eine befriedigende Verkehrsqualität wird angesichts der bestehenden Vorbelastungen auf der Kronsforder Landstraße und vor dem Hintergrund des städtebaulichen Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs als hinnehmbar bewertet. *Siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 7.5.* *zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Kronsforder Landstraße 70-88 siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* *zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Kronsforder Landstraße 90-112 siehe Abwägung zu Ziffer 1.7*	Klarstellung
20.12 Berücksichtigung der Verkehrsqualität bei der Beurteilung der Lärmimmissionen Des Weiteren würden sich diese Rückstaulängen auch auf den Lärmpegel auswirken, was seines Erachtens ebenfalls keine Berücksichtigung finde.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Insofern ist	Klarstellung bzw. bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	die zu erwartende Verkehrssituation ist bei der Beurteilung der Belastung durch Lärmimmissionen nach dem aktuellen Stand der Technik berücksichtigt worden.	
20.13 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken, Forderung einer Bedarfsampel und Anpassung der Verkehrsuntersuchung 4. Zu den Punkten 4.6 bis 4.9 Untersuchung und Verkehrssimulation der Knotenpunkte 6, 7 und 8, Seite 42 - 54 Bei der Darstellung der Knotenpunkte 6 (Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel), 7 (Kronsforder Landstraße/Wasserfahr) und 8 (Kronsforder Landstraße/Karkbrede) in den Abschnitten 4.6 bis 4.8 der Verkehrsuntersuchung sowie in der Simulation des Knotenpunktsystems in Abschnitt 4.9 sei die Erschließungsstraße für die Hausnummern 70 - 86 nicht berücksichtigt. Sie fehle vollständig und da er zum Beispiel in einem Haus anliegend an dieserwohne, könne er versichern, dass diese Erschließungsstraße tatsächlich vorhanden ist. In den Knotenpunktentwürfen mit den Abb. 51 und Abb. 52 ist nicht dargestellt, wie aus Richtung Innenstadt kommend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Abbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll und wie in Richtung stadteinwärts fahrend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Linksabbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll. In beiden Fällen müsste quer über den Kreuzungsbereich gefahren werden. Der Einwender stellt die Frage, wie das gefahrlos möglich sein soll. Darüber hinaus sei ungeklärt, wie bei einem um 80 % erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren aus der Erschließungsstraße möglich sein soll. Die Erschließungsstraße liegt ca. 1,5 m unterhalb der Landesstraße. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Wenn die Sicht durch die geplante Lärmschutzwand weiter eingeschränkt wird, kann ein gefahrloses Ausfahren wohl nur durch eine bedarfsgesteuerte Kontaktanlage (sog. LSA) gewährleistet werden. Da die Ausfahrt nur ca. 60 m versetzt zur Karkbrede liegt, hat dies Auswirkungen auf die Simulation des Knotenpunktsystems.	zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8 Ausreichende Sichtfreihaltebereiche bleiben gewahrt, sodass keine Lichtsignalanlage, die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität auf der Kronsforder Landstraße haben könnte, erforderlich wird. Eine Anpassung der Verkehrstechnischen Untersuchung wird daher als nicht erforderlich bewertet. Die benannten Bereiche der Kronsforder Landstraße betreffen jedoch nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00). Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
20.14 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd 5. Zu Punkt 5 Zusammenfassung und Empfehlungen Seite 70ff Seite 72 Zitat: *„Die Entwicklung der Fläche nördlich der Kronsforder Landstr. kann aus Leistungsfähigkeitsgründen nur bei einem zusätzlichen Anschluss an die Anschlussstelle Genin-Süd erfolgen…"* Seite 73 Zitat: *„…ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin BAB20 erforderlich, dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre."* In diversen Gutachten und Untersuchungen wird auf eine zusätzliche Verbindung zur BAB20 Genin-Süd hingewiesen, warum ist diese Planung immer noch nicht aufgenommen worden? Mit dieser Verbindung könnte der größte Teil der durch das neue Gewerbegebiet induzierten Verkehre (lt. Prognose 75 % - 80 %) aufgenommen werden und eine Belastung der Anwohner in der Kronsforder Landstr. vermieden werden! FAZIT: Er fordert: – ein Überdenken der aktuellen Verkehrsplanung hinsichtlich eines zusätzlichen Anschlusses südlich der BAB20 an die Anschlussstelle Genin-Süd.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
20.15 Forderung einer ganzheitlichen Planung **E**ine ganzheitliche Planung und keine scheibchenweise Änderung des Flächennutzungsplanes – alle Ausbaustufen des Gewerbegebietes SEMIRAMIS offen zu legen	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung
20.16 Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken – eine Aufstellung sicherer Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten zu den angrenzenden Grundstücken der Kronsforder Landstr. 70 - 88 unter Berücksichtigung der vorhanden Erschließungsstraße	*zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Klarstellung bzw. bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
20.17 Querungsmöglichkeiten, Fuß- und Radwege – eine Aufstellung über den Verlauf von Rad- und Fußwegen – eine Aufstellung darüber, wie eine gefahrlose Querung der L92 im Bereich Kronsforder Landstr. 90 - 112 möglich sein soll	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung ei der Straßenplanung
20.18 Straßenausbau außerhalb des Bebauungsplans 17.57.00 – eine Überarbeitung des B-Plans 17.57.00, da dessen Bebauungsgrenzen überschritten werden	*siehe Abwägung zu Ziffer 20.11* *zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Keine Berücksichtigung
20.19 Gewährleistung der Abfallentsorgung – eine Überprüfung hinsichtlich der DGUV 43/44 in Verbindung mit DGUV Info 214-033 … für Sammlung von Abfällen im Zufahrtsbereich der Kronsforder Landstr. 70 – 88	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00). Die Hinweise werden an die zuständigen Dienststellen weitergegeben.* *zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Kenntnisnahme
20.20 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte; Anspruch auf passiven Lärmschutz – eine erneute Prüfung und die Sicherstellung, dass die Richtwerte nach BImSchV an seinem Wohngebäude eingehalten werden, unter Einbeziehung der Straße Wasserfahr Übergang Oslostr. - und damit die erneute Prüfung des Anspruchs auf passiven Lärmschutz	*zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte und dem Anspruch auf Lärmschutz siehe Abwägung zu Ziffer 20.6*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
20.21 Wertminderung Eine Überprüfung/Aufstellung, wie mit den Wertverlusten von Haus und Grund der Hauseigentümer umgegangen wird. Hier sollte ein Konzept für das jeweilige Hauseigentum erarbeitet werden hinsichtlich einer Erstattung des Wertverlustes gegenüber dem jetzigen Zustand. In Erwartung, dass seine persönlichen Einwendungen bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden, freut er sich über eine schriftliche Mitteilung. Selbstverständlich behält er sich gegebenenfalls nach anwaltlicher Beratung auch rechtliche Schritte vor.	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 21. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (E-Mail und Schreiben vom 14.01.2022)		
21.1 Forderung nach einer ganzheitlichen Betrachtung der Gewerbeflächenentwicklung Leider wird mit der Auslegung des B-Planes nicht die gesamtheitliche Entwicklung der zukünftigen Gewerbegebiete dargestellt und berücksichtigt, insbesondere was die Verkehrsbelastung und Emissionsbelastung der Anwohner in der Kronsforder Landstrandstraße betrifft. Vielmehr werden mit der Erstellung des o.g. B-Plans Fakten geschaffen, die bei einer späteren Erweiterung der Gewerbeflächen nicht mehr revidierbar (evtl. Nachbesserung des Lärm- und Emissionsschutzes in der Kronsforder Landstraße) sind. Wie bereits im o.g. B-Plan beschrieben, ist mit einer Zunahme des Verkehrs von 80 % auszugehen. Bei einer Erweiterung der Gewerbeflächen ist davon auszugehen, dass sich dieser Verkehr nochmals um ein Vielfaches erhöhen wird.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Teilweise bereits berücksichtigt, tw. keine Berücksichtigung
21.2 Verkehrliche Abwicklung Insbesondere bei der, wie im B-Plan beschriebenen, Ansiedlung von Logistikfirmen ist mit einem erhöhten Aufkommen von Schwerlastverkehr zu rechnen. Der Verkehr soll nach jetziger Planung insgesamt über den Autobahnzubringer Lübeck-Genin ab- und zufließen. Bereits heute ist vorhandene Streckenführung über die Malmöstraße überlastet. Zur Entlastung ist der Zubringer über den Ausbau der Straße Wasserfahr geplant, zusammen mit dem vierspurigen Ausbau der Kronsforder Landstraße direkt vor ihrer Haustür.	*zur Berücksichtigung von LKW-Verkehren bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 6.11* *zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der erforderlichen Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Kenntnisnahme und Klarstellung
21.3 Forderung einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Der o.g. B-Plan betrachtet leider nur die Anbindung an die Kronsforder Landstraße und den Abfluss des Verkehrs über die Straße Wasserfahr. Zielgerichteter wäre bereits jetzt parallel südlich zur A 20 eine Gewerbeverbindungsstraße mit direktem Anschluss an die Anschlussstelle Lübeck-Genin zu schaffen. Dies sehen sie als ersten notwendigen Schritt an, um das neu geplante Gewerbegebiet überhaupt sinnvoll anzubinden und zumindest den Schwerlastverkehr im Bereich der Wohnbebauung auf ein erträgliches Minimum zu reduzieren. Der Erwerb von Grundstücken und der Bau einer Gewerbeverbindungsstraße, kann zum Teil durch die Verkaufserlöse der Gewerbefläche refinanziert werden.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
21.4 Einbindung des Landesbetriebs Verkehr Beim Ausbau der Landesstraße bedarf es der Zustimmung des LBV-SH in Kiel. Liegt diese bereits vor?	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Der LBV-SH ist in die Planung der geplanten Ausbaumaßnahmen eingebunden. Eine Genehmigung liegt zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vor, wird aber von der Hansestadt Lübeck als hinreichend wahrscheinlich prognostiziert.	Bereits berücksichtigt
21.5 Erschließungskosten Die Kosten für Ausbau der Landstraße und Emissionsschutzmaßnahmen für die Anwohner sind in diesem Fall durch die Stadt Lübeck als Vorhabenträger zu tragen. Daher stellt sich die Frage, wie diese Maßnahme finanziert werden soll? Eine Inanspruchnahme der Anwohner durch Straßenausbaubeiträge darf hierbei nicht erfolgen, da für die Anwohner keine Verbesserung stattfindet.	*zur Übernahme der Erschließungskosten siehe Abwägung zu Ziffer 1.8*	Klarstellung
21.6 Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen, Einhaltung der Lärmgrenzwerte Wie im B-Plan beschrieben, ist die Belastung der Kronsforder Landstraße bereits jetzt sehr hoch. Daher sollte im Vorwege alles unternommen werden die Straße und somit die Anwohner nicht unnötig aus Kostengründen zusätzlich zu belasten. Die Gefährdung der Anwohner durch stärkeren Verkehr und durch Zunahme von Schademissionen wie Luft- und Lärmverschmutzung darf nicht noch weiter erhöht werden. Schon jetzt sind die Gefahren für die Gesundheit und die Einschränkung der Nutzung der Gärten sehr hoch. Auch durch die Nähe zum Flughafen in Blankensee. Die geplanten Maßnahmen entsprechen nur den Mindeststandart für Emissionsschutz und suggerieren, dass die ohnehin hohen Werte nur geringfügig erhöht werden, statt den Wert generell unter den Schwellenwert zu senken. Dies gilt nur für Lärmemissionen.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits	Klarstellung und tw. keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch ist der Lärmzuwachs als erheblich zu bewerten, da er an einigen Immissionsorten bis zu 2,5 dB(A) beträgt. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 52 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen,	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wie im Bereich der Hausnummern 70 bis 74 umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Im Übrigen ist die bestehende Lärmbelastung in der Umgebung z.B. durch Fluglärm nicht der gegenständlichen Bauleitplanung anzulasten.	
21.7 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffimmissionen Luftemissionen, insbesondere Stickoxide, werden gar nicht berücksichtigt und werden aufgrund des starken Zuwachses an Schwerlastverkehr um ein Vielfaches steigen und die Anwohner unmittelbar belasten. Es darf nicht sein, dass aufgrund der Randlage und sehr kleinen Wohnbebauung, die Erhöhung der Luftemission durch die Anwohner einfach hingenommen werden soll.	*zur Beeinträchtigung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Berücksichtigung
21.8 Wertminderung und Mehrkosten für Anwohner Dadurch erhalte ihre Immobilie auch einen immensen Wertverlust, der durch die Stadt mit den geplanten Maßnahmen nicht kompensiert oder gar finanziell entschädigt werde. Vielmehr sehen sie deutliche Mehrkosten zu ihren Lasten auf sie zukommen, sowie eine weitere Einschränkung ihrer Lebensqualität.	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1* Den Anwohnern entstehen keine Kosten durch die Planung. *zur Übernahme der Erschließungskosten siehe Abwägung zu Ziffer 1.8*	keine Berücksichtigung
Nr. 22. Bürger Interessensgemeinschaft Schiereichenkoppel / Kronsforder Landstraße (E-Mail vom 14.01.2022)		
22.1 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Sie sind Anwohner/innen der Schiereichenkoppel und möchten ihre Stellungnahme für den geplanten Bau aus o.g. Plan mit erweiterter Verkehrsmenge abgeben. Zur Verkehrssituation Die Gesamtsituation ist schon jetzt prekär. Sie kommen erschwert von der Schiereichenkoppel auf die Kronsforder Landstraße. Letztlich ist es nicht zu verantworten, noch mehr LKW und weiteren Verkehrsfluss dort zuzulassen, da sie in einem Siedlungsgebiet mit vielen Bewohnern eines Wohngebietes damit viele Einbußen ihrer Lebensqualität fürchten. Durch die umliegende Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße sind bereits jetzt lange Rückstaus und überlastete Knotenpunkte für sie als Arbeitnehmer/innen zu erfahren. Das sind jetzt schon starke Belastungen für ihre Lebensqualität, insbesondere für ihre Familien und Anwohner im Rentenalter. Und das obwohl die Gewerbeflächen	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2019 nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt DREIZEHN KNOTENPUNKTE mit ACHT Ausbaumaßnahmen, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf der Schlussseite 72/73 zu der Feststellung: „Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich." Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein großer Aufwand für den Ausbau betrieben werden muss, damit es auch danach „weitestgehend leistungsfähig" ist: Weitestgehend leistungsfähig heißt sicherlich nicht, dass das verfolgte Ziel damit so erreicht wird, wie man es sich vorstellt und wünscht. Eher schlecht als gut geplant aus ihrer Sicht, da eine „gute leistungsfähige" Balance zum Aufwand und Ausbauergebnis doch sicherlich von der Hansestadt Lübeck erwartet wird. Dies hat die Hansestadt Lübeck (KWL) durch die SHP Ingenieure nicht bestätigt bekommen. Damit würde bei einer Anbindung über Genin-Süd durch erzeugte zusätzliche Verkehr sogar für die bestehenden Verkehre und die Verkehrsteilnehmer eine weitere Verschlechterung entstehen und wir in der Schiereichenkoppel und die Anwohner an der Kronsforder Landstraße würden sogar zusätzlich auch noch Schäden dadurch erleiden, nämlich durch eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung. Letztlich ist die Unzufriedenheit der neu angesiedelten Gewerbetreibenden damit auch noch vorprogrammiert, weil eine funktionierende Anbindung gefährdet ist.		
22.2 Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen Zur gesundheitlichen Belastung Sie war in der letzten Bauausschusssitzung am 06.12.2021 dabei und kann den Ausführungen der Dame, die das Rederecht eingeräumt bekommen hat, nur beipflichten.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grund-	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Immissionen, die den Anwohnern durch die Erweiterung des o.g. Planes zugemutet werden, sind als weitere neue Belastung nicht zumutbar. Siehe zudem Abschnitt 7.5 (Auswirkungen durch Verkehrslärm) des Bebauungsplanentwurf 15.04.00 - Anlage 8 - Stand: 14.12.2021, S. 128: „Der Lärmzuwachs im Bereich der straßenbegleitenden Bebauung Kronsforder Landstraße ist erheblich, weil sich zum einen der Beurteilungspegel durch die Nutzung der geplanten Baugebiete erhöht und die Schwelle der Gesundheitsgefährdung – an einigen Immissionsorten erstmalig - überschritten ist, zum anderen der Lärmzuwachs mit +4 dB(A) nachts nicht unerheblich ist." Die Empfehlungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung sind dazu teilweise nur prognostiziert und entsprechen somit nicht der Realität. Die Lärmbelästigung bei 80%iger Erhöhung der Verkehrsmenge stellt im Endergebnis für anliegenden Grundstücke keine zufriedenstellende Lösung dar und sollte in einer lebenswerten Stadt, wie Lübeck nicht zur Umsetzung in solch radikalem Ausmaß kommen. Sie haben das Recht, ihr Leben nicht noch mehr gesundheitsschädlich durch eine Erweiterung auf der Kronsforder Landstraße einzuschränken.	lage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Die Untersuchung anhand von Prognosen entspricht dem Stand der Technik schalltechnischer Untersuchung, da Lärmimmissionen in der Zukunft beurteilt werden müssen. Die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen wurden zur sicheren Seite („Szenario3") berechnet. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. In der Berechnung der Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall im Jahr 2030, d.h. nur unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld, wurde gutachterlich bereits eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgestellt. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für einige Grundsücke an den Immissonsorten zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. Angesichts des städtebaulichen Erfordernisses, dringend benötigte gewerbliche Bauflächen bereitzustellen, wäre selbst eine hypothetische Wertminderung aufgrund der Verkehrslärmzunahme hinzunehmen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
22.3 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Auch möchten sie zu ihren Nachbarn auf den Grundstücken der Kronsforder Landstraße Nr. 42-58, 70-86 sowie Nr. 88 bis 112, die sie durch Kontakte über Kinder etc. ansteuern, Stellung beziehen: Auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und keinen Fußweg. Das bedeutet, dass Fußgänger und Radfahrer zunächst die Kronsforder Landstraße überqueren müssen, um auf den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu kommen. Schon jetzt ist dies mit erheblichen Problemen verbunden, da es aktuell schon zu viel Verkehrsmenge gibt, die dort fließt und eine große Gefahr durch den Windstoß von LKWs vor allem für Kinder birgt. Das lange Warten, bis es frei wird, kommt ergänzend hinzu. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung für alle Anwohner/innen und Besucher, insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen nicht mehr möglich. Die gleichen Probleme haben die Anwohner der Hausnr. 42 bis 58 sowie 70 bis 86, obgleich dort eine Erschließungsstraße vorhanden ist. Um die Bushaltestelle Richtung Stadt zu erreichen, muss die Kronsforder Landstraße am Ende der Erschließungsstraße vor dem ehemaligen Ziegeleigelände überquert werden. Wegen des starken Verkehrs ist dies eine gefährliche Angelegenheit, besonders für Kinder und Senioren. Eine Verlängerung der Erschließungsstraße, zumindest durch einen Gehweg bis zur vorhandenen Ampelanlage, ist hier erforderlich, um die Überquerung der Landstraße gefahrloser zu machen. Von der Stadt mit dem Bus kommend, ist durch diesen Gehweg eine Überquerung der Landstraße nicht mehr notwendig für die oben genannten Bewohner. Mit diesem kurzen Gehweg würde der Zugang zum Bus gefahrloser werden. Auch hier ist das Verkehrskonzept der SHP-Ingenieure für die KWL zu überarbeiten und es sind Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 42 bis 58, sowie Nr. 88 bis 112 zu erarbeiten und mit verbindlichem Charakter festzulegen.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9* *zu der Gehwegsituation westlich der Kronsforder Landstraße im Bereich Schiereichenkoppel sowie Querungsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 2.1*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Für eine finale Lösung aller Beteiligten ist zur Vermeidung der Verkehrszunahme z.B. durch eine Anbindung der A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung anzustreben.		
22.4 Forderung einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Sie fordern daher Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss 15.04.00 von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung zu erreichen. Da 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Hindernisse, wie Wachtelkönig, Fledermäuse oder andere sind hier im nächsten Schritt für die geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße einzukalkulieren und in die Überarbeitung zu berücksichtigen (siehe zitierte Verkehrsuntersuchung).	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
22.5 Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung Es sind in den letzten Jahren durch diverse Maßnahmen, wie z.B. der Bau der A20, die Erweiterung der Gewerbegebiete (z.B. SLM Solutions, Muhlack, DBS Baustoffe, DHL-Paketzentrum und die nun kommende beschlossene Öffnung der Wasserfahr für die ursprünglich komplett bei der ehemaligen Ziegelei bedachten Handwerkskammer (Ausbildungszentrum) den Bewohnern erhebliche Herausforderungen im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße zugemutet worden. Bisher kam lediglich wegen der erhöhten Gefahren der Wunsch der Anwohner nach einem Tempolimit auf. Selbst diese Bitte, wurde bis dato nicht gehört. Nun möchten auch die Anwohner bei den Planungen, die noch starke Überarbeitungen bedürfen, in ein auch für sie befriedigendes Gesamtziel einbezogen werden.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
22.6 Forderung einer ganzheitlichen Planung Sie bitten dies als Grund für eine vorausschauende Betrachtung auf und nicht für die Befriedigung nacheinander aufkommender Bedarfe zu nehmen! Für eine funktionierende Lösung sollte ganzheitlich startend geplant werden, sonst wird nicht nur Kritik seitens der Gewerbetreibenden, sondern auch weiterer Widerstand bei den Bewohnern an diesen Vorhaben der Hansestadt Lübeck entstehen! Sie möchten an die Politik appellieren, dass bei der Entscheidung über den B-Plan nicht nur mit einem starren Blick plant, sondern auch berücksichtigt, was die Anwohner/innen hier schon vieles in Kauf genommen haben. Auch das Schutzgut Mensch sollte gesehen werden. Das geht mit der o.g. Planung zu weit und somit sollte die Verkehrszunahme um 80% an der Kronsforder Landstraße verhindert werden. Denn auch sie in der Schiereichenkoppel als große Siedlung haben ein Recht auf qualitativ gute Wohnqualität. Sie bitten auch ihre Punkte der o.g. Stellungnahme zu hören und die finale Durchsetzung dieses B-Planes zu verhindern. Es gibt so viele Gründe, das Ziel für die Gewerbetreibenden dort auch anders zu erreichen. Lösungsmöglichkeiten sind aufgezeigt. Bitte prüfen Sie diese in ihrem Sinne.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2* Das Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit wurde im Rahmen der Umweltprüfung hinreichend berücksichtigt und die Belange in die planerische Abwägung eingestellt. *zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 22.2*	Teilweise bereits berücksichtigt, tw. keine Berücksichtigung
Nr. 23. Bürger Siedlung Schiereichenkoppel (E-Mail vom 14.01.2022)		
23.1 Belastung durch Mehrverkehre, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Die Bürger sind Anwohner/innen der Schiereichenkoppel und möchten ihre Stellungnahme für den geplanten Bau aus o.g. Plan mit erweiterter Verkehrsmenge abgeben. Sie sind eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern im Alter von 3 und 7 Jahren. Sie befahren die Kronsforder Landstraße täglich mit Auto und Fahrrad für Arbeit und Schule. Sie gehen in ihrer Freizeit an und um sie spazieren. Daher sehen sie dem geplanten Ausbau mit prognostizierter 80% erhöhter Verkehrszunahme und mit einhergehendem Emissions- und Lärmzuwachs mit großer Sorge entgegen.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße erhöhen sich lediglich südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) im Prognose-Planfall um ca. 80 %. Die Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße nördlich der Einmündung Wasserfahr durch das Planvorhaben beträgt hingegen nur ca. 10 %. Die Anwohner der nördlich gelegenen Siedlung Schiereichenkoppel sind somit nicht unmittelbar von den Mehrverkehren und Lärmimmissionen betroffen.	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
In der Schiereichenkoppel leben etliche Kinder, die in und um die Siedlung Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel herumspielen. Auch auf ihren Lebensraum hat dieser geplante Ausbau eine erhebliche Auswirkung, gesundheitlich, als auch in Bezug auf die Sicherheit. Eine Querung der Kronsforder Landstraße ist eine Gefahr für ihre Kinder. Sie sind hohen Geschwindigkeiten, die oftmals die 70 km/h Grenze überschreiten und Windstößen von Kleinlastern und LKWs ausgesetzt. Gleichzeitig gehen Verbreiterungen von Fahrbahnen zu Lasten von grünen Schutzstreifen für Radfahrer und Fußgänger. Sie möchten, dass ihre Tochter ihren Schulweg mit Fahrrad oder Bus bestreiten kann, aber sie fürchten hier um ihre Sicherheit und tendieren dazu, sie mit dem Auto zu bringen, da sich die Verkehrssituation an ihrer Siedlung stadteinwärts zunehmend verschlechtert und mit dem geplanten Ausbau weiter verschlechtern wird.	Eine abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf der Kronsforder Landstraße wird derzeitig geprüft, siehe hierzu Abwägung zu Ziffer *1.4.* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden. *zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern entlang der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu den Ziffern 2.1 und 6.9*	
23.2 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Bei Stau oder Unfällen auf der A1 oder A20 oder umliegend staue sich der Verkehr, der eine Umleitung mit Hilfe von Navigationsgeräten suche, die Kronsforder Landstraße stadteinwärts bis zu der Schiereichenkoppel hoch. Der morgendliche Weg in die Stadt, der bei normaler Verkehrslage bei 20-30 min läge, verdoppele sich. Die Verkehrssituation für ihre Siedlung werde sich auch hier zusätzlich zum prognostizierten Zuwachs zum Negativen verändern.	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes siehe Abwägung zu Ziffer 7.5* Temporäre Einschränkungen der Verkehrsqualität durch Unfälle o.Ä., die nicht durch die planinduzierten Mehrverkehre hervorgerufen werden, sind nicht der gegenständlichen Bauleitplanung anzulasten.	Klarstellung
23.3 Gleichbehandlung der Siedlung Schiereichenkoppel zu anderen Wohngebieten Sie möchten an die Politik appellieren, ihre Siedlung in Bezug auf Bedarfe und Lebensqualität gleichwertig zu anderen Wohngebieten der Hansestadt Lübeck betrachten.	Es liegen keine Gründe zur Annahme einer nachteiligen Behandlung der Siedlung Schiereichenkoppel durch die gegenständliche Bauleitplanung vor.	Klarstellung
23.4 Forderung einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Sie bitten, eine Verkehrszunahme um 80% an der Kronsforder Landstraße zu verhindern. Entlasten Sie den Verkehr an ihrer Siedlung und erschließen Sie für das geplante Gewerbegebiet südlich der A20 einen direkten Zubringer an die A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
23.5 Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung Erhöhen Sie die Lebensqualität und Sicherheit der Anwohner und reduzieren Sie das Tempolimit auf 50 km/h. .	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
Nr. 24. Bürgerin Siedlung Schiereichenkoppel (E-Mail vom 15.01.2022)		
24.1 Belastung durch Mehrverkehre, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Die Bürgerin ist Anwohnerin der Schiereichenkoppel und möchte ihre Stellungnahme für den geplanten Bau aus o.g. Plan mit erweiterter Verkehrsmenge abgeben. Sie lebt in unmittelbarer Nähe zur Kronsforder Landstraße und nutzt diese täglich als Fußgängerin für ihren Weg zur Arbeit im Stadtteil St. Jürgen. Daher sieht sie dem geplanten Ausbau mit prognostizierter 80% erhöhter Verkehrszunahme und mit einhergehendem Emissions- und Lärmzuwachs mit großer Sorge entgegen. In der Schiereichenkoppel leben etliche Kinder, die in und um die Siedlung Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel herumspielen. Auch auf ihren Lebensraum hat dieser geplante Ausbau eine erhebliche Auswirkung, gesundheitlich, als auch in Bezug auf die Sicherheit. Eine Querung der Kronsforder Landstraße ist eine Gefahr für die Kinder. Sie sind hohen Geschwindigkeiten, die oftmals die 70 km/h Grenze überschreiten und Windstößen von Kleinlastern und LKWs ausgesetzt. Gleichzeitig gehen Verbreiterungen von Fahrbahnen zu Lasten von grünen Schutzstreifen für Radfahrer und Fußgänger.	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Die Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße erhöhen sich lediglich südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) im Prognose-Planfall um ca. 80 %. Die Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße nördlich der Einmündung Wasserfahr durch das Planvorhaben beträgt hingegen nur ca. 10 %. Die Anwohner der nördlich gelegenen Siedlung Schiereichenkoppel sind somit nicht unmittelbar von den Mehrverkehren und Lärmimmissionen betroffen. Eine abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf der Kronsforder Landstraße wird derzeitig geprüft, siehe hierzu Abwägung zu Ziffer *1.4.* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden. *zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern entlang der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu den Ziffern 2.1 und 6.9*	Kenntnisnahme und Klarstellung
24.2 Gleichbehandlung der Siedlung Schiereichenkoppel zu anderen Wohngebieten Sie möchte an die Politik appellieren, ihre Siedlung in Bezug auf Bedarfe und Lebensqualität gleichwertig zu anderen Wohngebieten der Hansestadt Lübeck betrachten.	Es liegen keine Gründe zur Annahme einer nachteiligen Behandlung der Siedlung Schiereichenkoppel durch die gegenständliche Bauleitplanung vor.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
24.3 Forderung einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Sie bittet, eine Verkehrszunahme um 80% an der Kronsforder Landstraße zu verhindern. Entlasten sie den Verkehr an ihrer Siedlung und erschließen sie für das geplante Gewerbegebiet südliche der A20 einen direkten Zubringer an die A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
24.4 Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung Erhöhen sie die Lebensqualität und Sicherheit der Anwohner und reduzieren sie das Tempolimit auf 50 km/h.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
Nr. 25. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr im Bereich der geplanten Lärmschutzwand (E-Mail und Schreiben vom 16.01.2022)		
25.1 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Der Bürger ist Eigentümer eines Grundstückes Kronsforder Landstraße in Lübeck im Bereich der geplanten Lärmschutzwand und hat gegen den Bebauungsplan 15.04.00 in der derzeit ausgelegten Fassung die folgenden Einwendungen. Einwendung 1 – Verkehrliche Gesamtsituation / Anbindung über Genin-Süd Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. In der Verkehrsuntersuchung (Dokument: 03_Verkehrsuntersuchung_20190719_geschwa.pdf) werden ab Seite 70 vier Knotenpunkte genannt, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Weiter sind in der Verkehrsuntersuchung auf den Seiten 70 bis 72 insgesamt ACHT Ausbaumaßen beschrieben, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und dann kommen die Verfasser auf Seite 72/73 zu der Feststellung:	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und den Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
„Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich." Das bedeutet im Klartext: Es muss großer Aufwand für den Ausbau betrieben werden und das Ergebnis ist trotzdem nicht gut, „weitestgehend leistungsfähig" ist eher eine vier minus. Bei einer Anbindung über das Straßennetz Genin-Süd wird der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr für die bestehenden Verkehre / die Verkehrsteilnehmer zu einer weiteren Verschlechterung und für die Anwohner an der Kronsforder Landstraße zu einer unnötigen zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Die neu angesiedelten Gewerbebetriebe werden unzufrieden sein, weil die Anbindung nicht funktioniert.		
25.2 Forderung einer Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung möglich. **<u>Forderung:</u>** Da 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Ausgleichsflächen, Wachtelkönig) sind Lösungen zu erarbeiten. Dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ohnehin erforderlich (siehe Verkehrsuntersuchung Seite 76). Also: Kein Stückwerk, sondern gleich im ersten Schritt eine funktionierende Lösung für die verkehrliche Anbindung schaffen.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung
25.3 Fehlende Darstellungen / Untersuchungen in der Verkehrsuntersuchung	zur Berücksichtigung der Erschließungsstraße siehe Abwägung zu Ziffer 6.7	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Einwendung 2 – Die Verkehrsuntersuchung ist für die Knotenpunkte 6, 7 und 8 unvollständig Bei der Darstellung der Knotenpunkte 6 (Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel), 7 (Kronsforder Landstraße/Wasserfahr) und 8 (Kronsforder Landstraße/Karkbrede) in den Abschnitten 4.6 bis 4.8 der Verkehrsuntersuchung sowie in der Simulation des Knotenpunktsystems in Abschnitt 4.9 ist die Erschließungsstraße für die Häuser Nr. 70 bis 86 nicht berücksichtigt. Sie fehlt vollständig, obwohl sie in der Realität vorhanden ist.		
25.4 Unklare Zu- und Abfahrtssituation für die Grundstücke Nr. 70 bis 86, Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten In den Knotenpunktentwürfen auf Seite 46 (Abb. 51) und Seite 47 (Abb. 52) ist nicht dargestellt, • wie für KFZ, die auf der Kronsforder Landstraße aus Richtung Innenstadt kommen, ein sicheres Abbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll und • wie für KFZ, die auf der Kronsforder Landstraße in Richtung Innenstadt fahren, ein sicheres Linksabbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll. In beiden Fällen müsste quer über den Kreuzungsbereich gefahren werden. Wie soll das gefahrlos möglich sein? Ein Verbot der beiden beschriebenen Abbiege-Konstellationen, so dass die Einfahrt in die Erschließungsstraße nur durch Rechtsabbiegen aus der Wasserfahr möglich ist, würde für die Anwohner zu langen Umwegen führen und ist nicht zumutbar. Darüber hinaus würde dies in der Praxis nicht funktionieren, weil für Ortsunkundige (z.B. Handwerker, Lieferverkehr) bei einer solchen Regelung nicht erkennbar wäre, wie sie die Häuser in der Erschließungsstraße erreichen können. Darüber hinaus ist ungeklärt, wie bei einem um 80% erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren aus der Erschließungsstraße möglich sein soll. Die Erschließungsstraße liegt ca. 1,5 m unterhalb der Landesstraße. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Wenn die Sicht durch die geplante Lärmschutz-	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Ausreichende Sichtfreihaltebereiche bleiben zukünftig gewahrt, sodass keine Lichtsignalanlage, die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität auf der Kronsforder Landstraße haben könnte, erforderlich wird. Eine Anpassung der Verkehrstechnischen Untersuchung wird daher als nicht erforderlich bewertet. Die benannten Bereiche der Kronsforder Landstraße betreffen jedoch nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00). Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
wand weiter eingeschränkt wird, kann ein gefahrloses Ausfahren voraussichtlich nur durch eine bedarfsgesteuerte LSA (Kontaktanlage) gewährleistet werden. Da die Ausfahrt nur ca. 60 m versetzt zur Karkbrede liegt, hat dies Auswirkungen auf die Simulation des Knotenpunktsystems. Forderung: Die Verkehrsuntersuchung ist zu überarbeiten. Es sind Lösungen für die Einfahrt in die Erschließungsstraße aufzuzeigen, die praxistauglich sind. Darüber hinaus ist für die Ausfahrt u.a. wegen der eingeschränkten Sicht bei höherem Verkehrsaufkommen die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten LSA bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen. Die dabei erarbeiteten Lösungen sind in der Simulation des Knotenpunktsystems zu berücksichtigen und die Leistungsfähigkeit ist neu zu bewerten bzw. nachzuweisen.		
25.5 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Einwendung 3 – Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 ist nicht mehr gefahrlos möglich Auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und keinen Fußweg. D.h., dass Fußgänger und Radfahrer zunächst die Kronsforder Landstraße überqueren müssen, um den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu erreichen. Dies ist beim derzeitigen Verkehrsaufkommen bereits problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung insbesondere für Kinder und ältere Menschen nicht mehr möglich. Forderung: Das Verkehrskonzept ist zu überarbeiten und es sind Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 zu erarbeiten und verbindlich festzuschreiben.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
25.6 Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen Einwendung 4 – Schluss mit ständig neuen Belastungen für die Anwohner der Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis 112	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angren-	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Seine Großeltern haben das Grundstück in der Kronsforder Landstraße im Jahr 1976 gekauft. Seit dem gab es dort eine Vielzahl von Veränderungen, die sich negativ auf die Lebensqualität der Menschen dort ausgewirkt haben, weil sie u.a. die Lärmbelastung z.T. deutlich erhöht haben: • der Bau der A20, • von der Rückseite ist das Gewerbegebiet dicht an die Häuser herangerückt, • die beschlossene Öffnung der Wasserfahr Und jetzt fast eine Verdopplung des Verkehrs durch das geplante neue Gewerbegebiet. Jede einzelne Maßnahme für sich wurde natürlich immer unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grenzwerte und Regelungen durchgeführt, aber die Menge macht's. Die Empfehlungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung sind teilweise nur sehr vage und sie beinhalten für einige Grundstücke auch keine finale, zufriedenstellende Lösung. Daher ist seine Erwartung an Verwaltung und Politik, dass sie bei der Entscheidung über den B-Plan nicht nur diesen isoliert im Blick hat, sondern auch berücksichtigt, was die Anwohner dort schon alles einstecken mussten. Es ist an der Zeit, dass das Schutzgut Mensch im Vordergrund steht. Das geht nur, indem die Zunahme des Verkehrs um 80% verhindert wird (Lösungen: siehe Einwendung 1) anstatt an den Auswirkungen der Verkehrszunahme herumzudoktern.	zenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Richtig ist, dass das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Im Zuge der Planung zum Ausbau der Straße Wasserfahr als Verbindungsstraße zwischen Kronsforder Landstraße und Baltischer Allee Bebauungsplan 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr wurde zudem bereits festgestellt, dass zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eine Lärmschutzwand zwischen der Kronsforder Landstraße und der Anliegerstraße im Bereich der Grundstücke Nr. 70 bis 74 erforderlich wird, ebenso wie eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nr. 70 und 72. Entsprechende Festsetzungen sind in dem Bebauungsplan Nr. 17.57.00 aufgenommen worden. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Auf die seinerzeitige Abwägung wird verwiesen. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 66 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 7 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 2 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose" betragen in diesem Falle bereits bis zu 64 dB(A) am Tage. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben,	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand, aber mit Lärmschutzwand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 60 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 11 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 57 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße erheblich da dieser teilweise mehr als 3 dB(A) beträgt und erstmalig die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts erreicht wird. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für das Grundstück des Einwenders und die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung (Hausnummern 70 bis 86) die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für einige Grundstücke an den Immissonsorten zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen als vertretbar angesehen. Die Auswirkungen der Planung das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Übrigen im Rahmen des Bebauungsplanverfahren untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 26. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (Schreiben vom 17.01.2022)		
26.1 Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen Die Familie wohnt dort seit 1998 und wurde gleich einem Jahr nach ihrem Einzug mit dem Autobahnbau A 20 Richtung Wismar konfrontiert. Die Bürgerin, war krank und hat früh morgens schon das Knattern der Geräte und die lauten LKWs gehört was ihrer Genesung nicht förderlich war. Kurzum, es hat sie kranker gemacht. Sie kann aus Erfahrung berichten, dass Lärm krank macht aber nach einem Jahr konnten sie es sich nicht erlauben, gleich wieder umzuziehen. Umso froher war sie, als der Bau endlich fertiggestellt war. Jetzt sind sie dort sesshaft geworden und haben schon einiges an Lärm durch den Ausbau des Gewerbegebietes (Dachdecker Michelau, SLM-Solutions, DBS Baustoffe) an der besagten Autobahn zu spüren bekommen. In ihrem Garten kann man diesen Lärm sehr intensiv wahrnehmen. Nach vorne raus zur Kronsforder Landstraße haben sie ein schönes Leben. Jetzt möchte man ihnen dies auch noch nehmen. Das sollten Sie, liebe Fraktionsmitglieder, unterbinden, denn sie haben Sie gewählt und möchten gerne weiterhin in dieser schönen Stadt wohnen bleiben. Was mit diesem Bebauungsplanentwurf geplant ist schießt über das Ziel hinaus. So etwas dürfe das Bauamt von Lübeck zu Lasten der Gesundheit von den Bürgern an der Kronsforder Landstraße nicht zulassen, es sei Körperverletzung.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Richtig ist, dass das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Bezüglich der erwähnten Gewerbelärmimmissionen wird auf die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans 17.56.00 und die seinerzeitige Abwägung verwiesen. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch ist der Lärmzuwachs als erheblich zu bewerten, da er an einigen Immissionsorten bis zu 2,5 dB(A) beträgt. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Bereichen des Einwendergrundstücks Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit 55 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Auch der Orientierungswert der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) am Tage, der für städtebauliche Neuplanungen heranzuziehen wäre, wird eingehalten. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 51 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A)	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	nachts als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wie im Bereich der Hausnummern 70 bis 74 umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
26.2 Berücksichtigung von LKW-Anteilen Ihr Vorhaben mit o.g. Planentwurf besagt, dass ihnen über 80% mehr Verkehrslärm vor ihren Türen zugemutet werden sollen. Welche Fahrzeuge werden dies sein? Handelt es sich um kleine Fahrzeuge oder große Lkws? Das wäre schon wichtig, zu wissen, denn Lkws machen schon jetzt genügend Lärm vor ihrer Tür.	*zur Berücksichtigung von LKW-Verkehren bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 6.11*	Klarstellung und bereits berücksichtigt
26.3 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Folgende Verfahrensprobleme werden von ihnen gesehen: Anstatt einer Gesamtplanung beider neuen Gewerbegebiete wir jetzt wird nur das Gewerbegebiet Semiramis geplant (aktueller Entwurf zu B-Plan 15.04.00) und anschließend der Teil nördlich, der aus dem aktuellen B-Plan ausgeklammert wurde. Somit wird es für das jetzt geplante Gewerbegebiet nicht eine Erschließung über einen Ausbau der Anschlussstelle Genin-Süd geplant, sondern über der Zuwegung Wasserfahr und Kronsforder Landstraße. Eine leistungsfähige Erschließung sei auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss 15.04.00 von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung sinnvoll. I n diversen Gutachten und Untersuchungen wird auf eine zusätzliche Verbindung zur BAB 20 Genin-Süd hingewiesen und als Gesamtplanung aufzunehmen. Mit dieser Verbindung könnte der größte Teil, der durch das neue Gewerbegebiet induzierten Verkehre (lt. Prognose 75%-80%) aufgenommen werden und eine Belastung von ihnen allen in der Kronsforder Landstr. vermieden werden!	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zur Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Keine Berücksichtigung
26.4 Straßenausbau Kronsforder Landstraße / Wasserfahr	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es soll eine Genehmigung für den Ausbau einer 2spurigen Straße Wasserfahr vorliegen. Was kommt denn noch, denn jetzt soll der Ausbau plötzlich 3spurig werden. In welcher Form sind sie hierüber beteiligt? Gleiches soll für eine Genehmigung zum Ausbau der Kronsforder Landstraße für eine 4spurige Kreuzung (Vorschlag Knotenpunkt aus der Verkehrsuntersuchung) mit Ampelanlage erfolgt sein. Auch hierüber habe es keine Einbindung von ihnen gegeben. Sie wohnen dort und möchten einbezogen werden. Änderungen ohne sie, zu planen, bedeute, dass sie plötzlich mehr Lärm und Baustellen vor der Tür haben. Das mindert nicht nur den Wert ihres Hauses, sondern auch ihre Lebensqualität/Gesundheit.	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1*	und keine Berücksichtigung
26.5 Leitungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends haben sie schon jetzt lange Rückstaus, die stadteinwärts zeitweise bis zu ihrer Haustür lang sind. Die Verkehrsuntersuchung für die KWL von SHP Ingenieure vom 19.07.2019 nennt auf den Seiten 71 bis 73 insgesamt DREIZEHN KNOTENPUNKTE mit ACHT Ausbaumaßen (je einzeln als Spiegelstrich aufgeführt), die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf der Schlussseite 72/73 zu folgender Feststellung: „(...)Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.(...)“ Erheblich unterstreicht die Einschränkungen daher, die damit für sie verbunden sind (s.o. - Rückstaus, Lärm, Immissionen und noch mehr Gefahren!)	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und den Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung
26.6 Belastungen durch Lärmimmissionen, Einhaltung der Lärmgrenzwerte Überschreitung der zulässigen Werte gemäß Bundesimmissionsschutzgesetzes Im Plan 15.04.00 wird bestätigt, dass sie in einem allgemeinen Wohngebiet Die im Plan prognostisch erwarteten Werte überschreiten diese eindeutig:	*Zur Belastung durch Lärmimmissionen und der Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 26.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete am Tag 55 Dezibel(A), bei Nacht 40 Dezibel(A), für reine Wohngebiete am Tag 50 Dezibel(A), bei Nacht: 35 Dezibel(A) Es ist aus den schallschutztechnischen Messungen vom 19.07.2019 ersichtlich, dass die Grenzwerte nur knapp erreicht werden könnten. Da fehlt der Bezug zur Wirklichkeit. Hier ist unglaublich viel Vermutungspotenzial. Das heißt, wir Anwohner werden für einen Versuch genutzt, auf die Gefahr hin, dass der Versuch fehlschlagen könnte. Aus der Planprognose mit zusätzlichem Lärmschutz werden die Grenzwerte nicht bzw. knapp auch nur annähernd erreicht. Wenn der Autobahnanschluss von vornherein kommt, entfallen diese Vermutungen, die gerade wegen der Prognosewirkung zum jetzigen Zeitpunkt eine hohe Fehlerquote aufkommen lassen. Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 heißt es, „ (..) dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) **(**Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15 04 00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Sie empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (..)“		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
26.7 Beurteilungspegel in der Anlage 6c der Schalltechnischen Untersuchung Ein weiterer Punkt für die Einwender sind die Angaben, die in Anlage 6c zu finden sind: Zum Beispiel ist auf Seite 4 der Anlage 6 der Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck mit Stand vom 20.12.2021 für unser Haus an der Kronsforder Landstraße *(im Bereich der geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen, außerhalb der LSW)* in der Spalte 10 und 11 (Planprognose Tag und Nacht in dB(A) ohne Lärmschutzwand mit gleichen Werten ausgewiesen als mit Lärmschutzwand (s. Spalte 14 und 15). Sie beanspruchen passive Lärmschutzmaßnahmen nach dem Entwurf außer an EG und 1. OG Nordwest und über eine Lärmschutzwand ergibt sich gar nichts aus dem Planentwurf. Wie können dann mit Lärmschutzwand für sie Werte ausgewiesen sein? Dies stand bisher in der Begründung nicht zur Debatte (s. S. 128, nach der für die Hausnr. 70-86 eine Lärmschutzwand als aktive Maßnahme geplant ist). Auch diese Häuser haben in Reihe in der Anlage 6c unter Spalte 10 und 11 gleiche Werte, wie die mit Lärmschutzwand in Spalte 14 und 15. Allein hieraus ist schon zu erkennen, dass es einer dringenden neuen Prüfung zu den Lärmwerten bedarf.	Ein aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand ist nur für die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70 – 86 möglich.. Das Grundstück der Einwender liegt außerhalb dieses Bereichs und gehört zu den Grundstücken für die bereits im Bebauungsplans 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutze vor Verkehrslärm festgesetzt wurden; siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 1.2. In der Zusammenstellung der Beurteilungspegel sind die Werte für das betreffende Grundstück für die Planprognose mit und ohne Lärmschutzwand folglich identisch, da für das Grundstück kein aktiver Lärmschutz vorgesehen wird. Für die Hausnummern 70 – 86, die hinter der geplanten Lärmschutzwand liegen werden, sind die aufgeführten Beurteilungspegel in der Planprognose mit Lärmschutzwand entsprechend geringer als ohne aktiven Schallschutz. Der Behauptung, dass auch für diese Grundstücke die Werte identisch seien, ist nicht korrekt und dem wird widersprochen. Aus der Stellungnahme ergibt sich somit auch kein Erfordernis einer erneuten schalltechnischen Prüfung. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung
26.8 Überarbeitungsbedarf Verkehrsuntersuchung Außerdem ist die Verkehrsuntersuchung der SHP Ingenieure mit Stand 19.07.2019 im Ergebnis nicht ausreichend für einen finalen Satzungsbeschluss zu dem vorliegenden Auslegungsbeschluss: Seite 72 Zitat: „Die Entwicklung der Fläche nördlich der Kronsforder Landstr. kann aus Leistungsfähigkeitsgründen nur bei einem zusätzlichen Anschluss an die Anschlussstelle Genin-Süd erfolgen ...“ Seite 73 Zitat „ ... ist festzustellen dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur	Die angeführten Zitate aus der Verkehrsuntersuchung beziehen sich nicht auf das mit der gegenständlichen Bauleitplanung geplanten Gewerbegebiet, sondern auf eine perspektivische Entwicklung von weiteren Gewerbeflächen nördlich der Kronsforder Landstraße. Diese sind jedoch nicht Teil der vorliegenden Bauleitplanung. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist somit nicht erforderlich.	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Anschlussstelle Genin der BAB 20 erforderlich, dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre.“ Ergo: Lt. Verkehrsuntersuchung sind hier noch o.g. Punkte zu überarbeiten.		
26.9 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken, Forderung einer Bedarfsampel und Anpassung der Verkehrsuntersuchung Es sind Lösungen für die Einfahrt in die Erschließungsstraße aufzuzeigen, die praxistauglich sind. Darüber hinaus ist für die Ausfahrt die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten Ampelanlage bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8* Ausreichende Sichtfreihaltebereiche bleiben zukünftig gewahrt, sodass keine Lichtsignalanlage, die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität auf der Kronsforder Landstraße haben könnte, erforderlich wird. Die benannten Bereiche der Kronsforder Landstraße betreffen jedoch nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).	Kenntnisnahme
26.10 Belastungen durch Lärmimmissionen, Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen Die Empfehlung gibt an, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende negative Auswirkungen für ihre Gesundheit an und um die Kronsforder Landstraße haben werden würden. Sie bitten daher diesen Widerspruch ihrer Sicht genauso, wie in den Unterlagen angegeben, nicht unbeachtet zu lassen. Die vorgeschlagenen aktiven und passiven Maßnahmen wären überflüssig, wenn von vornherein der Verkehr bleibt wie er ist und somit durch andere Umsetzung dort an der Kronsforder Landstraße beibehalten wird, wie jetzt. Dies kann ausschließlich durch den o.g. zusätzlichen Autobahnanschluss erfolgen.	*zur Belastung durch Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 26.1* *zur Forderung einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets siehe Abwägung zu Ziffer 1.9.*	Kenntnisnahme und Klarstellung
26.11 Straßenausbau Wasserfahr / Kronsforder Landstraße Die Rahmenbedingungen für den Ausbau als Zubringer zur Handwerkskammer haben sich außerdem erheblich verändert, sodass die vorangegangenen B-Pläne mit Blick auf die Gesundheit der Menschen in einem Wohngebiet unter den jetzt neuen Ideen stark zu überdenken ist.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Kenntnisnahme und Klarstellung
26.12 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte	*zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 26.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zusammen mit ihren Nachbarn möchten sie ihren Widerspruch zum B-Plan, wie auch mit einigen Bauausschussmitgliedern über ihre Sprecherin ausgeführt wurde, auch für sie für die Hausnr. 102 erheben: Sie fordern die Einhaltung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (keine Überschreitung der Grenzwerte)		
26.13 Ausbau der Kronsforder Landstraße Kein vierspuriger Ausbau der Kronsforder Landstraße	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).* Ein vierspuriger Ausbau des Knotenpunkts Kronsforder Landstraße / Wasserfahr ist erforderlich, um die Abwicklung der planinduzierten Mehrverkehre unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Verkehrsbelastungen gewährleisten zu können.	Klarstellung
26.14 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Anlegen von festen Wegen über dem Grünstreifen zum kombinierten Fuß/Radweg je Haus: Schon jetzt können sie die Straße kaum gefahrlos überqueren, zu schnelle Pkw und kein direkter Zugang zum kombinierten Fuß/Radweg, da der Grünstreifen dazwischenliegt. Gerade für sie als gehbehinderte Person sehr gefährlich.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
26.15 Forderung einer Geschwindigkeitsreduzierung Verlegung des Ortschild Richtung Krummesse oder eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h sowie die Aufstellung eines evtl. festen Blitzers: Zu bestimmten Zeiten steht man sehr lange mit seinem Fahrrad oder Auto an ihrer Ausfahrt und sieht Fahrzeuge, die aus Richtung Krummesse kommen wegen der Kuppe oft zu spät. Der zunehmende Verkehr bei weiterhin erlaubten 70 km/h birgt eine große Gefahr bei Queren der Straße.	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* <u>Nachtrag:</u> Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
26.16 Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern Sicherstellung eines genügend breiten Fuß- und Radweges an der Wasserfahr, Karkbrede und Kronsforder Landstraße, damit auch ihrer Tochter und Enkelkinder sie auf diesem Wege gefahrlos besuchen können	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Bereich des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße /Wassefahr / Karkbrede siehe Abwägung zu Ziffer 6.9. Im Zuge des Ausbaus der Straße der Wasserfahr wird ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer voraussichtlichen Mindestbreite von 3 m vorgesehen, sodass die Funktion als sichere Fuß- und Radwegeverbindung gewahrt bleibt.	
Nr. 27. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (Schreiben vom 18.01.2022)		
27.1 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Zur Problematik: Es ist nicht klar, wie die Anwohner der Bewohner Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis Nr. 88 eine sichere Zufahrt zu ihren Grundstücken erhalten geschweige denn von diesen in den Verkehr einfahren sollen. Genau so wenig konnte man beantworten, wie die Bewohner der Nr. 90 bis 112 bei noch größerem Verkehrsaufkommen auf der L92 bei Tempo 70 km /h verkehrssicher auf ihre Grundstücke gelangen und von diesen wieder los kommen sollen.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5, 6.7 und 6.8*	Kenntnisnahme und Klarstellung
27.2 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Dies betrifft sowohl die Möglichkeit mit dem Pkw auf die Grundstücke zu gelangen als auch die Situation der Anwohner, die direkt die Straße queren müssen, um auf den Geh-/ Radweg zu gelangen.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und Klarstellung
27.3 Schallschutzmaßnahmen Über möglichen Schallschutz für alle betroffenen Bewohner der Hausnummer 80 bis 112 wurde zwar gesprochen, aber die möglichen Lärmschutzmaßnahmen wurden nur in den Raum gestellt, ohne diese zu konkretisieren („Man könnte eine Lärmschutzwand bauen“, „einige Anwohner werden auch aktive Schallschutzmaßnahmen erhalten“). Niemandem war genau klar, wie er von welcher Maßnahme profitieren bzw. vor dem erheblichen Lärm- und Feinstaubaufkommen geschützt werden soll.	*zur Belastung durch Lärmimmissionen und den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 27.10* Die Herstellung der Schallschutzwand für die Grundstücke Kronsforder Landstraße Nr. 70 -74 wird im Zusammenhang mit der Straßenausbaumaßnahme des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße / Wasserfahr erfolgen.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2	
27.4 Informationsveranstaltung für Anwohner Aufgrund der genannten aufkommenden Fragen, war es eigentlich angekündigt worden, eine weitere Veranstaltung mit dem Fachbereich Verkehr und der Polizei noch vor Weihnachten zu terminieren. Diese kam leider nie zustande.	Die zweite Informationsveranstaltung hat inzwischen stattgefunden. Bei den Veranstaltungen handelt es sich um informelle Beteiligungen der Anwohner und diese sind nicht Teil der formellen Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Bauleitplanverfahrens; siehe auch Ziffer 20.5.	Bereits berücksichtigt
27.5 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Bei der verkehrstechnischen Untersuchung von Juli 2019 gibt es folgende Ungereimtheiten: Seite 1, Zitat: „In einer ersten Expertise des Gutachters konnte gezeigt werden, dass die derzeitigen Verkehrsanlagen bei Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz die zusätzlichen Verkehre von Teilflächen aufnehmen können, die Gesamtfläche aber nur über eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 leistungsfähig erschlossen werden kann." Die Verbindung des Gewerbegebietes SEMIRAMIS zur Anschlussstelle der BAB 20 Genin wird in Aussicht gestellt, aber erst wenn das Gewerbegebiet weiter ausgebaut wurde. Das Vorkommen des Wachtelkönigs soll dies ja aktuell verhindern, auch wenn der Einwender diesen im genannten Bereich nie feststellen konnte. Wenn jedoch einige Jahre weiter die Anschlussstelle gebaut werden soll, ist der Wachtelkönig plötzlich verschwunden? Seite 72 Zitat: „Die Entwicklung der Fläche nördlich der Kronsforder Landstr. kann aus Leistungsfähigkeitsgründen nur bei einem zusätzlichen Anschluss an die Anschlussstelle Genin-Süd erfolgen..." Seite 73 Zitat: „... ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin BAB20 erforderlich, dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeif noch zu prüfen wäre."	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zur Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2* Die angeführten Zitate aus der Verkehrsuntersuchung beziehen sich nicht auf das mit der gegenständlichen Bauleitplanung geplanten Gewerbegebiet, sondern auf eine perspektivische Entwicklung von weiteren Gewerbeflächen nördlich der Kronsforder Landstraße. Diese sind jedoch nicht Teil der vorliegenden Bauleitplanung. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist somit nicht erforderlich.	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es wird selbst vom Gutachter immer wieder erwähnt, dass die zusätzliche Verbindung des Gewerbegebietes mit der Anschlussstelle der BAB 20 Genin unerlässlich ist, damit die notwendige Leistungsfähigkeit des Verkehrs erreicht werden kann. Dennoch wurde die konkrete Planung diesbezüglich NICHT aufgenommen. Diese Verbindung würde den Großteil des Mehraufkommens des Verkehrs abfangen und keine Bürgerinteressen belangen bzw. deren Gesundheit gefährden. Die Entlastung der Malmöstraße, weswegen die aktuelle Umbaumaßnahme zwingend notwendig sei, wäre nicht notwendig, wenn man die Anschlussstelle Süd an die A 20 bauen würde. So wie es jetzt geplant ist, wird die Entlastung der Malmöstraße auf Kosten der Anwohner der Kronsforder Landstraße durchgeführt. Obwohl bereits klar ist, dass die Anschlussstelle Genin in Zukunft ohnehin eine Verbindung zum Gewerbegebiet SEMIRAMIS erhalten soll, wird dennoch ein höchst komplizierter und praktisch nicht realisierbarer Ausbau der Kronsforder Landstr./Karkbrede/Wasserfahr durchgeführt, an der sich der Verkehr zu Hauptzeiten komplett aufstauen wird und die Anwohner darunter erheblich leiden lässt. Die aktuelle Planung wurde und wird stückweise anstatt in Gänze durchgeführt. Würde man direkt so planen, wie es ohnehin für die Zukunft vorgesehen ist (Anschlussstelle Genin-Süd erstellen), wäre die komplizierte Umplanung des neuen Knotenpunktes mit allen damit verbundenen Probleme für die Anwohner nicht notwendig. Hierfür sollten direkt alle Ausbaustufen des Gewerbegebietes SEMIRAMIS mit einbezogen werden.		
27.6 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes **Seite 43 Punkt 4.2. Zitat:** „Bei dem bisher vorgesehenen Umbau mit drei Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten Kronsforder Landstr/Wasserfahr und Kronsforder Landstr/Karkbrede, können in Richtung Wasserfahr und Karkbrede zwei hintereinanderliegende Linksabbiegestreifen von maximal 30 m angeordnet werden. In der morgendlichen Spitzenstunde staut sich der Linksabbieger über den Abbiegestreifen bis auf den Geradeausstrom hinaus, sodass hier ein Rückstau auf den Geradeaustrom von 189 m zu erwarten ist. In der Straße Wasserfahr ist ein	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und den Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5* Die benannte Rückstaulänge von 135 m wurde lediglich als punktuelles Rückstauereignis für die Spitzenstunde am Nachmittag im Szenario 3 mit dem höchsten Verkehrsaufkommen prognostiziert.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ausbau im Knotenbereich auf einen dreistreifigen Querschnitt erforderlich. ...Die Verkehrsqualität ist nicht mehr ausreichend (QSV E).“ Das Knotenpunktsystem Kronsforder Landstr./Wasserfahr/Karkbrede soll selbst nach dem Ausbau Rückstaulängen von 135 m nach sich ziehen. Wie ein Anwohner, welcher im Bereich dieses Rückstaus wohnt und mit dem PKW auf die Fahrbahn auffahren möchte, noch in den Verkehr einfahren soll, wurde absolut nicht berücksichtig. Vor allem wenn man nach links in Richtung Innenstadt abbiegen muss, scheint dies bei der aktuellen Planung komplett unmöglich.	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	
27.7 Berücksichtigung der Verkehrsqualität und der Lkw-Anteile bei der Schalltechnischen Untersuchung Der zusätzlich entstehende Lärmpegel, der durch den Rückstau entsteht, findet ebenfalls keine Beachtung. Das ständige Bremsen und Anfahren, vor allem durch LKW (lautstarkes Entlüften der Bremsanlagen miteingeschlossen), löst erheblichen Mehrlärm aus, als wenn ein dauerhaftes Vorbeifahren vorliegen würde, wie es aktuell der Fall ist. Von diesem Mehraufkommen sind vor allem die Bewohner der Hausnummern 70-88 betroffen.	*zur Berücksichtigung von LKW-Verkehren bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 6.11* *zur Berücksichtigung der Verkehrsqualität bei der Beurteilung der Lärmimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 20.13*	Klarstellung
27.8 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken, Forderung einer Bedarfsampel 1. zu den Punkten 4.6 bis 4.9 Untersuchung und Verkehrssimulation der Knotenpunkte 6, 7 und 8, Seite 42-54 Bei der Darstellung des Knotenpunktsystems Kronsforder Landstr./Wasserfahr/Karkbrede in den Abschnitten 4.6 bis 4.9 der Verkehrsuntersuchung wurde die Erschließungsstraße bzw. Anwohnerstraße für die Häuser 70 bis 86 nicht berücksichtig. Sie fehlt komplett, was leider zeigt, dass die Anwohner benannter Hausnummern, unter anderem auch ich, in der Planung der Stadt KEINE Berücksichtigung finden. Wie sollen sie noch von zu Hause los oder sicher nach Hause kommen? Es wird auf den Abbildungen 51 und 52 in keiner Weise klar, wie man, egal aus welcher Richtung kommend, auf die Erschließungsstraße abbiegen kann.	zur Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken siehe Abwägung zu Ziffer 5.5, 6.7 und 6.8 Ausreichende Sichtfreihaltebereiche bleiben gewahrt, sodass keine Lichtsignalanlage, die mit den geplanten Ampelanlagen im Knotenpunktsystem in Konflikt stehen könnte, erforderlich wird. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Weiterhin ist schleierhaft, wie man von der Erschließungsstraße nach links stadteinwärts abbiegen soll, wenn sich bis dahin bereits der Verkehr aufgestaut hat und von links zusätzlich Fahrzeuge kommen, welche in Richtung Süden fahren. Hier entstehen erhebliche Gefahren. Selbst zur aktuellen Zeit ist es oftmals schon schwer, in den fließenden Verkehr nach links abzubiegen. Bei dem angekündigten 80 % erhöhten Verkehrsaufkommen ist dies dann schier unmöglich. Die Anliegerstraße liegt zudem deutlich niedriger als die Kronsforder Landstraße, sodass man die Kronsforder Landstraße schlecht einsehen kann. Erfolgt nun auch noch der Bau einer Lärmschutzwand (welche unerlässlich für die Anwohner ist, um deren Gesundheit nicht zu gefährden), ist es gar nicht mehr möglich nach links zu blicken, um sehen zu können, ob man auf die Kronsforder Landstraße auffahren kann oder nicht. Hier wäre somit eine weitere Kontaktampelanlage notwendig, welche allerdings wieder mit den geplanten Ampelanlagen im Knotenpunktsystem in Konflikt stehen würde.		
27.9 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte Die schalltechnische Untersuchung zum B-Plan 15.04.00, Berichtsstand 20.12.2021, ergibt folgende Ungereimtheiten: 1. Seite 11 Zitat: „Rückt hingegen die Schallquelle an ein Bestandswohngebäude heran, beispielsweise durch den Bau oder der Änderung von Straßen, gelten die dafür vorgesehenen Vorschriften. Im Falle des Baus oder der Änderung von Straßen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV /4) anzuwenden.“ **Laut der 16. BImschV gelten in Wohngebieten Grenzwerte von tagsüber 59 dB und nachts 49 dB.** Durch die prognostizierte Verkehrsmengenzunahme von etwa 80 % entsteht ein erheblicher Lärmzuwachs. Es wird von Lärmpegeln tagsüber zwischen 64 und 67 dB geschrieben, nachts von 57 bis 61 dB. Im Bereich des neuen Knotenpunktsystems wird jedoch noch mehr Lärm durch Bremsen und Anfahren entstehen. Die Lärmschutzmaßnahmen sollen die Anwohner schützen, damit keine Gesundheitsschädigung der Anwohner eintritt. Inwieweit dies erfolgreich sein wird, ist fraglich. Vor allem die Lärmspitzen werden sich nicht	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 68 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 9 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 4 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
von den Lärmschutzmaßnahmen eindämmen lassen. Laut Anlage 6c werden selbst mit den Lärmschutzmaßnahmen die Richtwerte tagsüber und auch nachts überschritten (Seite 9).	bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch sind ist der Lärmzuwachs mit bis zu 2,5 dB(A) für den Tagzeitraum ohne Lärmschutz erheblich. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand, aber mit Lärmschutzwand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise erheblich da dieser bis zu 3,4 dB(A) beträgt und erstmals die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts überschritten wird. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grundstücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen als vertretbar angesehen.	
27.10 Erneuerung von Flüsterasphalt Flüsterasphalt (ZWOPA) ist untunlich, da dieser alle 5 Jahre ausgetauscht werden muss und während dieser Zeit der Verkehr im genannten Bereich komplett zum Erliegen kommt. 2. Seite 28 Zitat: „Die Deckschicht ZWOPA muss, um die Wirksamkeit der Lärmminderung zu erhalten, etwa alle 5 Jahre ausgetauscht werden. Während der Erneuerung der Deckschicht ist die Leichtigkeit der Verkehre eingeschränkt. In der Betrachtung der Summe von Kosten und Beschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs ist zu schlussfolgern, dass der Einbau eines ZWOPA unverhältnismäßig ist.“ Weiterhin müsste ebenfalls der sog. Flüsterasphalt in der Straße Wasserfahr ausgelegt werden, da hier der Großteil des Verkehrs lang fließen wird und der hier entstehende Lärm auf den rückwärtigen Bereich der Grundstücke drängt.	*zur Erneuerung des Flüsterasphalts siehe Abwägung zu Ziffer 5.2* Nachtrag: Die Verwendung von Flüsterasphalt ist inzwischen entschieden.	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichigung bei der Straßenplanung
27.11 Belastung durch Luftschadstoffimmissionen Es ergibt sich somit Folgendes: Auf die gesundheitlichen Auswirkungen durch die erhöhte Feinstaubbelastung wurde bisher kein Gutachten erstellt.	*zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Bereits berücksichtigt
27.12 Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Eine Aufstellung über den Verlauf von Rad- und Fußwegen wird gefordert.		
27.13 Änderungserfordernis Bebauungsplan 17.57.00 für Knotenpunktausbau Kronsforder Landstraße / Wasserfahr Eine Überarbeitung des B-Plans 17.57.00 ist notwendig, da dessen Bebauungsgrenzen überschritten werden.	*zum Planverfahren des Straßenausbaus Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 5.7*	Klarstellung
27.14 Ausführung Lärmschutzwand Wird eine Lärmschutzwand errichtet, so muss man hier beachten, dass eine Lärmschutzwand optisch wie bei der Autobahn binnen weniger Tage mit Sicherheit von Sprayern verschandelt wird. Somit entsteht dann absolutes Ghetto-Gefühl für die Anwohner. Somit ist bei einer Lärmschutzwand nur eine Art Wall oder mindestens zur Anwohnerseite begrünte Lärmschutzwand möglich.	Die konkrete Ausgestaltung der Schallschutzanlagen ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern der Straßenausbauplanung vorbehalten. Die Anregungen wurden an die zuständige Abteilung weitergegeben. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus verzichtet werden kann.	Klarstellung
27.15 Öffentlichkeitsbeteiligung, Information von Anwohnern Die betroffenen Bürger müssen lückenlos informiert werden, wie sich ihre aktuelle Ausgangssituation verändert und was im Einzelnen genau geplant ist. Die letzte Informationsveranstaltung konnte nur wenig Fragen befriedigend beantworten	Die Planunterlagen für das zu entwickelnde Gewerbegebiet 15.04.00 Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 haben in der Zeit vom 20.12.2021 bis 21.01.2022 öffentlich ausgelegen. Zwischenzeitlich hat eine weitere Informationsveranstaltung für die Anwohner an der Kronsforder Landstraße stattgefunden. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Veranstaltungen um informelle, zusätzliche Beteiligungen der Anwohner handelt und diese nicht Teil der formellen Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind.	Klarstellung und bereits berücksichtigt
27.16 Wertminderung Entstehende Wertverluste von Haus- und Grundstücken finden keine Beachtung. Wie soll damit umgegangen werden?	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffern 1.1 und 4.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 28. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr (Schreiben vom 19.01.2022)		
28.1 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Punkt 1: Die schon jetzt prekäre Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) führt zu starken täglichen Anspannungen (Lärm, lange Rückstaus bis zum GreifVelox Werk) für sie und ihre Kinder. Sie sind eine 5köpfige Familie und möchten gerne weiterhin dort wie zu Beginn ihrer Mietverhältnisses leben. Die Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2019 nennt unter 5.) Zusammenfassung und Empfehlungen, S. 70-73 vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und dies obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch die Betreibenden genutzt werden. Diese Verkehrsuntersuchung nennt auf den Seiten 70 bis 73 insgesamt ACHT Ausbaumaßen, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf Seite 72/73 zu der Feststellung: *„Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Tellfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.“* Für alle ist damit gesagt, dass ein großer Aufwand für den Ausbau betrieben werden muss und das Ergebnis ist trotzdem nicht gut, sondern nur „weitestgehend leistungsfähig“! Bei einer Anbindung über Genin-Süd wird der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr für die bestehenden Verkehre / die Verkehrsteilnehmer zu einer weiteren Verschlechterung führen. Ein weiterer Nachteil ist dann für die Anwohner an der Kronsforder Landstraße, dass auch sie dort eine unnötige zusätzliche Verkehrsbelastung und damit -Verschlechterung haben werden würden. Die neu angesiedelten Gewerbebetriebe würden sehr verärgert auf die Hansestadt Lübeck sein, weil die Anbindung nicht funktionieren würde.	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
28.2 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung möglich. Schlussfolgerung: Weil feststeht, dass 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen, ist der Bebauungsplan so zu überarbeiten, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Naturschutz, wie Wachtelkönig und Ausgleichsflächen) sind Lösungen zu erarbeiten. Dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ohnehin erforderlich (siehe o.g. Verkehrsuntersuchung Seite 73, letzte Seite). „verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre." Daher ist ihre Forderung: keine Salamitaktik durch Einzelplanungen Süd und Anschlussplanung Nord! Hier gilt es als Lösung gleich im ersten Schritt ein funktionierendes Ergebnis für die verkehrliche Anbindung zu schaffen.	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zur Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Keine Berücksichtigung
28.3 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Punkt 2 - Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 ist nicht mehr gefahrlos möglich Außerdem merken sie an, dass sie als Mieter morgens und abends zur und von der Arbeit erhebliche Probleme haben, auf die Straße mit ihrem Pkw zu kommen. Ihr Sohn, der mittlerweile allein mit dem Fahrrad zur Schule fährt, hat bereits einige Vorfälle beim Queren der Straße mit dem Fahrrad erlebt. Wenn er es erst einmal geschafft hat, über die Straße zu kommen, so sackt er jetzt in den gegenüberliegenden Grünstreifen ein. Sie haben auf ihrer Mietobjektseite keinen Gehweg und müssen erst einmal über die Straße und dann über einen matschigen Grünstreifen.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es wird Zeit, dass Querungsflächen geschaffen werden! Wie soll gefahrlos ein Queren der Straße bei 80%igem erhöhten Verkehrsaufkommen funktionieren? Das ist praxisfremd. Jeder Besucher ist empört über die Querungs- und Parkmöglichkeit! Dies ist beim derzeitigen Verkehrsaufkommen bereits problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung insbesondere für Kinder und ältere Menschen nicht mehr möglich. Schlussfolgerung: Das Verkehrskonzept ist zu überarbeiten und es sind Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 zu erarbeiten und verbindlich festzuschreiben. Insbesondere ist eine Vermeidung der Verkehrszunahme z.B. durch eine Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung (siehe Einwendung 1) anzustreben.		
28.4 Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen Punkt 3 - Gesundheitsrisiken mit erhöhten Anforderungen an Menschen im Wohngebiet mit neuen grenzwertigen Belastungen durch Emissionen (Auswirkungen der Immissionen nach BImSchG) für die Anwohner der Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis 112 Die Empfehlungen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung vom 18.09.2019 sind teilweise nur sehr vage und sie beinhalten für einige Grundstücke auch keine final zufriedenstellenden Lösungen. Zitat aus Seite 7 von 35 der Schalltechnischen Untersuchung (Dokument mit Dateinamen 15_Schalltechnische_Untersuchung_2019-09-18: (..)Nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Die Schwelle der Gesundheitsgefahrdung ist oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nach geltender Rechtsauffassung /6/ erreicht. Die Beurteilung der Mehrverkehre auf den umgebenden Straßen durch die Verkehrserzeugung im Plangebiet ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Abwägungsbelang. Nach dem Urteil des BVerwG1 kommt es bei der Bewertung der Mehrverkehre im nachgeordneten Netz entscheidend auf den Lärmzuwachs an. Maßstab hierfür ist die Erheblichkeit des	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmbelastungen, die sich für den Prognose-Nullfall, d.h. unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 ohne den Ausbau des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 sowie für den Prognose-Planfall mit Entwicklung des Gewerbegebiets ergeben werden. Grundlage für die Berechnungen sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 19.07.2019 errechneten Verkehrsmengen. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 68 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 9 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 4 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Lärmzuwachses, die in Anlehnung an die TA Lärm bei einem Lärmzuwachs von 3 dB beginnt. Soweit die Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch den Lärmzuwachs überschritten wird oder bleibt, sinkt die Erheblichkeitsschwelle auf 0 dB. Ausschlusskriterium für den Lärmzuwachs ist die Einhaltung der Mischgebietsgrenzwerte für das Wohnen von (im Fall des Urteils im Rahmen des Straßenbaus) 64/54 dB(A) Tag/Nacht (siehe Tabelle 3) trotz des Lärmzuwachses. Ein zweites Ausschlusskriterium liegt vor, wenn die Verkehre vermischt sind, die Verkehre also nicht mehr der Quelle oder dem Ziel zuordenbar sind. Das ist in der Regel der Fall, wenn eine untergeordnete Straße auf eine übergeordnete Straße trifft. (..) **Schlussfolgerung:** Hier ist die Rede von einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauferkrankungen und andere durch Lärmzuwachs zu erwartenden Gesundheitsschädigungen. Das kann für sie als Mieter nicht gesund sein und damit auch nicht gesetzeskonform, wenn dieser Entwurf mit den Maßgaben umgesetzt werden würde. Dagegen verwehren sie sich. Das Schutzgut “Leben und Gesundheit“ darf durch den Aufstellungsbeschluss nicht leiden. Unter den o.g. Aspekten ist ihre Erwartung an die Politik, dass sie bei der Entscheidung über den B-Plan diesen nicht nur isoliert betrachtet, sondern auch berücksichtigt, was wir hier als Mieter und vor allem die Eigentümer, die mit der Umsetzung des o.g. Entwurfs erhebliche weitere Einschränkungen schon jetzt und später erst recht hinzunehmen haben.	Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch ist der Lärmzuwachs als erheblich zu bewerten, da er mehr als 3 dB(A) beträgt. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 56 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Das Einwendergrundstück stellt dabei jedoch einen Sonderfall dar, weil hier aufgrund einer Hinterlandbebauung die Gartenbereiche überwiegend zur Straße ausgerichtet sind und somit nicht von der Abschirmung durch die Bebauung geschützt sind. In den rückwärtigen Bereich verbleiben aber dennoch Flächen, die sich für lärmabgewandte Außenbereiche z.B. Terrassen eignen. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 52 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wie im Bereich der Hausnummern 70 bis 86 umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen. Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	
Nr. 29. Bürger Kronsforder Landstraße südlich Wasserfahr **(E-Mail vom 20.01.2022)**		
29.1 Vorbelastungen durch Lärmimmissionen Die Bürger sind eine dreiköpfige Familie und haben vor ihrem Hauskauf an der Kronsforder Landstraße 94 Lärmmessungen (vorbelastet aus Selbstständigkeit eines Licht- und Tonunternehmens) am Haus, Garten und Terrasse vorgenommen. Das Ergebnis zeigte, dass die Wertgrenzen nach dem BImSchG gerade noch der Norm entsprachen. Aktuell ist das immer noch der Fall, was sie in diesem Wohngebiet dazu bewegt hat, außerhalb des Zentrums vom schönen Lübeck ein Haus erworben zu haben. (Köln oder Cuxhaven waren die Alternative). Sie bereuen den Hauskauf nicht, denn ihnen gefällt ihr schönes Haus und Land und Leute in und um Lübeck. Das entstandene Industriegebiet aus Flächennutzungsplan 17.57.00 schränkt ihr Leben auf ihrer Terrasse im Gegensatz zum vorherigen Leben dort ein, ist jedoch im Rahmen des noch Tragbaren. Jetzt allerdings soll es immer mehr werden und Auslegungsbeschluss 15.04.00, der nach ihrer Auffassung überarbeitungswürdig ist, würde ihr jetziges Leben dort an der Kronsforder Landstraße nach dortigem B-Planentwurf grenzüberschreitend einschränken. Sie fragen sich, wie weit das noch gehen soll und möchten allerdings ihre Bedenken nicht gegen die Gewerbegebiete Nord und Süd oder aus dem Plan 17.56.00 aussprechen. Sie haben nichts dagegen, wenn für Lübeck Gewerbegebiete erschlos-	*Die Stellungnahme betrifft nicht die gegenständliche Bauleitplanung (128. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 15.04.00).*	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sen werden sollen. Dies ist mit o.g. Plan ja schon in ersten Zügen passiert und schränkt sie lediglich mittelbar ein, wenn der Wind, der mit Autobahnausbau Richtung Osten für sie „falsch steht“. Die Verkehrsdichte und dadurch auch der Lärmpegel haben in den letzten Jahren marginal, jedoch stetig zugenommen. Das ist gerade noch im Rahmen des Ertragbaren durchgehen zu lassen, denn sie leben an einer Landstraße und wussten dies mit Hauskauf.		
29.2 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Nun plant die Stadt, dass es weitergehen soll und die Verkehre nicht zeitnah optimal zu den geplanten Erschließungsgebieten umgeleitet werden könnten. Vor konkreter Erschließung der Gewerbegebiete (Schritt 2) sollte im Schritt 1 eine praktikable Verkehrsanbindung konkret und mit Sicherheitsaspekten für die Menschen geplant werden. So, wie nun im Entwurf als Idee aufgebracht und auch aus Gutachten bestätigt, wird die Verkehrsanbindung über die Kronsforder Landstraße nicht nur, weil sie auf ihre Kosten zur Lebensqualitätseinschränkung geplant ist, sondern vor allem weil sie aufgrund der prognostizierter Verkehrsdichte auch für die Nutzer (insbesondere die Gewerbetreibenden) so nicht funktionieren. Daher haben sie eine Betroffenheit und möchten ihre Einwände vorbringen: 1. Einwand: Aktuelle Gesamtsituation zum Straßenverkehr / Anbindung über Genin-Süd Die Verkehrssituation in Straßennetz Genin-Süd (umrahmt durch Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße) ist bereits heute, wie oben beschrieben, stark angespannt. Lange Staus und überlastete Knotenpunkte sind die täglichen Auswirkungen. Die Verkehrsuntersuchung nennt auf Seite 72 (Dokument 03_Verkehrs-untersuchung_20190719_geschwa.pdf) vier Knotenpunkte, die schon jetzt überlastet sind. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Auf S. 72 - 73 (bzw. 75/76) heißt es, die in Spiegelstrichen aufgezeigten Ausbaumaßen sind immens für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes, um das es im o.g. Plan geht und kommt dennoch als Fazit auf	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Ausbaumaßnahmen siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
der letzten Seite des Verkehrsgutachten vom 19.07.2019 die Erkenntnis, dass diese erheblich sind: *„(...)die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich."* Im Ergebnis ist damit für den großen zu betreibenden Aufwand nur eine „weitestgehende Leistungsfähigkeit" festgestellt. Das kann sicherlich noch überarbeitet werden mit eingebrachten Lösungen, denn „weitestgehend leistungsfähig" sollte nicht der Anspruch der Lübecker Politik sein. Bei einer Anbindung über Genin-Süd wird der durch das neue Gewerbegebiet erzeugte zusätzliche Verkehr zum bestehenden Verkehr zu einer weiteren Verschlechterung und für sie als Anwohner/innen an der Kronsforder Landstraße zu einer unnötigen zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Die neu angesiedelten Unternehmer der Gewerbebetriebe werden unzufrieden sein, weil die Anbindung nach o.g. Beschreibung nicht funktionieren wird.		
29.3 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Fazit/Lösungsansatz: Diese Inhalte des Planes sollten dringend besprochen und überarbeitet werden mit Blick auf einen direkten Ausbau links und rechts der A20 für alle noch kommenden Gewerbetreibenden. Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstelle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung möglich. Es wird nach den Planungen, ein wesentlich größerer Erwerb von Gewerbeflächen bis voraussichtlich 2030 über 200 ha seitens der Hansestadt Lübeck vorgenommen. Daher ist ein Zubringer an der Kronsforder Landstraße/Wasserfahr mit 4spurigem Kontenpunkt nicht nur Steuerverschwendung, sondern auch ein großer Ärgerpunkt der vielen Bewohner an und um die Kronsforder Landstraße herum.	In der Abwägung mit dem städtebaulichen Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs, wird der Aufwand der Ausbaumaßnahmen als verhältnismäßig bewertet. Da die Hansestadt Lübeck aufgrund der sich neu ansiedelnden Unternehmen höhere Gewerbesteuereinnahmen erwartet und der Ausbau des Knotenpunktes, wenngleich bisher nur dreispurig, bereits mit dem Bebauungsplan 17.57.00 vorgesehen ist, kann von einer Steuerverschwendung keine Rede sein. *zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ein sofortiger Bau eines Zubringers an der BAB 20 entbehrt mittel- und langfristig für die Gewerbetreibenden und für die Bewohner an einer Landstraße hier eine kräfteaufreibende und kampfartige Diskussion. Die Gesundheit der Menschen auf der Kronsforder Landstr. würde weiterhin geschützt bleiben und die juristischen Prozesse gegen die Hansestadt wegen gesetzlicher Wertgrenzüberschreitungen würden ausbleiben. Auch spart dieser Lösungsansatz mittel- und langfristige Haushaltsmittel für die Hansestadt Lübeck. Sie möchten darum bitten, unter Berücksichtigung der Stellungnahme im anstehenden Abwägungsprozess die Lösung zur Ertüchtigung der südlichen und nördlichen Abfahrt von vornherein anzustreben. Mit Blick auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten der Verkehrsmöglichkeiten als Zubringer für die Gewerbetreibenden ist hier ein Umfunktionieren über die Autobahnzufahrt Genin anzustreben. Im Verhältnis zu den Belastungen, die sonst auf die Eigentümer von Häusern an der Kronsforder Landstraße zukommen, ist diese Lösung geeignet, erforderlich und angemessen und entspricht damit dem o.g. Verwaltungsgrundsatz der Verhältnismäßigkeit. Damit haben sie die Erhöhung der Verkehrsmenge nicht. Es sollte bei dem bisherigen Ausbau der Wasserfahr aus dem Plan 17.57.00 belassen werden und damit weiterhin an der Prüfung eines Tempolimits von 50 km/h ab der Malmöstraße bis zur Autobahnbrücke, hinter Kronsforder Landstr. 112 (stadtauswärts gesehen) und umgekehrt bzw. die Verschiebung der Ortstafel zur Gefahrenabwehr festgehalten werden. Mit diesen Planungen *(alternative Anbindung an die BAB-Anschlussstelle)* wären aus ihrer Sicht die Eigentümer der Privatgrundstücke der Häuserreihe 70- 112 sowie auch viele Bewohner der Schiereichenkoppel nicht in ihrer Gesundheit belastet, da die gesetzlichen Grenzwerte soweit weiterhin eingehalten werden würden. Dies könnte gerne in einem Ortstermin mit den Bauausschussmitgliedern und dem Bürgermeister gegenüber der Presse bekräftigt werden. Damit würden sich alle in ihrer Gesundheit nicht beeinträchtigt sehen und der Auftakt für das Jahr 2022 sei gegeben sowie die Erweiterung des Gewerbegebietes und die Zusagen der Gewerbetreibenden im Gebiet „Semiramis“ könnten eingehalten werden.	Das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet ist. Die Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall überschreiten weitestgehend bereits die gesetzlichen Grenzwerte für ein Wohngebiet auch ohne die vorliegende Planung. Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert. *zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und der Einhaltung der Lärmgrenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 29.8*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
29.4 Forderung nach einer ganzheitlichen Planung Historie/Status Quo: Wasserfahr als kleine Lösung für die Handwerkskammer mit Plan 17.57.00 haben sie geduldet und auf Einwendungen verzichtet. Von Semiramis war damals noch keine Rede. Dies ist nun im Äußeren von Lübeck geplant. Hier sollen im ganz großen Stil für Lübeck Gewerbeflächen erschlossen werden. Dagegen haben sie gar nichts einzuwenden. Allerdings ist die Frage der Zufahrten dorthin ein sehr kritischer Punkt, der die Anwohner auf der Kronsforder Landstraße und damit auch sie sehr hart in ihrer Lebensqualität trifft. Die 35 ha-Fläche Semiramis ist erst der Aufschlag. Weitere Gewerbeflächen sollen Stück für Stück „bedient“ werden. Wie soll das mit den Vorschlägen in diesem Plan 15.04.00 funktionieren und was kommt denn noch? Über den Aufstellungsbeschluss vom 06.06.2016 genannten 95 ha (brutto) Gewerbeflächen möchten sie nicht mehr diskutieren, da dieser große Bereich nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße beschlossene Sache ist. Allerdings ist im Auslegungsbeschluss auch erwähnt, dass das Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ als Grundlage für die weitere Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung der kommenden 15 Jahre erstellt ist. Um einen zukunftsträchtigen Gewerbestandort zu schaffen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, an dem genannten Standort die Gewerbeentwicklung der nächsten Jahre zu bündeln. Daher soll perspektivisch beiderseits der Kronsforder Landstraße ein Gewerbegebiet in einer Größe von insgesamt rund 70 ha (brutto, d.h. einschließlich Erschließung, aber ohne Grünflächen) entwickelt werden. Zur Deckung des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs soll im ersten Schritt eine Teilfläche von ca. 40 ha (brutto) planungsrechtlich vorbereitet werden. Das geplante Gewerbegebiet soll gleichermaßen der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe wie auch der Erweiterung und Verlagerung von bereits in Lübeck ansässigen Unternehmen dienen. Durch eine derartig bewusste geplante Erweiterung sollte nicht für einzelne Teile links oder rechts der Kronsforder Landstraße geplant werden, sondern ganzheitlich. Es ist nicht sinnvoll, mit einem reduzierten Verkehrskonzept kurzfristig zu planen, wenn die Planungen schon über ein gesamtes Gewerbegebiet bis 2030 bekannt und auch gewollt sind. Der Aufstellungsbeschluss nennt Teil I und Teil II.	*zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
29.5 Zukünftiger Branchenmix, Belastung durch Lkw-Verkehre Auf S. 1 bzw. S. 4 *(des Verkehrsgutachtens)* wird von den drei wesentlichen Schwachstellen aus dem B-Plan-Entwurf zitiert: *„In einer ersten Expertise des Gutachters 1 konnte gezeigt werden, dass die derzeitigen Verkehrsanlagen bei Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz die zusätzlichen Verkehre von Teilflächen aufnehmen können, die Gesamtfläche aber nur über eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 leistungsfähig erschlossen werden kann. Die Planungen zum Ausbau der Anschlussstelle Genin sind eher als mittel- bis langfristige Option zu sehen. Die Erschließung von Teilflächen südlich der BAB 20 soll aber kurz- bis mittelfristig erfolgen. Im Rahmen des nun laufenden Zielabweichungsverfahrens und zur Begleitung des B-Plans 13.04.00 „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“ der Hansestadt Lübeck, der Planungsrecht für die Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße von ca. 34 ha (Nettobaulandfläche) geben soll, ergibt sich weiterer Untersuchungsbedarf Insbesondere geht es um die* – *Aktualisierung der Verkehrsdaten, die* – *Untersuchung von verschiedenen Branchenmixen sowie um die* – *Betrachtung weiterer Optionen zur Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur an den Knotenpunkten 1 bis 13.“* Zunächst ist hier die Frage, was in dem B-Plan 13.04.00 festgeschrieben ist. Außerdem ist offen, welche Branchenmixe hier in den Gewerbegebieten angesiedelt werden sollen. Auf Seite 15 heißt es weiter: *„(...)Die südlich der BAB 20 zu beiden Seiten der Kronsforder Landstraße gelegenen Flächen bieten langfristig das Potenzial zur Entwicklung von ca. 55 bis 60 ha (netto) gewerblichen Bauflächen. Damit könnte zusammen mit den verbleibenden 17 ha am Standort Genin-Süd / Estlandring der im Gewerbeflächenentwicklungskonzept prognostizierte Gesamtbedarf für den Zeitraum bis 2025 vollständig gedeckt werden. Der Bebauungsplan 15.04.00 „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“ sowie die 128. Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck können als erster Teil der gewerblichen Gesamtentwicklung an*	Mit dem „B-Plan 13.04.00“ ist die gegenständliche Bauleitplanung gemeint. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler im Bericht zur Verkehrsuntersuchung. Sowohl in der verkehrstechnischen Untersuchung als auch in der darauf aufbauenden schalltechnischen Untersuchung wurden Lkw-Verkehre besonders berücksichtigt. Da die zukünftigen Nutzer der Gewerbeflächen noch nicht feststehen können, es handelt sich um eine sogenannte „Angebotsplanung“, wurden Annahmen zu dem voraussichtlichen Branchenmix im Plangebiet getroffen. Grundsätzlich ist die Ansiedlung von Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Logistik, Großhandel und Dienstleistung/ Kleingewerbe mit einem Flächenbedarf zwischen 2 und 8 ha pro Unternehmen vorgesehen. Die anzusiedelnden Unternehmen weisen damit eine mittlere Betriebsgröße auf. In einem alternativen Szenario („Szenario 3“) wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung ein höherer Anteil an Kleingewerbe angenommen, dafür weniger Flächen für Logistik. Das ermittelte Verkehrsaufkommen für Szenario 3 ist demzufolge höher. Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung zeigen, dass bei einer Flächenentwicklung von etwa 34 ha Gewerbeflächen eine zusätzliche Verkehrsbelastung zwischen 580 – 600 Kfz/h (Szenario 1) und 650 - 690 (Szenario 3) entstehen wird, bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 10 %. Zur sicheren Seite wurde das Szenario 3 den Beurteilungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen zugrunde gelegt.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
diesem Standort aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd somit wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen.“ Hier ist doch in der Tat die Frage, welcher Branchenmix zu erwarten ist. Wenn dies erst 2025 bekannt wird, dann kann auf der Grundlage auch frühestens die Verkehrsplanung erfolgen. Alles andere wären Mutmaßungen zur Verkehrsanbindung, die bei der Gesundheit und Steuergeldausgaben ihre Grenze in den Abwägungsprozessen finden. Aus ihrer Sicht können sie bestätigen, dass derzeit zwar noch überwiegend Pkws auf der Kronsforder Landstraße unterwegs sind, sich jedoch der Verkehr durch Lkws in den letzten Jahren auch schon stark erhöht hat. Dies würde sich im Verkehrsaufkommen mit der Art der Fahrzeuge nach o.g. B-Planentwurf weiterhin auf Ausdehnung von Lkw-Verkehr gravierend verändern. Zum Beispiel würden durch LKWs, die für Logistikunternehmen arbeiten sollen (immerhin neben dem hohen Anteil an Produktion ca. 35 %!), erhebliche tatsächliche Mehrbelastungen für ihre Gesundheit und die Haushaltsansätze der Stadt durch den ständig erneuerbaren Straßenbelag auf einer kleinen Landstraße entstehen. Zudem inkludiert der erwähnte Verkehr aus der Produktion auch Lkw-Verkehr für die Logistik der Produktion. Dies ist sehr gut bei Storebest, die als Produktionsunternehmen ausgewiesen sind, zu sehen. Hier hat sich der Lkw-Verkehr im Kapitelsdörfer Kirchweg stark ausgedehnt. Die Gefahren sind auch dort durch die erhöhte Verkehrsdichte größer geworden. Die dort aufgestellte Ampel scheint ein Indiz dafür zu sein, dass hier die Realität auf der Kronsforder Landstraße auch bei den Mitarbeitern der Hansestadt angekommen ist.		
29.6 Zielabweichungsverfahren Nun außerhalb der Achsen zu planen, widerspricht dem Landesentwicklungsplan. In der Anlage 8 (Dokument: 07_15-04-00_B-Plan_Begr_2021-12-14) steht auf Seite 12 : *„Die Bauleitplanung steht somit bisher nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung, sodass für die beabsichtigte Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem Bereich ein Zielabweichungsverfahren erforderlich.“*	*zum Zielabweichungsverfahren siehe Abwägung zu Ziffer 20.9*	Bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Das Zielabweichungsverfahren soll den ersten Planungsabschnitt des neuen Gewerbestandortes an der Kronsforder Landstraße umfassen. Die vollständige Gesamtfläche des beiderseits der Kronsforder Landstraße perspektivisch geplanten Gewerbegebiets (95 ha brutto) soll durch die Hansestadt Lübeck in die anstehende Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum III eingebracht werden. Das Zielabweichungsverfahren wurde in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde bis zur endgültigen Festlegung der Abgrenzung des geplanten Gewerbegebietes zurückgestellt.		
29.7 Beeinträchtigungen durch Mehrverkehre (Lärm und Luftschadstoffe) Aufgrund der Nichteinhaltung der Grenzwerte der gesetzlichen Vorgaben zu den Immissionen, insbesondere Lärm und Feinstaub wird eine noch nicht klare Planung über die Art des Verkehrsaufkommens so nicht hingenommen. Welche Aktualität haben denn die Messungen? In welcher Zeit und zu welchem Jahr vor allem wurden sie vorgenommen? Gerade Logistikunternehmen verursachen vorwiegend in der Nacht starken Verkehrslärm, was in einem in den Plänen ausgewiesenem allgemeinen Wohngebiet nicht gesetzeskonform wäre. Sie haben ihre Fenster des Wohn- und Schlafzimmers zur Kronsforder Landstraße ausgerichtet. In der Nacht sind die angegebenen Werte für ein Wohngebiet mit Schlafzimmer zur Straßenseite ein „No go“ und gesetzlich unvereinbar. Andere Möglichkeiten der räumlichen Einrichtung bestehen für ihr Eigentum nicht, haben und stören sie nach aktueller Lage auf der Kronsforder Landstraße auch nicht. Es braucht zunächst eine konkrete Benennung, welche Art von Gewerbetreibenden (Produktion, Dienstleistung, Logistik usw.) in der Realität die Zuschläge erhalten werden. Nur so kann dann in Folge eine Verkehrsplanung erfolgen und schlussfolgernd daraus ersichtlich werden, ob diese dann über den B-Plan funktionieren würde. Hier bedarf es einer dringenden Nachbearbeitung des Entwurfes des B-Planes. Auf Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12 .2021 heißt es, *„(..) dass nach derzeitigem Wissensstand kann zudem davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) an den Fassaden der Wohnbebauung*	*zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2* Die Schalltechnische Untersuchung kann nicht auf aktuellen Messungen vor Ort basieren, da schon der Prognose-Nullfall im Jahr 2030 in der Zukunft liegt und eine verkehrliche Situation unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld und der allgemeinen Verkehrsentwicklung darstellt, die derzeitig noch nicht vorliegt. Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall mit den planinduzierten Mehrverkehren bilden die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsprognosen sowie Prognosedaten für die BAB 20. Die zu erwartende Verkehrsstärke jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum wurden ebenso berücksichtigt wie die Höchstgeschwindigkeit und die Anteile von Pkw und Lkw. Zur Berücksichtigung der Lkw-Verkehre siehe Abwägung zu Ziffer 29.5. Für die straßenzugewandten Gartenbereiche des Grundstücks der Einwender an der Kronsforder Landstraße sind für den Prognose-Planfall nach einer im März 2022 aktualisierten Berechnung nach dem Regelwerk RLS-19 Beurteilungspegel zu erwarten, die mit bis zu 67 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 8 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um 3 dB(A) überschritten. Bei der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen ist zum einen, dass eine hohe Verkehrslärmbelastung	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht. Darüber hinaus zeichnet sich seit einiger Zeit ab, dass im Sinne eines vorsorgenden Immissionsschutzes diese juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltenden Lärmsanierungswerte (erneute Absenkung der Schwellen im Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck Seite 10 von 45 LÄRMKONTOR GmbH August 2020) für die VLärmSchR 97 /7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Wir empfehlen daher diese Entwicklung bei der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen. Dabei werden die Schwellen von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwellen in Betracht gezogen. (...)“ Die Empfehlung, dies schon jetzt nicht unbeachtet zu lassen, spricht eindeutig dafür, dass die Planungen zum o.g. B-Plan gravierende negative gesundheitliche Auswirkungen für die Bewohner an der Kronsforder Landstraße nach dem derzeitigen B-Plan-Entwurf haben werden. Sie bitten daher diese Einwendung aus ihrer Sicht genauso, wie in den Unterlagen angegeben nicht unbeachtet zu lassen.	bereits im Prognose-Nullfall gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel für diese „Nullprognose“ betragen in diesem Falle bereits bis zu 65 dB(A) am Tage. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke im Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße bereits seit Inkrafttreten des dort gültigen Bebauungsplans Nr. 17.56.00 im Jahr 2000. Dennoch ist der Lärmzuwachs als erheblich zu bewerten, da er an einigen Immissionsorten bis zu 2,5 dB(A) beträgt. Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Für den Nachtzeitraum werden nach Berechnung nach dem Regelwerk-19 an den straßenzugewandten Fassaden der Bestandsbebauung außerhalb der Lärmschutzwand Beurteilungspegel erwartet, die mit bis zu 61 dB(A) (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) um 12 dB(A) oberhalb des Grenzwerts der Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImschV) von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete liegen. Auch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) wird überschritten. An den rückwärtigen Fassaden der Bestandsbebauung liegen die prognostizierten Beurteilungspegel bei max. 53 dB(A) unterhalb des Grenzwertes für Mischgebiete. In die Abwägung einzustellen ist, dass der Grenzwert von 49 dB(A) bereits im Prognose-Nullfall mit bis zu 58 dB(A) teilweise deutlich überschritten wird. Dennoch ist der Lärmzuwachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise mehr als 3 dB(A) und dem erstmaligen Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts als erheblich einzustufen. Daher wurden mögliche Maßnahmen	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	zum Schallschutz geprüft. Die Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 sind direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen, sodass diese nicht über eine Nebenfahrbahn erschlossen werden und in diesem Bereich kein aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wie im Bereich der Hausnummern 70 bis 74 umsetzbar ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der aktuellen Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für das Grundstück der Einwender an dem Immissionsort zur Kronsforder Landstraße mit Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) nachts (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen.	
29.8 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Der Verkehr bricht jetzt schon auf der Kronsforder Landstraße in Teilen an bestimmten Tagen zusammen. Sie verweisen hier auf die Inhalte der schalltechnischen Messungen aus Gutachten vom 20.12.2021 (Dokument: 02_G1.6_KL_Schalltechnische_Untersuchung_2021-12-20_geschwärzt)	Aus der Schalltechnischen Untersuchung gehen keine Aussagen hervor, die ein „Zusammenbrechen“ des Verkehrs auf der Kronsforder Landstraße belegen würden. *zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung
29.09 Beurteilungspegel in der Anlage 6c der Schalltechnischen Untersuchung, Grundlage der Berechnungen 2. Einwand: Vorschläge im Entwurf zu kumulativen Lärmschutzmaßnahmen als Zwischenlösung hinken a) Lärmmessungen/ Beurteilungspegel In der Begründung (Anlage 8) wurden zum o.g. B-Planentwurf diverse Lärmschutzmaßnahmen als Idee vorgestellt, die allerdings lt. Ergebnisse der in Auftrag gegebenen Gutachten ungenügend geprüft sind, so zum Beispiel auf S. 128. Auch ist zum Beispiel auf Seite 3 der Anlage 6c der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck für ihr Haus an der Kronsforder Landstraße in der Spalte 10 und 11 (Planprognose Tag und Nacht in dB(A)) ohne Lärmschutz mit gleichen Werten ausgewiesen als mit Lärmschutz (s. Spalte 14 und 15). Wann sind denn überhaupt diese Werte gemessen? Der Berichtsstand 20.12.2021 spiegelt aus ihrer Sicht nicht die heutige Realität wieder. Allein hieraus ist schon zu erkennen, dass es einer dringenden neuen Prüfung zu den Lärmwerten bedarf. Die Rahmenbedingungen auch für den Plan 17.57.00 haben sich verändert und die in der Anlage 6c genannten Angaben scheinen nicht korrekt ausgewiesen zu sein und können so nicht verwendet werden.	Ein aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand ist nur für die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70 – 86 möglich.Das Grundstück der Einwender liegt außerhalb dieses Bereichs und gehört zu den Grundstücken für die bereits im Bebauungsplans 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutze vor Verkehrslärm festgesetzt wurden; siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 1.2. In der Zusammenstellung der Beurteilungspegel sind die Werte für das betreffende Grundstück für die Planprognose mit und ohne Lärmschutzwand folglich identisch, da für das Grundstück kein aktiver Lärmschutz vorgesehen wird und somit auch keine Minderung der Werte bewirken kann. Zur Lösung schalltechnischer Konflikte stehen ausreichend Maßnahmen zur Verfügung, deren Wirksamkeit gutachterlich nachgewiesen wurde. Aus den Gutachten gehen keine Aussagen hervor, die darauf schließen lassen, dass die in der Begründung aufgeführten möglichen Lärmschutzmaßnahmen ungenügend geprüft sind. *zu den Datengrundlagen der schalltechnischen Berechnung siehe Abwägung zu Ziffer 29.7*	Klarstellung
29.10 Geschwindigkeitsreduzierung b) Tempolimit 50 Das Tempolimit für sich genommen ist unter den jetzigen Verkehrsbedingungen überfällig. Der Bürgermeister hat in seinem Ortstermin am 07.01.2022 dazu auch nochmal ausgeführt, dass dies mit dem Land im	Die Kronsforder Landstraße liegt im betreffenden Abschnitt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Im Übrigen können in einem Bebauungsplan keine Festlegungen zu Geschwindigkeits-	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Prüfverfahren ist. Final ist hier jedoch abzuwarten, was letztlich für den B-Plan mit dieser in Aussicht gestellten kumulativen Maßnahme auch wieder Unsicherheit birgt, falls es nicht zu einer Genehmigung kommt. Dies ist lediglich eine kleine Maßnahme, die als Status Quo zum Verkehrslärm Stand 2021/2022 auf einer Landstraße für sich genommen überfällig wäre. Letztlich würden damit allerdings, die im B-Plan-Entwurf 15.04.00 genannten kumulativen Maßnahmen über Bord geworfen werden, denn das Tempolimit ist ja auch schon in der Begründung in Erwägung gezogen. Das bedeutet, dass der ebenfalls in Erwägung gezogene erwähnte Flüsterasphalt seine Wirkung zum Lärmschutz gar nicht entfalten und damit wieder eine Wertgrenzüberschreitung nach BImSchG stattfinden würde, wenn der Verkehr über die geplante Kronsforder Landstraße umgeleitet werden solle.	begrenzungen oder zum Straßenbelag festgelegt werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers.	
29.11 Bestehende Belastung durch Lärmimmissionen Begründung: Die Wertgrenzen, die im Bundesgesetz und der entsprechenden Verordnung (16. BImSchV) vorgeschrieben sind, werden nach der Begründung vom 14.12.2021 eindeutig weit überschritten: Die Überschreitungen betragen jetzt schon 7dBA am Tag und 9dBA in der Nacht. Damit würden die Stadt schon bei der aktuellen Verkehrsmenge mit Flüsterasphalt die Richtwerte nicht einhalten können, geschweige denn, wenn sich die Verkehrsmenge noch mal um 80% erhöht (siehe 7.5, S. 127 der Anlage 8/ Begründung zum Bebauungsplan 15.04.00 Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 vom 14.12.2021).	Das Wohngebiet ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm passive Schallschutzmaßnahmen fest. Die bestehende Vorbelastung durch Lärmimmissionen kann der gegenständlichen Bauleitplanung nicht angelastet werden. Es sind lediglich die Verkehrslärmänderungen durch die planinduzierten Mehrverkehre auf die Nachbarschaft zu beurteilen und Lösungen aufzuzeigen wie etwaigen schalltechnischen Konflikten, die durch Lärmzuwachs entstehen, ausreichend begegnet werden kann.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
29.12 Flüsterasphalt c) <u>Ideen zu offenporigen, lärmarmen Fahrbahndeckenoberflächen</u> Die Ideen, den nicht tragbaren Verkehrslärm zu reduzieren, werden in der Begründung vom 14.12 .2021- Anlage 8- als blanke Theorien beschrieben: *„(...)Des Weiteren bestehen im Planvollzug theoretisch Möglichkeiten zur Minderung der Verkehrslärmbelastung, beispielsweise durch den Einbau einer offenporigen, lärmarmen Fahrbahndecke im Zuge der Umbaumaßnahmen oder durch Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h gegenüber den heute geltenden 70 km/h. Eine lärmarme Deckenoberfläche, z.B. lärmarmer Gussasphalt oder Waschbeton, offenporiger Asphalt, bestimmte Betone oder bestimmte Splittmastixasphalte könnte bei 70 km/h eine Minderung von 2-5 dB bewirken. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h auf der Kronsforder Landstraße zwischen Wasserfahr und vor der Brücke über die A 20 könnte eine Geräuschminderung von 2,1 dB bewirken, wenn die Straße für sich betrachtet wird. Die vorstehend genannten Maßnahmen können jedoch nicht über den Bebauungsplan verbindlich festgelegt werden. (..)“* Hier werden diverse unausgereifte Vorschläge unterbreitet, die als „theoretische Möglichkeiten“ im B-Planentwurf erwähnt werden. Was soll denn praktisch und tatsächlich (also keine Möglichkeit, sondern als Lösung) wirken? Im Ergebnis bedeuten die Inhalte im B-Planentwurf in diesem Kontext, dass noch immer Versuche unternommen werden, eine Lösung zu schaffen. Das heißt im Klartext, die Planungen sind noch nicht ausgereift und Menschen sollen als Versuchsballon herhalten. Die vorgeschlagenen Lösungen zu Lärmminderungen durch Eingriff in die Fahrbahnbeläge sind damit in Schulnoten gesprochen eine 5+. Nach den Recherchen zu den vorgeschlagenen theoretischen Möglichkeiten möchten sie folgende Fakten dazu abgeben: Fakten	*zur Wirksamkeit von Flüsterasphalt siehe Abwägung zu Ziffer 29.11* <u>Nachtrag:</u> Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden; ebenso die Verwendung von Flüsterasphalt.	Berücksichtigung

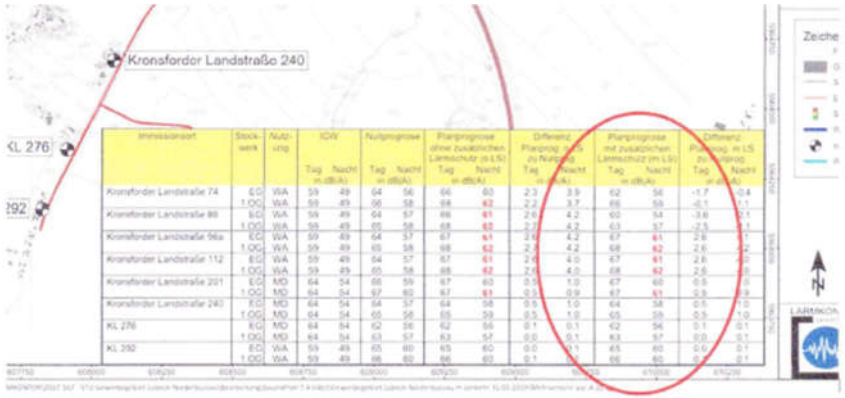
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die lärmmindernde Wirkung von Fahrbahnbelägen basiert auf der speziellen Oberflächentextur, die die Schwingungsanregung der Reifen vermindert und das sogenannte Airpumping, die Geräuschentwicklung durch Luftverdrängungs- und Ansaugeffekte, reduziert. Fahrbahnbeläge aus offenporigem Asphalt (OPA) wirken zusätzlich lärmschluckend aufgrund ihres hohen Anteils zugänglicher Hohlräume. Der Anteil der Reifen-Fahrbahn-Geräusche an der Gesamtgeräuschemission des Straßenverkehrs wird auf Asphalt-Fahrbahnbelägen ab etwa 55 km/h dominant. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten überwiegen Motoren- und Antriebsgeräusche, die die Anwohner ja jetzt schon auf der Kronsforder Landstraße haben. Bei dem Planentwurf 15.04.00 wird bei einem Verkehrsmehr von prognostizierten 80% eine Entfaltung des Lärms noch stärker in einem Wohngebiet stattfinden. Denn lärmmindernde Fahrbahnbeläge entfalten erst ab einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 60 km/h ihre volle Wirkung. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist die lärmmindernde Wirkung entsprechend geringer. Dies ist den Anwohnern daher mit den Planungen unter den Bedingungen und rechtlichen Rahmenvorschriften nicht zuzumuten, da sich die Hansestadt Lübeck mit diesen Planungen sehr stark in eine bald schon dunkelgraue Grauzone der Überschreitung der Grenzwerte begeben würde. Lärmminderungsmaßnahmen sind unabhängig von der absoluten Lärmbelastung ab einer Pegelreduzierung um mindestens 3 dB(A) wahrnehmbar. Lärmmindernde Wirkung von Asphaltbelägen: Fahrbahnbeläge aus offenporigem Asphalt (OPA) hat nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h eine Lärmminderungswirkung von 5 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag als Ergebnis. Das reicht bei 68 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht noch nicht aus, um die Grenzwerte aus dem BImSchG und derzeit geltender 16. BImSchVO zu erreichen. Sie möchten hier auf die in der Rechtsprechung ausgewiesenen Inhalte zu lärmtechnischen Langzeitwirkungen eingehen. Die erforderlichen Voraussetzungen, die zu erfüllen sind, damit eine Straße mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag ausgestattet wird, sind die folgenden:		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Neuere lärmmindernde Fahrbahndeckschichten, wie etwa einem lärmschutzoptimierten Splittmastixasphalt oder Dünnschichtbeläge, befinden sich noch in der Erprobungsphase. Zur lärmtechnischen Langzeitwirkung liegen noch keine gesicherten Erkenntnisse vor. Erste Messergebnisse zeigen, dass diese Deckschichten im Neuzustand bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h eine Lärmminderungswirkung von 4 bis 5 dB(A) erreichen. Die Ergebnisse nach solchen Erprobungen könnten genutzt werden. Denn nach Abschluss der Erprobung könnte man in 2-3 Jahren die Lösung für die optimale Verkehrszufahrt haben.		
29.13 Erhöhtes Abwägungserfordernis bei Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung Aktuell funktionieren alle vorgeschlagenen Lösungen aus dem B-Planentwurf praktisch nicht: Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel lt. aktueller Begründung (Anlage 8) auf bis zu 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Zitat aus S. 128 der o.g. Begründung: Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in *„der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, (...)* so spricht der Gutachter in der Begründung von einem erhöhten Abwägungserfordernis, das sich aus dem o.g. Auslegungsbeschluss unter Berücksichtigung der vergangenen Messungen nicht ergibt. Dies ist dringend nachzuholen, wenn nicht in Kauf genommen werden soll, dass die Messwerte, wie in der Vergangenheit ermittelt, überschritten werden „könnten“ und dennoch als Versuch, der Erweiterungsbau durchgeführt werden würde. Dies setzt einen Versuchsballon in Gange, der nicht ernsthaft zu Lasten der Gesundheit der Bewohner der Kronsforder Landstraße und Umgebung (z.B. Schiereichenkoppel) in Kauf genommen werden soll. *„(...) bereits im Prognose-Nullfall werden an den straßennahen Immissionsorten dieser Bebauung die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tage und*	Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde bereits nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. Die Wirksamkeit dieser zur Verfügung stehenden Lösungen wurde gutachterlich untersucht und bestätigt. Mit den Schallschutzmaßnahmen können die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert bzw. negative Auswirkungen auf gesunde Wohnverhältnisse vermieden werden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation insbesondere im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen. In der Abwägung mit dem städtebaulichen Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs, wird der Aufwand der Schallschutzmaßnahmen als verhältnismäßig bewertet. *zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und der vorgesehenen Maßnahmen zum Schallschutz siehe Abwägung zu Ziffer 29.8*	Bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
49 dB(A) in der Nacht überschritten. Die Überschreitungen betragen bis zu 7 dB(A) am Tage und 9 dB(A) in der Nacht. Begründung Bebauungsplan 15.04.00- Kronsforder Landstraße südlich BAB 20- 128 Entwurf zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB / Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel auf bis zu 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. (...)“ Das dafür erhöhte Abwägungserfordernis hat in der bisherigen Ausführung zum B-Plan-Entwurf einige Verfahrensfehler nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die kumulativ vorgeschlagenen Maßnahmen sind, wie oben erwähnt, nicht geeignet und gehen damit stark in den Bereich der Gesundheitsgefährdung von den Anwohnern auf der Kronsforder Landstra0e. In der Begründung (Anlage 8) vom 14.12.2021 steht, dass die Erhöhung der Pegel auf bis zu dann 68 dBA am Tag und 62 dBA in der Nacht erfolgen könnte. Vor der geplanten Bebauung sollte hier ganz klar eine Aussage getroffen werden. Auf Seite 10 der Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2021 wird für sie unter Bezug auf höchstrichterlicher Rechtsprechung (BVerwG Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04) von einer Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung vorhanden sein könnte, gesprochen: *„(...) Die Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, hat das Bundesverwaltungsgericht bei einem Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen verortet (siehe BVerwG -Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.079). Sollte also durch die geplanten Baugebiete im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag /*		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nacht für das Wohnen erreicht oder erhöht werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis.(...)“		
29.14 Maßgebliche Richtwerte für Gewerbe- und Verkehrslärm Fakten: Seite 16 der Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2021 wird der Gewerbelärm als Orientierungswert schon gering ausgewiesen: *„(..) Tabelle 7: Immissionsorte, Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm und Zielpegel für die Emissionskontingentierung Nutzung Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm Zielpegel für Gewerbelärm aus den Emissionskontingenten Tag (6-22 Uhr) Nacht (22-6 Uhr) Tag (6-22 Uhr) Nacht (22-6 Uhr) IO 14 Kronsforder Landstraße 74 - 112 allgemeines Wohngebiet gemäß Bebauungsplan Nr. 17.56.00 „Gewerbegebiet Genin Süd“ 55 dB(A) 40 dB(A) 49 dB(A) 34 dB(A) 10 1, 10 12, 10 2 Stegelkoppel 22b („IO 1 „), Kronsforder Landstraße 201 (IO 12“), 203 und 238 („IO 2“) Dorf- / Mischgebiete 60 dB(A) 45 dB(A) 60 dB(A) 45 dB(A) IO 4 Kronsforder Landstraße 288 („IO 4“) als allgemeines Wohngebiet nach Inaugenscheinnahme der dortigen Nutzungen 55 dB(A) 40 dB(A) 55 dB(A) 40 dB(A) ... (...)“* Dieser ist ihres Erachtens nicht für den B-Plan und die Nachbarschaft, also in Bezug auf ihre Einwendung zum Lärm relevant. Denn sie sind von dem Lärm auf der Straße betroffen und dort ist nach ihrer Einschätzung als TA Lärm ausgewiesen, der in seinen Richtwerten nicht korrekt ist.	Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden sowohl die Auswirkungen der Planung durch Straßenverkehrslärm als auch durch Gewerbelärm auf die Nachbarschaft ermittelt und beurteilt. Richtig ist, dass für die Beurteilung von Verkehrslärm und Gewerbelärm grundsätzlich unterschiedliche Grundlagen und Richtwerte zu berücksichtigen sind und diese separat voneinander durchgeführt wird. Das angeführte Zitat stammt aus dem Kapitel zum Gewerbelärm und bezieht sich nicht auf die Beurteilung von Straßenverkehrslärm. Die Beurteilungsgrundlage für Gewerbelärmimmissionen bildet die TA Lärm und den dort genannten Immissionsrichtwerten, die für ein allgemeines Wohngebiet identisch sind mit den Orientierungswerten der DIN 18005. Zur Beurteilung des Lärmzuwachses durch die planinduzierten Mehrverkehre für die Nachbarschaft an der Kronsforder Landstraße sind die Grenzwerte nach 16. BImSchV maßgeblich.	Klarstellung
29.15 Kritik an telefonischen Abstimmungen In diesem Entwurf wird außerdem mit Blick auf die überhöhten Lärmwerte, die die gesetzlichen Grenzen überschreiten würden, auf ein Telefonat, das am 09.12.2021 zwischen LÄRMKONTOR und Hansestadt Lübeck geführt worden sei, Bezug genommen. Wer hat das Gespräch mit welchem Inhalt geführt und wo ist hierzu der Gesprächsvermerk? Ein Hinweis auf die Tabelle 3 ist dürftig, wenn wir hier in einem offiziellen Verwaltungsverfahren mündliche Telefonate zitieren:	Telefonische Abstimmungen zwischen Verwaltung und beauftragten Fachgutachtern im Verfahren sind nicht unüblich und für die Entscheidung, dass bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen die für die Betroffenen vorteilhaften, niedrigeren Grenzwerte zugrunde gelegt werden, um auf der sicheren Seite zu liegen, ausreichend. Da in einem Mischgebiet nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) das Wohnen noch zulässig ist, hätte es ebenso der Rechtsprechung entsprochen, wenn die höheren Beurteilungspegel von 64 / 54 dB(A) Tag / Nacht für ein Mischgebiet für die Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße herangezogen worden wären.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
„(..) Zur sicheren Seite und in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck gemäß Telefonat werden abweichend von dem Vorgehen im Straßenbau als Ausschlusskriterium für den Lärmzuwachs in Wohngebieten die Wohngebietsgrenzwerte und in Misch- und Dorfgebieten die Mischgebietsgrenzwerte zu Grunde gelegt. Oberhalb dieser Immissionsgrenzwerte (Tag / Nacht) nach Tabelle 3 ist eine erhebliche Steigerung des Beurteilungspegels in die Abwägung einzustellen.(...)“		
29.16 Maßgebliche Grenzwerte zur Bewertung der Mehrverkehre Es heißt weiterhin auf Seite 11 in der die besagte Tabelle 3 genannt wurde: *„(...) Die Orientierungswerte sind nur anzuwenden, **wenn Wohnen** (oder andere schutzwürdige Nutzungen) - planrechtlich neu ausgewiesen oder planrechtlich gesichert- **an eine Schallquelle heranrückt**. Das ist hier nicht der Fall, da die Wohngebäude (oder andere schutzwürdige Nutzungen) nicht im Plangebiet liegen(...)“* Dies sei nicht der Fall. Selbstverständlich rückt Wohnen und auch andere schutzwürdige Nutzungen an eine Schallquelle heran. Der Verkehr wird über Wohngebiet umgeleitet und die Grenzen sind im B-Planentwurf neu festgelegt. Damit rückt zwar nicht die Schallquelle aus dem Gewerbegebiet, aber die daraus in Kausalität mit den Planungen für die Verkehrsmehre von prognostizierten 80% als Schallquelle sehr wohl an das Wohnen in der Kronsforder Landstraße heran. Durch die höher prognostizierte Verkehrsdichte ist o.g. Ansatz in Frage zu stellen. Diese vage Aussage zur Realität ist bei der Planung im Entwurf damit in nicht ausreichender Form berücksichtigt. Die Abwägung ist deshalb aus ihrer Sicht neu vorzunehmen.	Die Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße ist bereits mit den rechtkräftigen Bebauungsplänen 17.56.00 und 17.57.00 als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen und ist nicht Teil der Festsetzungen der gegenständlichen Bauleitplanung. Das Wohngebiet rückt somit nicht näher an eine Schallquelle heran, sondern verbleibt wie bisher ausgewiesen. Durch die vorliegende Planung erhöhen sich jedoch die Verkehrsbelastungen auf der Kronsforder Landstraße als Lärmquelle, die außerdem ausgebaut werden soll. Somit rückt die Schallquelle an die bestehende Wohnbebauung heran, aber nicht umgekehrt. Dieser Unterschied entscheidet darüber, welche Grenz- oder Richtwerte für die Bewertung der Mehrverkehre maßgebend sind. In diesem Fall sind dies die Grenzwerte nach der 16. BImSchV. Eine erneute Abwägung ist entsprechend nicht erforderlich, weil die richtigen Grenzwerte herangezogen wurden.	Klarstellung
29.17 Eingangsdaten und Aktualität der schalltechnischen Berechnungen Die Messungen, die dazu bereits nach der schalltechnischen Untersuchung zur TÖB-Beteiligung vom 18.09.2017 vorgenommen wurden, bestätigen eindeutig, dass es keine Vermutung, sondern ein klarer Beleg ist, dass die Grenzwerte an den Häusern, an denen die Messungen erfolgten schon damals überschritten wurden:	Die Stellungnahme bezieht sich auf eine veraltete Schalltechnische Untersuchung. Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung war die Schalltechnische Untersuchung vom 20.12.2021 inkl. der Erläuterung der Beurteilungsgrundlagen und der errechneten Beurteilungspegel öffentlich einsehbar. Im März wurde ergänzend eine Schalltechnische Stellungnahme zur Ermittlung des Lärms aus Mehrverkehren nach der aktuellen Berechnungsgrundlage der RLS-19 (zuvor RLS-90) erstellt.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
 Diese Messergebnisse scheinen veraltet und nicht exakt ermittelt. Welche Messverfahren wurden zu welcher Tageszeit vorgenommen? Welche Werte haben die Messungen zur Abgase für den B-Planentwurf ergeben? Wurde die EG RL für die Geräuschzulassung einschließlich der Auspuffanlagen beachtet?	Die Schalltechnische Untersuchung kann nicht auf aktuellen Messungen vor Ort basieren, da schon der Prognose-Nullfall im Jahr 2030 in der Zukunft liegt und eine verkehrliche Situation unter Berücksichtigung genehmigter anderer Baugebiete und –vorhaben im Umfeld und der allgemeinen Verkehrsentwicklung darstellt, die derzeitig noch nicht vorliegt. Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall mit den planinduzierten Mehrverkehren bilden die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsprognosen sowie Prognosedaten für die BAB 20. Die zu erwartende Verkehrsstärke jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum wurden ebenso berücksichtigt wie die Höchstgeschwindigkeit und die Anteile von Pkw und Lkw. Zur Berücksichtigung der Lkw-Verkehre siehe Abwägung zu Ziffer 29.5. Die gutachterliche Berechnung des Lärmzuwachses durch die Mehrverkehre ist nach dem aktuellen Stand der Technik erfolgt. Europäische Richtlinien zu Geräuschpegeln und die Auspuffvorrichtungen von Kraftfahrzeugen gelten unabhängig von der gegenständlichen Bauleitplanung und werden durch diese nicht berührt. *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	
29.18 Beurteilungspegel in der Anlage 6c der Schalltechnischen Untersuchung Auch die in der überarbeiteten Anlage 6c der Schallschutztechnischen Messung vom 20.12.2021 weist erhebliche Flüchtigkeitsfehler auf (siehe oben). Für sie sind die Werte ohne und mit Lärmschutzmaßnahmen (LS) gleich. Hier ist nachzuarbeiten, welche Werte maßgeblich sein sollen.	siehe Abwägung zu Ziffer 29.10	Klarstellung
29.19 Forderung nach Einhaltung der Lärmgrenzwerte Erlaubt sind lt. Bundesimmissionsschutzgesetz 59 dBA am Tag und 49 dBA in der Nacht. Die Kronsforder Landstr. 70- 112 ist als Wohngebiet ausgewiesen. Es wäre im Sinne aller eine Win/Win-Situation, wenn hier die kumulative Prüfung zu den Gesamtlärmschutzmaßnahmen vorgestellt wird. An der Kronsforder Landstr. 92-112 sollen passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten werden. Ein Tempolimit von 50 km/Std allein reicht nicht	*zur Belastung durch Lärmimmissionen und zur Forderung der Einhaltung der Grenzwerte siehe Abwägung zu Ziffer 29.8* *zur Erneuerung des Flüsterasphalts siehe Abwägung zu Ziffer 5.2*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
aus. Flüsterasphalt würde die Kronsforder Landstr. zu einer Dauerbaustelle machen, da dieser alle 3-4 Jahre ausgetauscht werden müsste. Im Übrigen wird Flüsterasphalt auch erst ab einer Geschwindigkeit von 80 km/h wirksam. Das anders, als im rechtsgültigen B-Plan 17.57.00 nun nicht mehr nur eine Lärmschutzwand an den Grundstücken 70-72 durchgezogen werden soll, sondern nach dem hier zu prüfenden Entwurf 15.04.00 auf Seite 128 der Begründung (s. Anlage 8) plötzlich die Rede davon ist, die Lärmschutzwand auszubreiten, ist ebenfalls ein Indiz dafür, dass die Grenzwerte dem hiesigen B-Plan nicht mehr standhalten. Dies spricht wiederum für eine einzige Lösung, die sie im Folgenden als Fazit beschreiben:		
29.20 Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen, Planungserfordernis 3. Einwand: Einschränkungen für die Lebensqualität in einem Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße Bleibt alles, wie es ist, sehen sie als Bewohner an der Kronsforder Landstraße keine Qualitätseinschränkungen für ihr Leben. Doch das, was jetzt aufgrund von Zugzwang durch die Zusagen an die Gewerbetreibenden südlich der Kronsforder Landstraße als Verkehrszufahrt geplant ist, grenzt an Körperverletzung und schränkt ihre Lebensqualität gravierend ein. Deshalb werden sie dafür kämpfen, dass der Entwurf, so wie aufgestellt nicht ihre Lebensqualität und damit ihr Leben einschränkt.	*zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen vergleiche Abwägung zu Ziffer 29.08* Das Planungserfordernis besteht keinesfalls aus einem Zugzwang durch Zusagen an Gewerbetreibende. Die gegenständliche Bauleitplanung hat eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck. Es besteht das städtebauliche Erfordernis der dringenden Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur kurz- und mittelfristigen Deckung des Gewerbeflächenbedarfs.	Klarstellung
29.21 Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität für Außenbereiche Unbestritten ist es lauter an der Kronsforder Landstr., als in einer 30er Zone. Das war allen Leuten beim Kauf ihrer Häuser bekannt. Sie haben den Hauskauf auch in Bezug auf ihren Garten und ihrer Terrasse vorgenommen, da es damals keine Grenzüberschreitungen des Lärmpegels gegeben hat und somit der Aufenthalt im Außenbereich für sie qualitativ hinreichend für ihre Lebensqualität ist und war. Nun würden allerdings mit dem Auslegungsbeschluss in Planung, die Lärmgrenz-	In die Abwägung ist einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße im Regelfall ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen niedrigere Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) und damit unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete. Damit ist	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
werte derart überschritten werden, dass ihre Lebensqualität und Gesundheit für einen Aufenthalt im Garten oder auf ihrer Terrasse unerträglich gemacht werden würde. Dies würde zu einer wesentlich verschlechterten Wohnsituation führen, für die sie einen Ausgleich benötigen, da mindestens 50% ihres täglichen Lebens draußen verbracht werden. Auch haben sie Haustiere, die im Außenbereich eine verschlechterte Situation hinnehmen müssten. Welche Studien wurden herangezogen, die belegen, dass mit ausgebrachten von Gutachtern gemessenen Werten keine Gesundheitsgefährdung für Mensch und Tier ausgehen soll?	aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird die Verschlechterung der Immissionssituation im Vordergartenbereich als vertretbar angesehen. *zur Abwägung bei Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung siehe Abwägung zu Ziffer 29.15.* *zur Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und der vorgesehenen Maßnahmen zum Schallschutz siehe Abwägung zu Ziffer 29.8*	
29.22 Trennungsgrundsatz, Gewerbelärm Es heißt auf Seite 21 der Anlage 8 (Begründung vom 14.12.2021), *„(...)dass schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit, wie möglich vermieden werden sollen. (...)“* Dies ist eine Einschätzung, die für die Zukunft geplant ist. Wie verhält es sich, wenn sich herausstellt, dass sich die in der Begründung angegebene Prognose bewahrheitet? Dann sind die Grenzwerte und damit die schädlichen Umwelteinwirkungen im Wohngebiet überschritten und nicht mehr vermeidbar. Damit ist die Soll-Regelung, „so weit, wie möglich“ unklar definiert. Dies ist, bevor die Planung final wird, auszuschließen, da es sonst zu einem Gesetzesverstoß führen könnte.	Das angeführte Zitat stammt aus dem Zusammenhang der Erläuterungen zu den festgesetzten Lärmemissionskontingenten für die Gewerbegebiete zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen vor Gewerbelärm (Kapt. 5.2.1). Die Aussage des Zitats bezieht sich auf die Anforderungen des Trennungsgebotes gem. § 50 Satz 1 BImSchG bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, denen entsprochen wurde. *zur Überschreitung der Grenzwerte für Verkehrslärm siehe Abwägung zu Ziffer 29.23*	Klarstellung
29.23 Berücksichtigung Schutzgüter Klima und Luft Das Schutzgut Klima und Luft ist einhergehend mit dem höchst schutzwürdigem unter den Menschenrechten des im Grundgesetz verankerten Schutzgutes „Mensch, einschließlich menschlicher Gesundheit“ stark eingeschränkt. Sie sehen hier eine starke Betroffenheit zu diesem Punkt, die es in Sachen „Nutzen-Wirkung“ nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip der Verwaltung unter den o.g. Aspekten zu prüfen gilt.	Die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Klima und Luft sowie das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	Bereits berücksichtigt
29.24 Richtungsbezogene Abschläge, Lärmemissionskontingente	Richtungsbezogene Abschläge bedeuten, dass in Richtung einer schutzwürdigen Nutzung bzw. eines Lärmimmissionspunktes die	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Außerdem zitieren sie mit Blick auf Einwendung Nr. 3 aus der S. 22 aus Anlage 8: *„(...)Um sicherzustellen, dass an dem nächstgelegenen schützenswerten Immissionsort an der Kronsforder Landstraße Nr. 112 nördlich der Autobahn A 20 unter Berücksichtigung der bereits durch andere, planexterne Gewerbeflächen gegebenen Vorbelastung durch die Immissionen des Plangebiets die einschlägigen Richtwerte der TA Lärm nicht überschritten werden, ist es erforderlich, dass in Richtung dieses Immissionsortes negative Richtungskontingente,* ***also richtungsbezogene Abschläge von den genannten Lärmemissionsgrundkontingenten getroffen werden.(...)“*** Was sind „richtungsbezogene Abschläge“? Hier bedarf es näherer Erläuterungen, wenn man für den Bürger in einem Auslegungsbeschluss Transparenz möglich machen möchten.	Lärmemissionskontingente entsprechend reduziert werden, um an diesem Punkt eine Einhaltung der einschlägigen Richtwerte der TA Lärm sicherstellen zu können.	
29.25 Erstattung der Kosten für passiven Schallschutz Ein wesentlicher Punkt ist, falls die Einwendungen nicht ausreichend sein sollten und festgestellt wird, dass diese inhaltlich nicht hinreichend bestimmt sind: Die Bauverwaltung sollte aufzeigen, wie bei passiven Lärmschutzmaßnahmen die Entschädigungsprozesse aussehen. Sie haben gezielt zur Straße Schallschutzfenster. Würde hier eine Erstattung erfolgen? Sie haben den Eindruck, dass ihre Fenster schon jetzt nicht mehr so stark den Lärm absorbieren, als noch seinerzeit der positive Effekt zu spüren war. Ein Fensteraustausch nach aktuellen Schallschutzstandards mit integrierten Vorbaurolladen. Dichte Heckenpflanzen am Straßengraben zum Garten hin sowie ein verglaster Schallschutz auf ihrer Terrasse hilft zwar nicht ab, könnte jedoch lärmmindernd wirken, was ihre Gesundheit dann anbelangen würde. Passivschutzmaßnahme verbunden, die sie bei Nichtentschädigung in Anspruch nehmen würden, da der LKW-Verkehr, wie aus Auslegungsbeschluss ersichtlich, zunehmen würde.	Bei einem Anspruch auf passiven Schallschutz durch den Lärmzuwachs durch die Planung wird die KLW GmbH die Kosten der Herstellung eines ausreichenden passiven Schallschutzes an den Außenbauteilen der betroffenen Wohngebäude übernehmen. Nachtrag: Infolge der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und der Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelages können die bebauungsplanbedingten Lärmzunahmen durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden, sodass im südlichen Bereich der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger bzw. die KWL verzichtet werden kann.	Berücksichtigung
29.26 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch die Einmündung und die Ausfahrt ergibt sich nicht gefahrlos aus den ausgelegten Unterlagen. Hier sollten die Inhalte der ausgelegten Bekanntmachung nochmal nachbereitet werden: 4. Einwand: Simulation für das Knotenpunktsystem 6/7/8 unvollständig Bei der Darstellung der Knotenpunkte 6 (Kronsforder Landstraße/Schiereichenkoppel), 7 (Kronsforder Landstraße/Wasserfahr) und 8 (Kronsforder Landstraße/Karkbrede) in den Abschnitten 4.6 bis 4.8 (S. 42- S. 48) der Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost vom 19.07.2019 (Dokument: 13_Verkehrsuntersuchung_2019-07-19) sowie in der Simulation des Knotenpunktsystems in Abschnitt 4.9 (S. 49- 53) ist die Erschließungsstraße für die Häuser Nr. 70 bis 86 nicht berücksichtigt. in Wirklichkeit gibt es die Häuser, sodass dies nachträglich Berücksichtigung in den B-Plan zu finden hat. Und dort ist jetzt schon festgestellt, dass lange Rückstaus zu erwarten sind. Die gibt es jetzt schon und sollte es nicht noch weiterhin geben, wenn nachgearbeitet wird und festgestellt wird, dass bei der Planung etwas vergessen wurde: „Hier wohnen Menschen in einem Wohngebiet!“ In den Knotenpunktentwürfen auf Seite 46 (Abb. 51) und Seite 47 (Abb. 52) ist nicht dargestellt, • wie aus Richtung Innenstadt kommend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Abbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll und • wie in Richtung stadteinwärts fahrend von der Kronsforder Landstraße ein sicheres Linksabbiegen in die Erschließungsstraße möglich sein soll. In beiden Fällen müsste quer über den Kreuzungsbereich gefahren werden. Wie soll das ohne Gefahr möglich sein?		
29.27 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Ungeklärt sich auch die Übergänge in der Kronsforder Landstraße von der Häuserreihe zum gegenüberliegenden Fahrradweg. Hier sollte ein Plan für die Bewohner, der sich nicht aus dem Appendix des Auslegungsbeschlusses ergibt, dem Bauausschuss bzw. den Bewohnern im Wohngebiet vorgelegt und alle einbezogen werden.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ein gefahrloses Überqueren wäre kostengünstig hinzukommen. Ortsbesichtigungen hierzu haben bereits durch den Bürgermeister, den verkehrspolitischen Sprecher und weiteren Fraktionsmitgliedern stattgefunden. Weitere Fraktionsmitglieder, die teilweise auch im Bauausschuss tätig sind, haben sich an unterschiedlichen Ortsterminen aufgrund der Brisanz hier im Wohngebiet ein Bild von der prekären Situation und vor allem dem jetzigen IST-Zustand machen können. Auf Höhe der Grundstücke der Kronsforder Landstraße 88-94 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung nach der Erschließungsstraße keinen Fußweg. D.h., dass sie in ihrer Rolle als Fußgänger, wenn sie von der Bushaltestelle „Schiereichenkoppel“ aus der Stadt kommen für 3 Häuserreihen, die aus der Erschließungsstraße keine Querung in sicherer Form möglich macht, zunächst die Straße wieder überqueren. Dies ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen jetzt schon problematisch. Bei einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung nicht mehr möglich. Wegen des starken Verkehrs ist dies eine gefährliche Angelegenheit, insbesondere für Schüler, aber auch für Erwachsene. Die Lkws rauschen schon jetzt an einem vorbei. Vor 15 Jahren war der Lkw-Verkehr noch geringer auf der Landstraße. Eine Verlängerung ab Hausnr. 88 von der Erschließungsstraße ausgehend bis zu ihrer Hausnr. 94 zumindest durch einen Gehweg könnte hier das Gefahrenpotenzial reduzieren. Denn ein Gehweg an der Stelle als Lösung zur Gefahrenvermeidung würde keine Überquerung der Landstraße mehr erfordern. Mit diesem kurzen Gehweg würde der Zugang vom Bus gefahrloser werden, den viele Schulkinder ab der Hausnr. 94 bis 112 nutzen.		
29.28 Wertminderung 5. Einwand: Wertminderungskonzept von Hab und Gut an der Kronsforder Landstraße ab Zeitpunkt B-Plan 17.56.00 Die Rahmenbedingungen ändern sich, so der Entwurf des Bebauungsplanentwurfes einen weiteren Schritt Richtung Satzungsbeschluss macht. Teilweise haben einige Bewohner/innen an der Kronsforder Landstraße ihr Hab und Gut in den 60er Jahren gekauft. Sie wohnen hier erst seit 2002 und andere erst seit 2020. Insofern kommt hier die Frage auf, wie mit der Wertminderung in Relation zum Kaufdatum des Eigenheims der vielen Anwohner hier umgegangen wird. Einige haben	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1* *zur Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität für Außenbereiche siehe Abwägung zu Ziffer 29.22*	Klarstellung und keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
das Haus als Altersvorsorge gekauft und würden bei einem sehr wertgeminderten Verkaufspreis durch den verkehrsinduzierten Lärm nach dem o.g. B-Planentwurf erhebliche Einschläge für ihre zukünftige Wohnqualität u.a. Aspekte hinnehmen müssen. Das ist unter den neuen Rahmenbedingungen, die die Hansestadt Lübeck geschaffen hat, nicht absehbar gewesen und so fordern sie ein „Konzept zum Ausgleich des Wertverlustes in Relation zum Zeitpunkt des Erwerbs von Hab und Gut an der Kronsforder Landstraße noch vor 17.56.00, 17.57.00 und ggf. erst recht jetzt zum 15.04.00“. Die Entwertung von Erholung auf ihrer Terrasse und in ihrem Garten sind selbst mit geplantem Lärmschutz vorprogrammiert. Es würde nicht mehr der Ursprung, wie noch zum Zeitpunkt ihres Hauskaufes in 2002 existieren. Wer weiß, welche Einschläge hier noch hinzunehmen sind. Dieses Konzept könnte dann fortgeschrieben werden.		
Nr. 30. Bürgerin Siedlung Schiereichenkoppel **(E-Mail vom 21.01.2022)**		
30.1 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer Mit diesem Schreiben möchte die Bürgerin ihre Einwände bezüglich des Bebauungsplans 15.04.00 darlegen. Sie hat große Bedenken gegenüber dem Plan, da dadurch der Schulweg sowohl mit dem Fahrrad als auch mit dem Bus deutlich gefährlicher wird. Bei der Fahrt mit dem Bus muss dann die ohnehin schon gefährliche Hauptstraße überquert werden. Ihr macht diese Gefahr große Sorgen.	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9*	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung
30.2 Belastung durch Luftschadstoffimmissionen Außerdem befürchtet sie große Beeinträchtigung für Natur und Umwelt. Sie befürchtet, dass sich die Bodenqualität und Luft durch erhöhte Emissionen deutlich verschlechtert und sie ihr angebautes Obst und Gemüse nicht mehr bedenkenlos verzehren kann.	Darüber hinaus liegt eine Luftschadstofftechnische Stellungnahme des Büros Zech Umweltanalytik GmbH von März 2022 vor mit einer Einschätzung der Immissionssituation verursacht durch die planinduzierten Mehrverkehre für die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70 – 112. Im Ergebnis werden die Grenzwerte der 39. BImSchV für alle betrachteten Luftschadstoffe eingehalten, siehe hierzu auch Abwägung zu Ziffer 11.2. Da die zu erwartenden Mehrverkehre nördlich der Einmündung Wasserfahr im Bereich der Siedlung Schiereichenkoppel	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	deutlich geringer sind, ist hier ebenso mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen. Auswirkungen auf die Bodenqualität im Bereich der Schiereichenkoppel sind alleine aufgrund der Entfernung zum geplanten Gewerbegebiet nicht zu befürchten.	
30.3 Berücksichtigung des Artenschutzes Des Weiteren ist sie davon überzeugt, dass die Artenvielfalt abnimmt und man noch weniger Kröten, Fledermäuse und Eidechsen sieht.	*zur Berücksichtigung des Artenschutzes siehe Abwägung zu Ziffer 3.10*	Kenntnisnahme und Klarstellung
30.4 Wertminderung In der Summe ist somit auch mit einem Wertverlust des Grundstücks zu rechnen und sie würde ggf. eine Regressforderung stellen.	*zu einer potentiellen Wertminderung siehe Abwägung zu Ziffer 1.1 und 4.1*	Klarstellung und keine Berücksichtigung
Nr. 31. Bürger ohne Adressangabe (E-Mail vom 30.01.2022)		
31.1 Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Die Einwendungen des Bürgers zum öffentlich ausgelegten Entwurf zum Bebauungsplan 15.04.00 Er ist Unternehmer und möchten im Rahmen des o.g. Verwaltungsverfahrens seine Stellungnahme in dieser Rolle abgeben, da es doch noch einige Punkte gibt, die es zum geplanten Bau für o.g. Planentwurf mit der wesentlich erhöhten Verkehrsmenge gibt: Aktuelle Situation zur Verkehrsmenge: Die Gesamtsituation des Verkehrsaufkommens ist derzeitig schon grenzwertig, sodass es aus seiner Sicht auch als Unternehmer nicht zu verantworten ist, noch mehr LKW-Verkehr (durch EBL und andere Logistikunternehmen) zu bekommen. Es spielt hierbei auch keine Rolle, dass für den südlichen Bereich des Gewerbegebietes zunächst die Produktion vermehrt in Ihren Verkehrsgutachten ausgewiesen ist. Denn eines ist doch ganz klar erkennbar, es wird in Stückwerken geplant und das, obwohl man heute schon wissen, dass es auch geplant ist, das nördliche Gewerbegebiet zu erschließen. Das ist aus seiner Sicht fahrlässig, wenn nicht sogar vorsätzlich, wenn man dabei bedenkt, dass die Verkehrsmenge um 80% lt. Prognoseplan erhöht werden soll. Eine	*zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes siehe Abwägung zu Ziffer 7.5* *zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	Kenntnisnahme und Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Prognose kann in Realität noch größer ausfallen und dies ist zu verhindern, wenn man die zeitlichen Versäumnisse der Hansestadt Lübeck zügig im Nachhinein heilt. Durch die umliegende Baltische Allee, Malmö Straße und Kronsforder Landstraße sind bereits jetzt lange Rückstaus und überlastete Knotenpunkte für sie als Arbeitnehmer/innen zu erfahren. Das sind jetzt schon starke Belastungen für ihre Lebensqualität, insbesondere für ihre Familien und Anwohner im Rentenalter. Und das obwohl die Gewerbeflächen rund um Baltische Allee, Estlandring, Oslostraße und Novgorodstraße noch gar nicht vollständig durch Betriebe genutzt werden. Die Verkehrsuntersuchung auf 4.10.1 Seite 54/57 bzw. S. 57/58 -die Seitenanordnung ist etwas verwirrend! Es geht um das Dokument „03_Verkehrsuntersuchung_20190719_geschwärzt“ nicht haltbare Knotenpunkte: „Die Belastungen sind zu hoch und nicht mehr leistungsfähig“ Außerdem werden in dieser Verkehrsuntersuchung auf den Seiten 71 bis 73 bzw. 73/76 (wie erwähnt, die Seiten sind 2x unterschiedlich und damit nicht korrekt ausgewiesen) insgesamt DREIZEHN KNOTENPUNKTE mit ACHT Ausbaumaßnahmen, die für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erforderlich sind und kommt auf der Schlussseite 73 bzw. 76 zur Feststellung: „Die notwendigen Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz für eine weitestgehend leistungsfähige Erschließung des Plangebiets des Bebauungsplans 15.04.00 (34 ha Teilfläche südlich der Kronsforder Landstraße) sind erheblich.“ Und hierbei geht es lediglich um ein Stückwerk der Planungen, nämlich der Teilfläche südlich, also für Semiramis. Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein großer Aufwand für den Ausbau betrieben werden muss, damit es auch danach „weitestgehend leistungsfähig“ ist: Weitestgehend leistungsfähig ist aus seiner Sicht nicht gerade eine optimale Lösung für alle. Damit würde der bei einer Anbindung über Genin-Süd zusätzliche erzeugte Verkehr für die bestehenden Verkehre und die Verkehrsteilnehmer eine weitere Verschlechterung bedeuten und sie in der Kronsforder	*zur Belastung durch Luftschadstoffimmissionen siehe Abwägung zu Ziffer 11.2*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Landstraße würden sogar zusätzlich auch noch Schäden dadurch erleiden (Gehörschäden und regelmäßig wesentlich mehr Feinstaub, dem sie als Fußgänger beim Überqueren der Straße und in ihre Gärten aufgewirbelt wird) Eine weitere Verschlechterung ist damit vorhersehbar: Die neu angesiedelten Gewerbetreibenden wären ziemlich sauer, da eine funktionierende Anbindung gefährdet ist und damit nicht funktioniert. EXTREM UNGENÜGEND UND ZERMÜRBEND UND MIT AUFREGUNG FÜR ALLE VERBUNDEN	Durch den planinduzierten Mehrverkehr ist keine Gefährdung des Gehörs zu erwarten.	
31.2 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd Wie heilen? Da aus den Plänen ist zu erkennen, dass 75% der zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre Richtung A20 gehen. Das bedeutet doch in der Schlussfolgerung, dass der Entwurf des Bebauungsplanes so zu überarbeiten ist, dass die verkehrliche Erschließung über eine neu zu erstellende Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung erfolgt. Für eventuelle Planungshindernisse (Ausgleichsflächen, Wachtelkönig) sind Lösungen zu erarbeiten. Somit ist es doch eindeutig, dass ganzheitlich und kein Stückwerk in Planung gehen muss. Denn dies ist für die im nächsten Schritt geplante Erschließung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ohnehin erforderlich (siehe die Inhalte der Verkehrsuntersuchung auf Seite 73/73 bzw. S. 76/76 -die Seitenanordnung ist etwas verwirrend! Es geht um das Dokument „03_Verkehrsuntersuchung_20190719_geschwärzt“; hier die letzte Seite): „Bezüglich der Überlegungen der Stadt, über das südöstlich der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet hinaus noch weitere Gewerbeflächen in einer Größenordnung von zusätzlich 30 - 35 ha zu entwickeln, ist festzustellen, dass die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen im Netz nicht für die Aufnahme und Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichen. Hierfür ist eine zusätzliche Verbindung zur Anschlussstelle Genin der BAB 20 erforderlich, dessen verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und Machbarkeit noch zu prüfen wäre.“	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9*	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
31.3 Verkehrsuntersuchung, Beschönigung bestehende Verkehrssituation Außerdem kommen weiterer Punkte hinzu: Siehe zudem Abschnitt 7.4 (Verkehrliche Auswirkungen) S. 125/ 126 der Begründung des Bebauungsplanentwurfs 15.04.00 – Anlage 8: „Insgesamt wurden 13 Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Rückstaulängen gutachterlich überprüft. Sofern keine ausreichende Verkehrsqualität prognostiziert werden konnte, wurden Ausbaumaßnahmen vorgeschlagen. An folgenden Knotenpunkten ergeben sich **bereits ohne die zusätzliche Bebauung des im Rahmen des Bebauungsplans 15.04.00 geplanten Gewerbegebietes Kapazitätsengpässe**: – Baltische Allee/Oslostraße (KP 2) – Baltische Allee/Geniner Dorfstraße (KP 4) – Malmöstraße/Kronsforder Landstraße (KP 5) – Kronsforder Landstraße/Wasserfahr (KP 7) An der Baltischen Allee/Rampe A 20 (KP 1) sind durch die zusätzlichen Verkehre südlich der Kronsforder Landstraße keine verkehrlichen Einschränkungen zu erwarten. Erst wird von Kapazitätsengpässen gesprochen und dann wird es wieder schöngeredet. Wie verträgt sich das?	Der Vorwurf einer Beschönigung der bestehenden Verkehrssituation wird zurückgewiesen. Die bestehenden Kapazitätsengpässe im umliegenden Verkehrsnetz wurden eindeutig dargelegt. Unter Berücksichtigung der empfohlenen Ausbaumaßnahmen konnte eine Abwickelbarkeit der planinduzierten Mehrverkehre jedoch gutachterlich nachgewiesen werden. *zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes siehe Abwägung zu Ziffer 7.5*	Klarstellung
31.4 Belastungen durch Lärmimmissionen Unter Pkt. 7.5. Auswirkungen durch Verkehrslärm: Der Lärmzuwachs im Bereich der straßenbegleitenden Bebauung Kronsforder Landstraße ist erheblich, weil sich zum einen der Beurteilungspegel durch die Nutzung der geplanten Baugebiete erhöht und die Schwelle der Gesundheitsgefährdung – an einigen Immissionsorten erstmalig - überschritten ist, zum anderen der Lärmzuwachs mit +4 dB(A) nachts nicht unerheblich ist.“ Nicht unerheblich heißt im Klartext „ERHEBLICH“ und damit wird in Folge gut versucht, zu argumentieren, wie man dem „Herr“ werden kann. Sie haben das Recht, ihr Leben nicht noch mehr gesundheitsschädlich durch eine Erweiterung auf der Kronsforder Landstraße einzuschränken.	Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Entwicklung des Gewerbegebiets südlich der BAB A 20 wurde ein Gutachten zu der Verkehrserzeugung und den Verkehrsmengenveränderungen im angrenzenden Straßennetz erstellt. Darauf aufbauend wurde in einem Schallgutachten die zu erwartende Mehrbelastung durch Verkehrslärm für die betroffene, schutzwürdige Wohnnutzung an der Kronsforder Landstraße für die Hausnummern 70 bis 201 prognostiziert. Das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße (Hausnr. 70 – 112) ist schon derzeit eine Splittersiedlung an einer stark befahrenen Landesstraße, welches durch Lärm belastet und bereits von Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte für Wohngebiete betroffen ist. Der für das Wohngebiet an der Kronsforder Landstraße geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 stellt Lärmpegelbereiche im Bereich der Wohnbebauung straßenzugewandt Lärmpegelbereich IV und straßenabgewandt in den	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Alle vorgeschlagenen zusammenwirkenden Maßnahmen finden keine gesamte Wirkung, diesen zu erwartenden Lärmpegel zu reduzieren. Warum nicht? – Tempolimit 50 km/h ist überfällig, reicht allein allerdings nicht aus – Flüsterasphalt bei 50 km/h wirkt nicht, da es erst ab 80 km/h wirkt. Das bedeutet, dass der ebenfalls im Erwägung gezogenen erwähnte Flüsterasphalt seine Wirkung zum Lärmschutz gar nicht entfalten würde und damit wieder eine Wertgrenzüberschreitung nach BImSchG stattfinden würde, wenn der Verkehr über die geplante Straße umgeleitet werden solle.	Hintergartenbereichen Lärmpegelbereich III dar. Er setzt zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm bereits passive Schallschutzmaßnahmen fest. Die durch die Entwicklung des Gewerbegebiets ausgelösten zusätzlichen Verkehre führen für den sogenannten Prognose-Planfall zu einem weiteren Anstieg der Verkehrslärmbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall, und diese Erhöhung ist an einigen Immissionsorten auch erheblich, da sie an einigen Immissionsorten – ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen - mehr als 3 dB beträgt. Neben der Vorbelastung des Gebiets ist in die Abwägung einzustellen, dass die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße ihre Gärten nicht nur zu Straße haben, sondern größere Gartenteile rückwärtig der straßenbegleitenden Bebauung angeordnet sind. Aufgrund des Abstandes zur Straße und durch die Abschirmwirkung, die die Bebauung selbst erzeugt, werden in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Beurteilungspegel erreicht werden können, die mit bis zu 57 dB(A) am Tage (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImschV von 64 dB(A) für Mischgebiete liegen. Damit ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den Außenbereichen gegeben. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Landstraße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärmpegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus einer Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärmschutzwand für die Zufahrten durchbrochen werden müsste, was ihre Wirkung aufheben würde. Die Verlängerung der Anliegerstraße auch in den südlichen Bereich, wie im geltende Bebauungsplan 17.56.00 – Gewerbegebiet Genin Süd (Teilbereich II) - aus dem Jahre 2000 festgesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grund-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	stücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun bestehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfangreichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anliegerstraße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 kann eine Minderung der Verkehrslärmbelastung vum ca. 1 dB tags / nachts erreicht werden. Durch den geplanten Einbau von offenporigen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben. Durch die Kombination beider Maßnahmen können die durch die Verkehrszunahme ausgelösten Lärmsteigerungen vollständig kompensiert werden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durch die KWL in Vertretung des Straßenbaulastträgers. Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Dies ist für die Grundstücke an den Immissionsorten zur Kronsforder Landstraße (bei Tempo 70 km/h und Fahrbahnbelag wie im Bestand) teilweise der Fall. Dem erhöhten Abwägungserfordernis wurde nachgekommen indem städtebauliche Gründe, die eine Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen rechtfertigen dargelegt wurden und planexterne Maßnahmen zum Schallschutz zur Konfliktlösung geprüft und aufgezeigt wurden. In Anbetracht der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck wird die Lärmbeeinträchtigung insgesamt als zumutbar angesehen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
31.5 Gewährleistung der Zufahrtmöglichkeiten zu den Grundstücken Es ist ihm ein Rätsel, wie bei dem um 80% erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Kronsforder Landstraße ein sicheres Ausfahren von seinem Grundstück aus sein soll. Aufgrund der dadurch eingeschränkten Sicht durch die Bäume und dem dann noch höherem Verkehrsaufkommen ist das Ausfahren dort heute schon schwierig. Es bedarf schon heute besonders im Berufsverkehr für ihn schon eine gravierende Zeit morgens, ehe er auf die Straße kommt. Beim Auffahren zu seinem Grundstück wird er regelmäßig angehupt, da die Autos oftmals viel schneller, als 70 km/ h fahren. Sie haben bereits vor Jahren ein Tempolimit von 50 km/h gefordert, das immer wieder aus Kostengründen vermutlich abgelehnt wurde. Kosten versus Gefahr. Müsste es hier nicht richtig heißen „Ausgaben zugunsten der Sicherheit!“	*zur Gewährleistung der Zufahrtsmöglichkeiten siehe Abwägung zu Ziffer 5.5 und 6.8*	Klarstellung
31.6 Forderung einer Geschwindigkeitsreduzierung Ergo: Das Tempolimit von 50 km/h ist längst überfällig und gehört hier jetzt schon her. Dies ist kein Argument aus dem o.g. Entwurf mit Verkehrsmehrung und passt auch nicht, wie oben erläutert den vorgeschlagenen Maßnahmen unter Pkt. 7.5	*zur Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kronsforder Landstraße siehe Abwägung zu Ziffer 1.4* Nachtrag: Die Anordnung von Tempo 50 ist inzwischen entschieden.	Berücksichtigung
31.7 Querungsmöglichkeiten, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Busanbindung des Wohngebiets an der Kronsforder Landstraße Ihre Grundstücke der Kronsforder Landstraße Nr. 88 bis 112 Stellung/ Querungsprobleme / Gefahren/ Busanbindungskonzept fehlt: Auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 gibt es auf Seite mit der Wohnbebauung keine Erschließungsstraße und keinen Fußweg. Das bedeutet, dass die Fußgänger und Radfahrer zunächst die Kronsforder Landstraße überqueren müssen, um auf den Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite zu kommen. Schon jetzt ist dies mit erheblichen Problemen verbunden, da es aktuell schon zu viel Verkehrsmenge gibt, die dort fließt und eine große Gefahr durch den Windstoß von Lkws vor allem für Kinder birgt. Dies ist schon jetzt eine gefährliche Angelegenheit. Das lange Warten, bis es frei wird, kommt ergänzend hinzu. Bei	*zu den Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern siehe Abwägung zu Ziffer 6.9* Die Busanbindung der bestehenden Wohngebiete ist nicht Regelungsinhalt der gegenständlichen Bauleitplanung. Eine Optimierung der Busanbindung und der Anordnung der Bushaltestellen an der Kronsforder Landstraße im Bereich des geplanten Gewerbegebiets wird derzeit in Abstimmung mit dem Stadtverkehr Lübeck geprüft. Die Hinweise werden in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Dienststelen weitergegeben.	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung bei der Straßenplanung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einer Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt um 80% ist eine sichere Querung für alle Anwohner/innen und Besucher, insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, die schwerbehindert sind und meistens schon auf einen Rollator angewiesen sind, nicht mehr möglich. Hinzu kommt, dass für diesen Personenkreis die Wege zur nächsten Bushaltestelle erheblich sind. Sie sollten in einem Wohngebiet auch eine Busanbindungsplanung, nach denen er wahrgenommen hat, dass an der Estlandstraße für Coherent erfolgt ist. Er vermisst ein Busanbindungskonzept in den Plänen. Dies sollte bei einer solch gravierenden prognostizierten Verkehrsmehrung nachgeholt werden. Auch hier ist das Verkehrskonzept der SHP-Ingenieure für die KWL zu überarbeiten und es sind Lösungen für eine sichere Querung der Kronsforder Landstraße auf Höhe der Grundstücke Nr. 88 bis 112 zu erarbeiten und mit verbindlichem Charakter festzulegen.		
31.8 Forderung nach einer Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd und einer ganzheitlichen Planung Der Verkehr darf daher nicht mehr zunehmen und das würde er nicht, wenn der Entwurf in Richtung finaler Lösung mit Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin in südwestlicher Richtung geplant wird und erfolgt. Die Verkehrszunahme um prognostizierte 80% an der Kronsforder Landstraße muss verhindert werden. Möglichkeiten sind vorhanden, wenn sie gewollt sind, um das Ziel zu erreichen: Es gibt so viele Gründen, das Ziel für die Gewerbetreibenden dort auch anders zu erreichen. Lösungsmöglichkeiten sind aufgezeigt. Auch für das gegenüber dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss von 96 ha auf 52,7 ha reduzierte Gewerbegebiet ist eine leistungsfähige Erschließung nur mit einer zusätzlichen Anbindung der A20-Anschlussstellle Lübeck-Genin von vornherein möglich	*zur Forderung nach einer alternativen Anbindung des Gewerbegebiets an die BAB Anschlussstelle Genin Süd siehe Abwägung zu Ziffer 1.9* *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	Keine Berücksichtigung
31.9 Zweifel an der Rechtssicherheit der Schalltechnischen Untersuchung und Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch einschl. menschlicher Gesundheit Sie haben hier viele Probleme, die mit den Jahren durch die Hansestadt entstanden sind. Nach Gesprächen mit seinen Nachbarn hier früher	Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahren gutachterlich untersucht, in die Abwägung eingestellt und sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans dokumentiert.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
noch kein kleines Gewerbegebiet (Muhlak, SLM usw.) und damit kein Autobahnzubringer. Nun soll es noch mehr werden. Die Gewerbetreibenden nördlich nicht noch nicht bedacht und schon jetzt bei den Stückwerkplanungen für das Gewerbegebiet Süd ist nach dem o.g. Entwurf immer noch durch die Hintertür „gerade so“ in THEORIE eine Einhaltung der Grenzwerte in Genehmigung prognostiziert. Ob diese Werte nach gerichtlicher Prüfung den Anforderungen standhalten, wagt er durch die o.g. Gründen stark zu bezweifeln. Sie möchten sich daher an darum bitten, bei der Entscheidung über den Entwurf des hiesigen B-Planes nicht nur mit einem starren theoretischen Blick für diesen zu stimmen, sondern die eingebrachten o.g. Argumente ernst zu nehmen. Diese geben die Situation, wie sie hier seit Jahren ist, wieder. Die Anwohner/innen sind sehr geduldig und haben vieles in Kauf genommen, jedoch ist mit diesem Entwurf des B-Planes das Maß jetzt endlich voll. Er darf nicht genehmigt werden. Auch das Schutzgut Mensch sollte gesehen werden.	Die Ermittlung und Vergleich der Verkehrslärmänderungen durch die gewerblichen Mehrverkehre auf die Nachbarschaft entlang der Kronsforder Landstraße wurden nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben gutachterlich durchgeführt und die Ergebnisse in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen kann dem ausgelösten Konflikt mit dem Bau einer Lärmschutzwand sowie einer Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrbahnbelagsänderung ausreichend begegnet werden. Dass die Beurteilungspegel rechnerisch prognostiziert und die Wirksamkeit solcher Maßnahmen in der Theorie zunächst geprüft werden, entspricht dem aktuellen Stand der Technik schalltechnischer Untersuchungen. Es bestehen keine Hinweise darauf, dass die ermittelten Lärmwerte und die Abwägung dieser nicht rechtssicher seien. *zu der Forderung nach einer ganzheitlichen Planung siehe Abwägung zu Ziffer 6.2*	

ANLAGE 1

Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 –
und zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.04.2022

Teil B: Auswertung der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 17.12.2021 über die Planungen unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 21.01.2022 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden insgesamt 75 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange einschließlich Nachbargemeinden und Landkreise beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis dieser Beteiligung sind insgesamt 35 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingegangen.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten eingegangen:

- Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 21.01.2022)
- LLUR, Technischer Umweltschutz, Abfallwirtschaft (Mail vom 01.03.2022)
- Autobahn GmbH (Schreiben vom 04.02.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Wasserbehörde (E-Mail vom 21.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Naturschutzbehörde (E-Mail vom 20.01.2022)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR), Untere Forstbehörde (E-Mail vom 19.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (E-Mail vom 28.01.2022)
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz (AGU) Lübeck und Umgebung e.V. (E-Mail vom 14.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Archäologie (E-Mail vom 14.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Bodenschutzbehörde (E-Mail vom 18.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Abfallentsorgungsbehörde (E-Mail vom 20.01.2022)
- TraveNetz GmbH (E-Mail vom 18.01.2022)
- Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (E-Mail vom 18.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Feuerwehr (E-Mail vom 27.12.2021)
- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (E-Mail vom 21.01.2022)
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Luftfahrtbehörde (E-Mail vom 30.12.2021)
- Telefónica (E-Mail vom 17.01.2022)
- Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein (Schreiben vom 21.12.2021)

b) Folgende Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben:

- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR), Technischer Umweltschutz, Regionaldezernat Südost (E-Mail vom 18.01.2022)
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (E-Mail vom 19.01.2022)
- Handwerkskammer Lübeck (E-Mail vom 20.01.2022)
- Handelsverband Nord (E-Mail vom 05.01.2022)
- Bundespolizeiakademie (E-Mail vom 06.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Welterbebeauftragte (E-Mail vom 21.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (E-Mail vom 24.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Haushalt und Steuerung (E-Mail vom 20.12.2021)
- Hansestadt Lübeck, Gesundheitsamt (E-Mail vom 10.01.2022)
- Deutsche Telekom (E-Mail vom 17.12.2021)
- Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 29.12.2021)
- Schleswig-Holstein Netz AG (E-Mail vom 23.12.2021)
- Gemeinde Stockelsdorf (Schreiben vom 27.12.2021)
- Gemeinde Ratekau (Schreiben vom 04.01.2022)
- Gemeinde Lüdersdorf (E-Mail vom 17.01.2022)
- Gemeinde Selmsdorf (E-Mail vom 04.01.2022)
- Stadt Dassow (E-Mail vom 03.01.2022)

c) Von den nachfolgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind keine Stellungnahmen eingegangen:

- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR) Abt. 2 Landwirtschaft, Regionaldezernat Südost (Dezernat 22)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR) Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
- Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung IV 5 Bauen und Wohnen
- Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3
- Stadtwerke Lübeck GmbH - Planung und Steuerung
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum-Lauenburg
- Amt Nordstormarn

- Amt Schönberger Land
- Stadt Bad Schwartau
- Gemeinde Bliestorf
- Gemeinde Groß Grönau
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse
- Gemeinde Rondeshagen
- Gemeinde Timmendorfer Strand
- AG 29
- Behindertenbeauftragte/ Behindertenrat Lübeck
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
- Landesnaturschutzverband LNV Schleswig-Holstein
- Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer e.V.
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e. V.
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/ Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas und Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
- Hansestadt Lübeck, 1.160 Frauenbüro
- Hansestadt Lübeck, 2.500 Soziale Sicherung - Wohnungsbauförderung
- Hansestadt Lübeck, 2.502 **S**enior**I**nnen**E**inrichtungen SIE
- Hansestadt Lübeck, 2.830 Kurbetrieb Travemünde
- Hansestadt Lübeck, 3.820 Stadtwald
- Hansestadt Lübeck, 4.041 Fachbereichsdienste - Jugendhilfe
- Hansestadt Lübeck, 4.401 Schule und Sport
- Hansestadt Lübeck, 4.510 Familienhilfen/ Jugendamt
- Hansestadt Lübeck, 5.610 Stadtplanung und Bauordnung – Untere Bauaufsichtsbehörde
- Hansestadt Lübeck, 5.651 Gebäudemanagement
- Hansestadt Lübeck, 5.691 Lübeck Port Authority

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1. Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 21.01.2022)		
1.1 Sicherung der Einstaumöglichkeit im Glindbruch Die Entsorgungsbetriebe haben Bedenken hinsichtlich der gesicherten Erschließung des Gebietes. Es wird darauf hingewiesen, dass wenn die Regenwasserrückhaltung im Glindbruchbach und dessen Niederung nicht dauerhaft geregelt ist, die Erschließung hinsichtlich Regenwasser, als nicht gesichert angesehen werden kann. Da die Glindbruchniederung oberhalb der Raabrede nicht im B-Planumgriff enthalten ist und der Rückhaltung des Niederschlagswassers aus dem B-Plangebiet dienen soll, muss eine dauerhafte Regelung der Nutzung der Flächen durch zeitweisen Einstau von Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet mit den Eigentümern der Flächen vor Satzungsbeschluss erfolgt sein. Dabei sind der nördliche und der südliche Bereich zu unterscheiden. Der nördliche Bereich ist im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Von der Autobahn GmbH/Bundesrepublik ist eine positive Stellungnahme zum B-Plan erforderlich, in der der Flutung der Niederung, unter Berücksichtigung der bisherigen Funktion als Ausgleichfläche zugestimmt wird. Die südlichen Flächen sind in Privateigentum und müssen daher entweder von der Hansestadt Lübeck erworben werden oder es bedarf einer Grunddienstbarkeit für die zeitweise Nutzung durch Flutung der Flächen. Sollte es zu keiner dauerhaften Lösung mit den Eigentümern außerhalb des Planumgriffes vor Satzungsbeschluss kommen können, muss eine bedingte Festsetzung getroffen werden. z.B. „Festsetzungen, die bis zum Eintritt bestimmter Umstände unzulässig sind § 9 (2) BauGB: Die getroffenen Festsetzungen sind erst dann zulässig, wenn die Entsorgung des anfallenden Niederschlagswassers sichergestellt ist.“ Generell gilt, dass bisher alle Stellungnahmen der EBL und die getroffenen Aussagen in den Planungsrunden weiterhin Gültigkeit haben und zu beachten sind.	Die Möglichkeit eines temporären Einstaus von Regenwasser in der Glindbruchgrabenniederung steht aus Sicht der Stadt hinreichend wahrscheinlich in Aussicht. Eine Festsetzung, wonach die Nutzungen im Plangebiet bis zur Sicherung dieser Voraussetzung unzulässig sind, ist nicht möglich und auch nicht erforderlich. Die Rückhaltung des Regenwassers erfolgt in zwei zentralen Rückhaltebecken am nordöstlichen und südöstlichen Rand des Plangebiets im Übergang zwischen Gewerbeflächen und Glindbruchniederung. Die Becken erhalten jeweils einen Überlauf in die Glindbruchgrabenniederung zur gedrosselten Einleitung des Regenwassers gemäß Einleitmengenbeschränkungen. Die Regenrückhaltebecken sind insbesondere für kurze Starkregen mit hoher Intensität wirksam und dämpfen die Abflussspitzen. Regenereignisse mit längeren Dauern und geringen Intensitäten werden eher in der Grabenniederung zurückgehalten. In diesen Fällen kommt es aufgrund des für die Regenrückhaltebecken gewählten Drosselabflusses nicht zu einer Rückhaltung im Becken. Für diese Regenspenden entsprechen die Regenrückhaltebecken einem Durchlaufbecken. Die für die Rückhaltung des Niederschlagswassers in der Niederung beanspruchten Flächen liegen außerhalb des Plangebiets und befinden sich derzeit im Eigentum der Autobahn GmbH (nördliche Flächen), der KWL (mittlere Flächen), sowie einem Privateigentümer (südliche Flächen). Die Einschätzung, dass für die nördlichen Flächen eine positive Stellungnahme der Autobahn GmbH bzw. eine eindeutige und verbindliche Zustimmung der Autobahn GmbH ausreichend ist, wird geteilt. Dies ergibt sich zum einen, da die Flächen im öffentlichen Eigentum des Bundes liegen, durch Planfeststellungsbeschluss als naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen förmlich festgesetzt und damit nicht bebaubar sind. Es liegt zudem eine fachgutachterliche Stellungnahme vor, wonach der geplante temporäre Einstau den naturschutzfachlichen Entwicklungszielen der im Rahmen der Planfeststellung festgelegten Ausgleichsmaßnahmen nicht entgegensteht.	keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Entsorgungsbetriebe stimmen der Regenwassererschließung nur zu, wenn die untere Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck eine Erlaubnis für die Einleitung des Niederschlagswassers in den Glindbruchbach in Aussicht stellt.	Die Autobahn GmbH wurde gesondert beteiligt und hat gegen den geplanten temporären Einstau auf ihren Flächen in ihrer Stellungnahme vom 04.02.2022 keine Bedenken erhoben. Eine dingliche Sicherung für diese Flächen ist demnach nicht erforderlich. Es wird ein Gestattungsvertrag vereinbart, wenn neben der bloßen Gestattung noch andere Aspekte, wie z.B. Rechte zum Betreten, Verkehrssicherungspflichten usw. zu regeln sind. Die Flächen, die im Eigentum der KWL sind, werden entweder der HL übereignet oder es erfolgt eine dingliche Sicherung der Benutzung als Stauflächen zu Gunsten der HL. Für die südlichen Flächen, die im Privateigentum eines Landwirtes stehen, ist ein Ankauf durch die KWL GmbH bereits eingeleitet worden. Die Auffassung, dass eine vollständige Sicherung der planexternen, für die Entwässerung benötigten Flächen bereits vor dem Satzungsbeschluss durch Erwerb oder durch Vereinbarungen mit den Eigentümern erfolgt sein muss, wird nicht geteilt. Ein Bebauungsplan muss (erst) zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens – d.h. nach seiner Bekanntmachung - vollzugsfähig sein, da er sonst nicht umsetzbar und damit nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB wäre. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses genügt indes die Einschätzung, dass eine Lösung prognostisch, aber jedenfalls überwiegend, wahrscheinlich ist. Dies ist aus Sicht der Stadt gegeben. Eine bedingte Festsetzung ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich und wäre nicht zielführend, da diese implizieren würde, dass die Entwässerung nicht hinreichend sichergestellt ist. Nach prognostischer Sicht der Stadt steht indes eine Lösung in Aussicht, die mit hinreichender Sicherheit bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplans erreicht werden kann. Der Erwerb ist zwar noch nicht vollzogen, der Erwerb und damit die Verfügbarkeit der Flächen kann nach Einschätzung der Stadt jedoch mit hinreichender Sicherheit erwartet werden.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1.2 Festsetzung von Flächen zur Regenwasserbewirtschaftung innerhalb der Straßenverkehrsflächen Die Flächen zur Regenwasserbewirtschaftung innerhalb der Straße sind im Plan festzusetzen.	In der Festsetzung Nr. 6.2 ist bereits festlegt, dass das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser in straßenbegleitenden, mit Baumstandorten zu kombinierenden Mulden, aufzufangen ist. Eine lagegenaue Festsetzung der Flächen zur Regenbewirtschaftung (hier: Mulden) innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen in der Planzeichnung kann und soll noch nicht erfolgen, da dies der weitergehenden Erschließungsplanung vorgreifen würde. Ein Bebauungsplan muss lediglich dafür Sorge tragen, dass die Flächen ausreichend dimensioniert sind. Dies ist vorliegend der Fall. Flächen für straßenbegleitende Mulden wurden bei der Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen bereits berücksichtigt. Den Querschnitten auf der Planzeichnung ist dies ebenfalls zu entnehmen.	Keine Berücksichtigung
1.3 Festsetzung eines GFL nördlich Raabrede In der nördlichen Böschung der aktuell noch vorhandenen Straße Raabrede verläuft die vorhandene Druckrohrleitung vom Pumpwerk der Deponie im Eigentum der EBL, diese ist mit GFL zugunsten Hansestadt Lübeck (Entsorgungsbetriebe) zu sichern.	Nach Rückbau der Straße Raaberede zu einem Geh- und Radweg wird die Leitung innerhalb des nördlichen, öffentlichen Straßenbegleitgrüns liegen. Die betreffenden Flächen werden sich auch zukünftig in städtischem Eigentum befinden und die Leitung hätte weiterhin Bestandschutz. Im Bereich des zukünftigen Straßenbegleitgrüns liegen die Kronenbereiche der Überhälter des angrenzenden Knicks. Von der Festsetzung eines GFL-Rechts wird daher zugunsten des Baum- und Knickschutzes abgesehen. Eine etwaige Neuanlage von Leitungen wäre zukünftig weiterhin innerhalb der verbleibenden Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung der Raabrede möglich.	Keine Berücksichtigung
1.4 Berücksichtigung von Knickdurchbrüchen für Notwasserwege Bei den Notwasserwegen ist es erforderlich, dass keine konkurrierenden Festsetzungen durch Knicks und Einbauten die Ableitung des Oberflächenwassers behindern. Die zeichnerischen Darstellungen der Knickwälle am südlichen Planrand sind mit einem Durchlass anzupassen.	Der erforderliche Knickdurchbruch für den südlichen Notwasserweg wird in dem Anhang 3 zur Begründung des Bebauungsplans „Zu beseitigende Bäume und Knicks“ als „Zur Umsetzung der Planung zu beseitigende Knicks“ ergänzt. Dieser Knickdurchbruch wurde aber bereits entsprechend bilanziert. Die in der Planzeichnung dargestellten Knickwälle sind Bestandteil der Bestandsvermessung und Plangrundlage.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Die Festsetzung Nr. 7.13 enthält bereits eine Regelung, die sicherstellt, dass innerhalb der Knickschutzstreifen, in denen die Notwasserwege vorgesehen sind, entsprechende Ausmuldungen zulässig sind. In der Planzeichnung wird das 25 m breite Anpflanzgebot am östlichen Rand des Plangebiets für den Bereich des südlichen Notwasserweges zurückgenommen.	
1.5 Ergänzung des Hinweises B Der Hinweis zur Reduzierung des Abflusses von den Baugrundstücken auf qkrit (15 l/s*ha) ist lediglich als Hinweis im Satzungstext enthalten und damit nicht im Bebauungsplan festgesetzt. Es sollte zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass die Einhaltung der Einleitungsmenge im Entwässerungsgenehmigungsverfahren nach Entwässerungssatzung nachgewiesen werden muss.	Der Hinweis B wird redaktionell um den Hinweis ergänzt: „Die Einhaltung der Einleitmengen ist im Entwässerungsgenehmigungsverfahren nach Entwässerungssatzung nachzuweisen." Eine quantitative Festsetzung der Einleitmenge von den Grundstücken ist mangels Rechtsgrundlage im Bebauungsplan nicht festsetzbar.	Berücksichtigung
1.6 Korrektur des Begründungstextes Der Schmutzwasseranfall ist mit „73m^3/h" angegeben. Das ist falsch, es sollte auf „73 m^3/d" geändert werden. Dies ist im Gutachten des Büros Zacharias-Consulting erläutert worden, mit Verweis auf die Ausarbeitung des Ing. Büros Friedrich.	Der Einheitenfehler in der Begründung wird korrigiert.	Berücksichtigung
1.7 Geruchsemissionen Außer der Deponie, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt wurde, unterliegen alle übrigen Anlagen der Genehmigungspflicht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Ziel dieses Gesetzes ist es u. a., Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen. Dazu zählen auch Geruchsbelästigungen. Auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen sind eine Vielzahl von Verordnungen und Verwaltungsvorschriften erlassen worden. Dazu gehört auch die „Neufassung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft- TA Luft)", die zum 01.12.2021 in Kraft getreten ist. In 4.2.1 der TA Luft ist folgender Grundsatz formuliert: *„Der Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit durch die in Tabelle 1 bezeichneten luftverunreinigenden Stoffe ist sichergestellt, wenn die nach Nummer 4.7 ermittelte Gesamtbelastung die nachstehenden Immissionswerte an keinem Beurteilungspunkt überschreitet."*	Die zitierte Ziffer 4.2.1 der TA Luft und die zugehörige Tabelle 1 beziehen sich auf luftverunreinigende, ab einer bestimmten Konzentration gesundheitsgefährdende Stoffe wie Benzol, Blei, Feinstaub, Schwefeldioxid etc. und haben nichts mit dem Schutz vor Belästigungen durch Gerüche zu tun, die keine Gesundheitsgefährdung mit sich bringen. Betriebsleiterwohnungen sind in der Überarbeitung des Planentwurfs für das gesamte Plangebiet ausgeschlossen worden. Daher gibt es entgegen der Behauptung der EBL keine neuen, zusätzlichen AnwohnerInnen im Plangebiet. Auf die bestehenden Anwohner:innen, z.B. in der Ortslage Niederbüssau, muss die EBL bereits jetzt Rücksicht nehmen. Eine wesentlich andere Ausgangslage für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Anlagen der EBL ergibt sich in Bezug auf schutzbedürftige AnwohnerInnen mithin nicht.	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Beurteilungspunkt ist nicht die Anlage selbst, sondern der Punkt in der Umgebung der Anlage, für den die Belastung ermittelt wird. Damit kommt es in erster Linie nicht auf die Emissionen der Anlage an, sondern entscheidend auf die Immissionen an den Beurteilungspunkten, und das sind in diesem Fall die Gebäude im Gewerbegebiet, in denen sich Menschen länger aufhalten. Allein durch die Ansiedlung in unmittelbarer Nähe zu ihrer Betriebsstätte ergibt sich dadurch eine vollständig andere Ausgangslage für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit ihrer Anlagen. Beim Thema Geruch gibt es einige Besonderheiten zu beachten. Im Anhang 7 der TA Luft finden sich dazu folgende Hinweise: *„In der Umwelt können Geruchsbelästigungen vor allem durch Luftverunreinigungen aus ... Abfallbehandlungsanlagen ... verursacht werden. Die Vorgehensweise bei der Beurteilung dieser Belästigungen unterscheidet sich grundlegend von der anderer Immissionen. In der Regel können Immissionen durch Luftverunreinigungen als Massekonzentration mit Hilfe physikalisch-chemischer Messverfahren objektiv nachgewiesen werden. Der Vergleich gemessener oder ggf. berechneter Immissionskonzentrationen mit Immissionswerten bereitet dann im Allgemeinen keine besonderen Schwierigkeiten. Hingegen entzieht sich die Erfassung und Beurteilung von Geruchsimmissionen weitgehend einem solchen Verfahren. Da Geruchsbelästigungen meist schon bei sehr niedrigen Stoffkonzentrationen und im Übrigen durch das Zusammenwirken verschiedener Substanzen hervorgerufen werden, ist ein Nachweis mittels physikalisch-chemischer Messverfahren äußerst aufwändig oder überhaupt nicht möglich. Hinzu kommt, dass die belästigende Wirkung von Geruchsimmissionen stark von der Sensibilität und der subjektiven Einstellung der Betroffenen abhängt. Dies erfordert, dass bei Erfassung, Bewertung und Beurteilung von Geruchsimmissionen eine Vielzahl von Kriterien in Betracht zu ziehen ist.* *So hängt die Frage, ob derartige Belästigungen als erheblich und damit als schädliche Umweltauswirkungen anzusehen sind, nicht nur von der jeweiligen Immissionskonzentration, sondern auch von der Geruchsqualität (es riecht nach. . .), der Geruchsintensität, der Hedonik (angenehm, neutral oder unangenehm), der tages- und jahreszeitlichen Verteilung der Einwirkungen, dem Rhythmus, in dem die Belästigungen auftreten, der Nutzung des beeinträchtigten Gebietes sowie von weiteren Kriterien ab (vgl. Nummern 3.1 und 5 dieses Anhangs). Wissenschaftliche Erkenntnisse belegen,*	Richtig ist, dass auch gewerbliche Nutzungen einen Schutzanspruch gegenüber Belästigungen durch Gerüche besitzen. Im Bebauungsplanverfahren wurden daher alle möglichen Geruchsemissionen, die sich aus den Anlagen des Abfallwirtschaftszentrums, der Deponie und der MBA, aber auch aus anderen Quellen, wie landwirtschaftlichen Betrieben in der Umgebung ergeben könnten, gutachterlich ermittelt. Die möglichen Geruchsimmissionen, die von diesen Quellen auf die geplanten Gewerbeflächen einwirken können, wurden berechnet. Es ist richtig, dass Gerüche je nach subjektivem Empfinden unterschiedlich stark belästigend wahrgenommen werden. Die Bewertungsmethoden der GIRL und der TA Luft dienen dazu, den Grad der Belästigung zu objektivieren und damit beurteilbar zu machen. Das Abstellen auf die Geruchshäufigkeit stellt eine anerkannte fachliche Methode dar, um den Grad der Belästigung für die jeweilige Nutzungsart zu beurteilen. Auch die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bedienen sich keiner anderen Beurteilungsgrundlage. Von daher ist nicht erkennbar, warum etwaige Beschwerden nicht gutachterlich entkräftet werden können sollten. Entscheidend für die Genehmigungsfähigkeit der Anlagen der EBL und der Deponie ist die Einhaltung der in der GIRL bzw. TA Luft für Gewerbegebiete festgelegten Grenzwerte. Nach Prüfung bestehen keine Zweifel, dass diese Grenzwerte in den überwiegenden Teilen des Plangebiets eingehalten werden können und dass in dem Teilgebiet GE 8, das von möglichen Überschreitungen der Grenzwerte betroffen sein kann, zum Schutz der im geplanten Gewerbegebiet arbeitenden bzw. sich dauerhaft aufhaltenden Menschen vor Belästigungen durch Gerüche wirksame Maßnahmen zur Minderung der Geruchsemissionen getroffen werden können. Diese bestehen vor allem in der Errichtung eines geschlossenen, hinreichend hohen Gebäuderiegels parallel zur Straße Raabrede sowie in der Berücksichtigung von Luftfilteranlagen bei der technischen Ausstattung der Gebäude.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
dass mit der Geruchshäufigkeit eine sachgerechte und hinreichend genaue Beschreibung des Belästigungsgrades von Anwohnerinnen und Anwohnern möglich ist.“ Vor diesem Hintergrund wurde zur Beurteilung der Situation ein Geruchsgutachten erstellt, in dem insbesondere die Häufigkeit der Geruchsbelästigungen ermittelt wurde. Rechtsgrundlage dafür war bisher die Verwaltungsvorschrift zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen (GIRL), die jetzt im Anhang 7 der neuen TA Luft aufgegangen ist. Selbst wenn, wie in dem aktuellen Geruchsgutachten (das auf Basis der Neufassung der TA Luft überarbeitet werden muss) festgestellt wurde, dass die zulässige Überschreitungshäufigkeit der Geruchsstunden eingehalten wird, bedeutet dies im Umkehrschluss gerade nicht, dass es keine Beschwerden von Anwohner:innen geben könnte. Dadurch, dass es keine geeigneten Messverfahren gibt, würden sie solche Beschwerden nicht objektivieren oder gar entkräften können. Die Belastungen liegen nach den Feststellungen des Gutachters bei einem Teilgebiet (GE 8) deutlich über den zulässigen Werten, im übrigen Gebiet im Grenzbereich des bisher zulässigen. Die Neufassung der einschlägigen Verwaltungsvorschrift lässt bei reinen Gewerbegebieten ohne jegliche Wohnnutzung auch einen höheren Grenzwert zu. So können im Einzelfall Überschreitungen statt bei 15% nunmehr bei bis zu 25 % der Jahresstunden zulässig sein. Allerdings liegt die Entscheidung, welche Belastung zumutbar und damit zulässig wäre, im Ermessen der Behörde. Es ist aus Sicht der EBL zumindest fraglich, dass die Genehmigungsbehörde höhere Immissionen als bisher zulässt.	Für die übrigen Teilgebiete des Gewerbegebiets werden, nach gutachterlicher Prüfung, die einschlägigen Immissionsrichtwerte der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) bzw. der TA Luft eingehalten, ohne das weitere Festsetzungen oder Maßnahmen erforderlich werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass es zum Schutz erforderlich ist, für das Teilgebiet GE8 Maßnahmen zur Minderung der Geruchsemissionen zu treffen. Diese Annahmen wurden auch in einer Neuberechnung der Geruchsemissionen vom Januar 2022 nach der TA Luft bestätigt. Legt man die nach der Neufassung der TA Luft geltenden zulässigen Überschreitungen der Jahresgeruchsstunden zugrunde, so wären im gesamten Gewerbegebiet keinerlei Maßnahmen zum Schutz vor Geruchsimmissionen erforderlich, da sich der Immissionswert von 0,15 für Gewerbe- und Industriegebiete auf eine Wohnnutzung im Gewerbe- bzw. Industriegebiet (beispielsweise Betriebsinhaberinnen und Betriebsinhaber, die auf dem Firmengelände wohnen), bezieht. Betriebswohnungen sind jedoch im gesamten Gewerbegebiet, gemäß Festsetzung 1.1, unzulässig. Da aber auch Beschäftigte eines anderen Betriebes als Nachbarinnen und Nachbarn mit einem Schutzanspruch vor erheblichen Belästigungen durch Geruchsimmissionen gelten, ist die Höhe der zumutbaren Immissionen im Einzelfall zu beurteilen. Ein Immissionswert von 0,25 sollte gemäß TA Luft nicht überschritten werden. In der Abwägung wird daher daran festgehalten, für das Teilgebiet 8 weitergehende Maßnahmen vorzusehen und damit ein dem bisherigen Qualitätsstandard der GIRL entsprechendes Schutzniveau für das Gewerbegebiet zu sichern.	
1.8 Geruchsemissionen – Ausschluss nachbarrechtlicher Ansprüche In Anbetracht dieser Situation kommt der Frage, ob beispielsweise Regelungen in den Grundstückskaufverträgen geeignet sein können, mögliche Ansprüche von Anwohner:innen wirksam ausschließen zu können, eine besondere Bedeutung zu.	Im Bebauungsplanverfahren wurde geprüft, inwieweit das geplante Gewerbegebiet Belästigungen durch Gerüche ausgesetzt sein kann und welche Festsetzungen und Maßnahmen im Plangebiet selbst erforderlich werden, um unzumutbare Belästigungen durch Gerüche für die im Gebiet arbeitenden Menschen zu vermeiden. In den Bereichen des Plangebiets, in denen derartige Maßnahmen erfor-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Dazu hat der Bereich Recht wie folgt Stellung genommen: *„Im Hinblick auf den B-Plan Semiramis für das Gewerbegebiet in der Nähe des Abfallwirtschaftszentrums war noch die Frage offen, inwiefern vertragliche Vereinbarungen zwischen der KWL und den Käufern der Grundstücke im zukünftigen Gewerbegebiet geeignet sind, aktuelle und zukünftige Konflikte im Hinblick auf die vom Abfallwirtschaftszentrum ausgehenden Immissionen zu beseitigen. Dazu aus hiesiger Sicht folgendes:* *Zu unterscheiden ist dabei, wie sich derartige Vereinbarungen auf den B-Plan an sich auswirken und ob und wie sie geeignet sind, zukünftige nachbarrechtliche Ansprüche zu beseitigen. Wobei mit letzteren nicht nur zivilrechtliche Ansprüche gemeint sind, sondern auch mögliche Widersprüche gegen künftig zu erteilende Genehmigungen für einzelne Anlagen im Abfallwirtschaftszentrum.* <u>Auswirkungen auf den B-Plan</u> *Entsprechende Vereinbarungen, in denen auf die Geltendmachung von Abwehrrechten verzichtet wird, sind nicht geeignet, einen Abwägungsmangel zu beseitigen oder die erforderliche Abwägung zu ersetzen. Vorliegend sind im Rahmen des B-Plans verschiedene öffentliche Interessen gegeneinander abzuwägen. Es geht dabei nicht nur um die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern auch um die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallbeseitigung, die gleichzeitig auch die ordnungsgemäße Beseitigung des Abwassers umfasst, da die Einbindung des Abfallwirtschaftszentrums einen wesentlichen Bestandteil des Entwässerungskonzepts für das Gewerbegebiet bildet. Deswegen muss durch die Planung zum einen sichergestellt werden, dass die Geruchsbelästigungen im Gewerbegebiet nicht die einschlägigen Richtwerte überschreiten und gleichzeitig durch die heranrückende Bebauung nicht der Betrieb des Abfallwirtschaftszentrums gefährdet werden. Insofern hat sich die Abwägung nicht nur auf das Plangebiet selbst zu erstrecken, sondern auch Auswirkungen auf Grundstücke außerhalb des Plangebietes.* *Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschluss vom 23.01.2002 - 4 BN 3/02) lassen sich Abwägungsmängel wegen unzureichender Lösung eines Konflikts nicht allein durch einen (dinglich gesicherten) Verzicht auf die Abwehrrechte der Betroffenen überwinden. Insofern stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass private Verzichtserklärungen weder für die städtebauliche Ordnung noch für die Frage der Be-*	derlich sind, wurden diese zulasten des Gewerbegebiets festgesetzt. Für die Anlagen, von denen die Emissionen ausgehen, wurden keine emissionsmindernden Maßnahmen vorausgesetzt. Das Gewerbegebiet schützt sich selbst, durch die heranrückende Bebauung wird der Betrieb der Deponie und des Abfallwirtschaftszentrums nicht gefährdet. Ergänzende nachbarliche Vereinbarungen, in denen auf die Geltendmachung von Abwehrrechten gegen Geruchsbelästigungen verzichtet wird, können sinnvoll sein, um Widersprüchen gegen künftig zu erteilende Genehmigungen für einzelne Anlagen im Abfallwirtschaftszentrum vorzubeugen und derartige Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Sie sind jedoch nicht erforderlich, um einem immissionsschutzrechtlichen Konflikt im Bebauungsplan abzuhelfen, da ein immissionsschutzrechtlicher Konflikt nachgewiesener Weise gar nicht erkennbar ist. Die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen sind ohne Verletzung des genehmigten Bestandsbetriebes der EBL hinsichtlich der von dieser zu beachtenden Immissionswerte der TA Luft umsetzbar. Dazu sieht der Bebauungsplan - zu Lasten des geplanten Gewerbegebiets – für das von Überschreitungen betroffene Teilgebiet Festsetzung zur Minderung von Belästigungen vor. In den übrigen Teilgebieten des Gewerbegebiets sind weitergehende Maßnahmen wie Filteranlagen o.ä. hingegen nicht erforderlich, da alle Grenzwerte eingehalten werden und kein immissionsschutzrechtlicher Konflikt besteht. Es ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, wonach bei den bestehenden Anlagen der EBL mit zusätzlichen Auflagen zu rechnen ist. Es ergeben sich ebenfalls keine Anhaltspunkte dafür, dass Erweiterungen der bestehenden Anlagen der EBL oder zukünftige neue Anlagen nicht mehr genehmigungsfähig sein könnten.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einträchtigung öffentlicher Belange von Bedeutung sind. Private Verzichtserklärungen können allerdings dann bedeutsam sein, wenn sie sich nicht auf den Verzicht auf Abwehrrechte beschränken, sondern objektiv zu einer Konfliktlösung führen. Eine Zustimmung führe z.B. dann weiter, wenn sie alle künftigen Konflikte entfallen lasse und dadurch auch künftige Konfliktlösungen entbehrlich mache; so könne der öffentliche Belang der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen beispielsweise dadurch überwunden werden, dass sich der Eigentümer des einzigen in der näheren Umgebung des störenden Vorhabens vorhandenen Wohnhauses zu dessen Abriss bereit finde. Ebenso könne dem öffentlichen Belang „schädliche Umwelteinwirkungen“ der Boden entzogen werden, wenn ein Nachbar einem lärmintensiven Vorhaben zustimme, weil er in sein Gebäude Schallschutzfenster einbaut und der Konflikt dadurch ausgeräumt wird. Entscheidend sei jedoch immer, dass der Konflikt selbst tatsächlich gelöst sei. Der Verzicht auf Abwehransprüche könne ein Indiz für das Vorhandensein einer Konfliktlösung sein, niemals aber selbst die Konfliktlösung darstellen. *Für das B-Planverfahren haben die beabsichtigten bzw. bereits abgeschlossenen Verzichtserklärungen somit keine Auswirkungen, sondern es sind die widerstreitenden Interessen ordnungsgemäß gegeneinander abzuwägen und einer Konfliktlösung zuzuführen.* *<u>Auswirkungen auf zukünftige Ansprüche gegen das Abfallwirtschaftszentrum</u>* *Auf jeden Fall ist es grundsätzlich möglich, eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen, mit der auf die Geltendmachung zivil- und öffentlich-rechtlicher Nachbaransprüche verzichtet wird. Auch ist zu diesem Zwecke die Eintragung einer Grunddienstbarkeit in Form einer Ausschlussdienstbarkeit i.S.v. § 1018 Var.3 BGB möglich. Die Ausschlussdienstbarkeit betrifft in erster Linie die dingliche Verpflichtung, nachbarrechtliche Befugnisse gem. §§ 904-924 BGB nicht oder nur eingeschränkt auszuüben. Inhalt der Dienstbarkeit kann neben dem Verzicht auf private Rechte auch der Verzicht auf öffentlich-rechtliche Positionen sein, aber nur soweit diese aus dem privatrechtlichen Eigentumsrecht am dienenden Grundstück erwachsen. Hierunter fallen auch nachbarrechtliche Abwehransprüche des öffentlichen Baurechts (u.a. OLG Hamm, Beschluss v. 08.03.2013 - 15 W 233/12). Auf jeden Fall hat ein solcher Verzicht aber nur materiell-rechtliche Wirkung und keine verfahrensrechtliche Wirkung, da ein Verzicht auf Rechtsmittel nur gegenüber der Behörde und auch erst nach Erlass des entsprechenden Verwaltungsaktes erklärt werden. Anders würde es sich*	Richtig ist, dass neu zu errichtende Anlagen den Nachweis erbringen müssen, dass ihr Betrieb den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen genügt. Hierzu gehören auch die Geruchsemissionen. Es ist richtig, dass durch das Heranrücken des Gewerbegebiets an die Anlagen der EBL weitere, wenn auch nicht in besonderem Maße schützenswerte, Immissionsorte bei der Prüfung der Anlagenzulassung zu berücksichtigen sein werden. Trotz der Lage des Abfallwirtschaftszentrums und der Deponie im baulichen Außenbereich kann die EBL nicht für sich beanspruchen, gänzlich uneingeschränkt emittieren zu können. Bereits jetzt ist durch die Wohnbebauung in der Ortslage Niederbüssau eine zu berücksichtigende schutzbedürftige Nutzung benachbart. In Bezug auf etwaige Mehraufwendungen, die durch erforderliche Auflagen entstehen können, ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass das Gelände des Abfallwirtschaftszentrums und der Deponie sehr groß ist und eine Anordnung besonders emittierender Anlagen auch vom Gewerbegebiet abgerückt erfolgen könnte, um solche Mehraufwendungen zu reduzieren oder abzuwenden. In der Abwägung wird der Stärkung des Gewerbestandortes Lübeck durch Ausweisung des neuen Baugebietes ein höheres Gewicht zugemessen als einem weiterhin vollkommen unbeeinträchtigten Betrieb der Abfallbeseitigungsanlagen. Es wird für zumutbar gehalten, dass bei zukünftigen Anlagengenehmigungen möglicherweise höhere Immissionsschutzauflagen auferlegt werden. Da die Hansestadt Lübeck aufgrund der sich neu ansiedelnden Unternehmen höhere Gewerbesteuereinnahmen erwartet, wurde in Aussicht gestellt, dass sich die HL bei Bedarf an den hierfür entstehende Kosten beteiligt.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
nur bei einem Verzicht verhalten, der unter der auflösenden Bedingung erteilt wird, dass der Verwaltungsakt einen bestimmten Inhalt hat. Dennoch kann sich der Eigentümer aber verpflichten, nicht öffentlich-rechtlich gegen vorzugehen, da darin nicht ein Verzicht auf den Rechtsbehelf gesehen wird, sondern nur der zulässige Verzicht auf die materielle Rechtsposition. Der entgegen einer solchen Vereinbarung eingelegte Rechtsbehelf ist dann wegen arglistiger Ausübung des Verfahrensrechts bzw. aufgrund fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses als unzulässig anzusehen. *Vor diesem Hintergrund dürfte es zumindest möglich sein, entsprechende Regelungen über die Duldung von Immissionen und Nichteinlegung von Rechtsbehelfen zu treffen. Eine umfassende dingliche Sicherung über eine Grunddienstbarkeit kann aber nach dem zuvor dargestellten nur für solche Recht erfolgen, die aus dem Eigentum resultieren. Damit sind vor allem die zivilrechtlichen und auch baurechtlichen Ansprüche umfasst. Vorliegend handelt es sich aber um Genehmigungen nach dem BImSchG. Mögliche Abwehransprüche nach dem BImSchG resultieren aber nicht ausschließlich aus dem Eigentum. Da das BImSchG den Schutz vor Umweltgefahren beabsichtigt, ist damit der Kreis derjenigen, die sich gegen eine Genehmigung wehren können, erheblich weiter. Auch hier sind die Nachbarn Widerspruchs- und klagebefugt. Die Nachbareigenschaft hängt aber nicht vom Eigentum ab, sondern erfordert allein eine räumliche Beziehung zum Einwirkungsbereich der Anlage und eine besondere Beziehung zu einem Ort im Einwirkungsbereich der Anlage. Darunter fallen natürlich zunächst die Eigentümer und Bewohner der im Einwirkungsbereich gelegenen Grundstücke, aber auch alle Personen, die im Einwirkungsbereich arbeiten. Der Kreis derjenigen, die Ansprüche nach dem BImSchG geltend machen können, resultiert damit nicht aus dem Eigentum. Es ist daher in der Tat fraglich, ob in diesen Konstellationen die Eintragung einer Dienstbarkeit möglich wäre. Gegen eine vertragliche Vereinbarung an sich, dürften auch hier keine Bedenken bestehen. Wie sich aber aus der zuvor aufgezeigten Definition des Nachbarn im Sinne des BImSchG zeigt, bietet eine Vereinbarung allein mit dem Käufer keinen umfassenden Schutz vor Widersprüchen anderer Personen, die im Sinne des BImSchG als Nachbarn einzuordnen sind und es ist auch fraglich, ob ein solcher Verzicht durch Grunddienstbarkeit gesichert werden kann.* *Natürlich sollte deswegen nicht auf derartige Vereinbarungen verzichtet werden, da damit zumindest die Gefahr der allein aus dem Eigentum resul-*		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
tierenden Ansprüche reduziert werden kann. Gleiches gilt für deren dingliche Sicherung. *Damit können aber nicht jedwede Drittwidersprüche in einem Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG ausgeschlossen werden, da auch künftige Mieter und Mitarbeiter, aber auch sonstige Personen, die sich regelmäßig im Einwirkungsbereich der Anlage aufhalten, gegen diese vorgehen können.* *Insgesamt wird man wohl davon ausgehen müssen, dass den größten Schutz eine umfassende Lösung des Konflikts unter Abwägung aller Interessen und Ausschöpfung möglicher Maßnahmen im B- Planverfahren bietet."* Eine Lösung des Konflikts durch entsprechende Klauseln in den Grundstückkaufverträgen ist damit nicht möglich. Die Lösung muss im Abwägungsprozess im B-Plan Verfahren gefunden werden. In ihrem Gespräch mit der KWL und der Stadtplanung wurden weitere Auflagen z.B. Filteranlagen für alle Gebäude abgelehnt. Neben einer möglichen zeitlichen Verzögerung des Verfahrens, war es insbesondere die vermutete Einschränkung der Vermarktbarkeit der Grundstücke, die eine Zustimmung verhindert hat. Selbst wenn Änderungen im Rahmen der bestehenden Genehmigungen oder auch Erweiterungen genehmigt werden würden, ist sicher mit Auflagen zu rechnen, die ohne Gewerbegebiet nicht zu erwarten wären. Die daraus entstehenden Mehrkosten müssten durch den Gebührenzahler aufgebracht werden. Eine Übernahme oder Beteiligung an den Kosten hat die KWL kategorisch abgelehnt. Als Fazit bleibt festzuhalten, dass durch die Ansiedlung des Gewerbegebietes ein Interessenkonflikt entstanden ist, der im B-Plan Verfahren gelöst werden müsste. Zum jetzigen Zeitpunkt scheint es darüber aber keinen Konsens zu geben. Festzuhalten bleibt: 1. Geruchsimmissionen können auch innerhalb der zulässigen Grenzwerte zu Konflikten mit Anwohner:innen führen. 2. Es gibt kein Messverfahren mit dem solche Konflikte befriedet werden könnten. 3. Es ist ungewiss, ob und in welchem Umfang zukünftige Entwicklungen im Abfallwirtschaftszentrum mit der Ansiedlung von Gewer-		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
bebetrieben in unmittelbarer Nähe zu ihren Anlagen noch genehmigungsfähig sind. 4. Wenn zukünftig Genehmigungen erteilt werden, ist mit Auflagen zu rechnen, die daraus resultierenden Mehrkosten können erheblich sein und wären vom Gebührenzahler zu tragen. Vor diesem Hintergrund können die EBL diesem B-Plan in seiner jetzigen Form nicht zustimmen.		
Nr. 2. LLUR, Technischer Umweltschutz, Abfallwirtschaft (Schreiben vom 01.03.2022)		
2.1 Geruchsemissionen Der B-Plan in seiner vorliegenden Fassung würde zu einer erheblichen Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten der benachbarten Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Lübeck führen, hier insbesondere für das Biomassewerk, aber auch für die MBA Lübeck mit einer Schlüsselrolle für die Abfallentsorgung Schleswig-Holsteins: Bis zu 8 % Jahresgeruchsstunden im Gewerbegebiet gehen allein von der MBA aus, bis zu 60 % vom Biomassewerk. Die Einschränkungen betreffen unter anderem eine potentielle zukünftige Durchsatzsteigerung sowie den Einsatz zusätzlicher Inputstoffe (Erweiterung des Positivkatalogs). Sollten weitergehende Geruchsminderungsmaßnahmen erforderlich werden, kann dies mit erheblichen Kosten und im Falle einer weitergehenden Einhausung geruchsintensiver Bereiche mit einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im Biomassewerk verbunden sein. Im äußersten Fall würden ein Umzug des Biomassewerkes oder eine Neuausschreibung der Biomassemengen erforderlich werden. Hiermit würde die Synergie zwischen MBA und Biomassewerk verloren gehen. Zur Klärung von Konfliktlagen infolge nachbarschaftlicher Beschwerden infolge subjektiv unzumutbare Geruchsimmissionen bedarf es einer Rasterbegehung (Anhang 7 der TA Luft, Nr. 4.3). Eine solche Konfliktlage kann durch bereits einen Beschwerdeführer geschaffen werden und zu Kosten von über 100.000 € für die Stadt Lübeck führen. Beispiel: https://openjur.de/u/2228225.html („Eine Rasterbegehung über ein halbes Jahr mit 52 Begehungen verursache Kosten in Höhe von 93.968,96 € netto.“). Bei der MBA Neumünster erfolgte infolge eines Beschwerdeführers eine Rasterbegehung über 6 Jahre bis zum September	Die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen sind ohne Verletzung des genehmigten Bestandsbetriebes der EBL hinsichtlich der von dieser zu beachtenden Immissionswerte der TA Luft umsetzbar. Es ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, wonach bei den bestehenden Anlagen der EBL mit zusätzlichen Auflagen zu rechnen ist. Es ergeben sich ebenfalls keine Anhaltspunkte dafür, dass Erweiterungen der bestehenden Anlagen der EBL oder zukünftige neue Anlagen nicht mehr genehmigungsfähig sein könnten. Richtig ist, dass neu zu errichtende Anlagen den Nachweis erbringen müssen, dass ihr Betrieb den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen genügt. Hierzu gehören auch die Geruchsemissionen. Es ist richtig, dass durch das Heranrücken des Gewerbegebiets an die Anlagen der EBL weitere, wenn auch nicht in besonderem Maße schützenswerte, Immissionsorte bei der Prüfung der Anlagenzulassung zu berücksichtigen sein werden. Trotz der Lage des Abfallwirtschaftszentrums und der Deponie im baulichen Außenbereich kann die EBL nicht für sich beanspruchen, gänzlich uneingeschränkt emittieren zu können. Bereits jetzt ist durch die Wohnbebauung in der Ortslage Niederbüssau eine zu berücksichtigende schutzbedürftige Nutzung benachbart. In Bezug auf etwaige Mehraufwendungen, die durch erforderliche Auflagen entstehen können, ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass das Gelände des Abfallwirtschaftszentrums und der Deponie sehr groß ist und eine Anordnung besonders emittierender	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
2013. Infolge der Ergebnisse dieser Rasterbegehung erfolgten Investitionen in Höhe von ca. 2 Mio. Euro. Da Rasterbegehungen auf einer geringen Anzahl von Begehungsdaten und einem umfänglichen statistischen Überbau fußen, sind deren Ergebnisse – insbesondere bei kurzen Begehungszeiträumen - nicht notwendigerweise nachbarschaftsbefriedend.	Anlagen auch vom Gewerbegebiet abgerückt erfolgen könnte, um solche Mehraufwendungen zu reduzieren oder abzuwenden. In der Abwägung wird der Stärkung des Gewerbestandortes Lübeck durch Ausweisung des neuen Baugebietes ein höheres Gewicht zugemessen als einem weiterhin vollkommen unbeeinträchtigten Betrieb der Abfallbeseitigungsanlagen. Es wird für zumutbar gehalten, dass bei zukünftigen Anlagengenehmigungen möglicherweise höhere Immissionsschutzauflagen auferlegt werden. Da die Hansestadt Lübeck aufgrund der sich neu ansiedelnden Unternehmen höhere Gewerbesteuereinnahmen erwartet, wurde in Aussicht gestellt, dass sich die HL bei Bedarf an den hierfür entstehende Kosten beteiligt.	
2.2 Festsetzung Nr. 1.5 Die Annahme, dass eine massive Bebauung großräumig einen erheblichen „Geruchsschatten“ werfen könnte, ist bisher noch nicht verifiziert worden. Insbesondere bei der diffusiven Ausbreitung von Gerüchen an windarmen Tagen kann die Wirkung eines „270 m langen, mindestens 113 m tiefen und mindestens 20 m hohen Gebäudes“ eingeschränkt sein. Insofern sind die Angaben im Entwurf des Geruchstechnischen Berichtes der ZECH Umweltanalytik GmbH Lingen mit der Nr. LG16353.1/01 vom 31.01.2022 nicht belastbar, denen zufolge diese 20 m hohe Bebauung zu einer Verringerung von • bis zu 20 %-Punkten vor dem Gebäude und • bis zu 9 %-Punkten hinter dem Gebäude (in Richtung Gewerbe gebiet) führen wird. Eine Barriere in Form eines Bauwerkes zwischen Biomassewerk und dem nördlichen Bereich des Gewerbegebietes ist zumindest optisch und psychologisch, u. U. auch bezüglich Geruchsimmissionen sinnvoll und hilfreich.	Die abschirmende Wirkung eines entsprechenden Baukörpers wurde gutachterlich durch Ausbreitungsberechnungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik modelliert und nachgewiesen. Da darüberhinausgehende Möglichkeiten einer Verifizierung in der Planungsphase nicht bestehen, kann davon ausgegangen werden, dass die erfolgten Berechnungen für die Abwägung und Konfliktbewältigung auf Ebene der Bebauungsplanung hinreichend belastbar sind.	Keine Berücksichtigung
2.3 Ausweitung der Festsetzung Nr. 5.1 auf weitere Flächen Dennoch sollte konservativ (überschätzend) davon ausgegangen werden, dass die Geruchsbelastung im Gewerbegebiet sich aus Anlage 7.2.2 des Entwurfes des Geruchstechnischen Berichtes der ZECH Umweltanalytik GmbH Lingen mit der Nr. LG16353.1/01 vom 31.03.2022 ableiten lässt (Gesamtbelastung an Geruchsimmissionen ohne geplante Gebäude).	Legt man die nach der Neufassung der TA Luft geltenden zulässigen Überschreitungen der Jahresgeruchsstunden zugrunde, so wären im gesamten Gewerbegebiet keinerlei Maßnahmen zum Schutz vor Geruchsimmissionen erforderlich, da sich der der Immissionswert von 0,15 für Gewerbe- und Industriegebiete auf eine Wohnnut-	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nach Erfahrung des LLUR sind Geruchshäufigkeiten von 10 bis 15 % Jahresgeruchsstunden im Bereich von Dauerarbeitsplätzen konfliktträchtig. Daher wird empfohlen, die bereits im B-Plan unter Nr. 5.1 für Teilgebiet GE 8 definierte Maßgabe auf • die südlichen Bereiche der Teilgebiete GE 7 und GE 6; • die gesamte Fläche des Teilgebietes GE 5 sowie • den südlichen Bereich des Teilgebiet GE 1 auszudehnen: „… ist bei Gebäuden durch ein Lüftungssystem mit geeigneter Geruchsfiltertechnik sicherzustellen, dass Mitarbeiter nicht mehr als 15 % der Jahresstunden Gerüchen aus dem Biomassewerk südlich der Straße Raabrede ausgesetzt sind." Im Sinne einer Konfliktminimierung sollten auch auf allen vorgenannten Bereichen in den Teilgebieten 1, 5, 6 und 7 (auf allen Rasterflächen mit > 10 % Jahresgeruchsstunden) die bisher nur für die mit A gekennzeichnete Fläche vorgesehene Vorgabe gelten. Demzufolge sollten auf den vorgenannten Flächen (> 10 % Jahresgeruchsstunden) ausgeschlossen werden, dass sich Fenster in Richtung der Straße Raabrede öffnen lassen. Dabei ist beachtenswert, dass auch eine Geruchshäufigkeit von ≤ 10 % Jahresgeruchsstunden in der Außenluft zu einer Geruchshäufigkeit von > 15 % Jahresgeruchsstunden in der Innenluft führen kann. Die vorgenannten Bedenken gegen den B-Plan in der vorliegenden Form gelten insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Gewerbegebiet – wenn auch unter Einschränkungen – Verkaufsstätten zugelassen sind.	zung im Gewerbe- bzw. Industriegebiet (beispielsweise Betriebsinhaberinnen und Betriebsinhaber, die auf dem Firmengelände wohnen), bezieht. Betriebswohnungen sind jedoch im gesamten Gewerbegebiet, gemäß Festsetzung 1.1, unzulässig. Da aber auch Beschäftigte eines anderen Betriebes als Nachbarinnen und Nachbarn mit einem Schutzanspruch vor erheblichen Belästigungen durch Geruchsimmissionen gelten, ist die Höhe der zumutbaren Immissionen im Einzelfall zu beurteilen. Ein Immissionswert von 0,25 sollte gemäß TA Luft nicht überschritten werden. In der Abwägung wurde trotz Unzulässigkeit einer Wohnnutzung daran festgehalten, für das Teilgebiet GE 8 weitergehende Maßnahmen vorzusehen und damit ein dem bisherigen Qualitätsstandard der GIRL entsprechendes Schutzniveau für das Gewerbegebiet zu sichern. Insofern entsprechen die Festsetzungen zur Minderung von Belästigungen durch Geruch bereits einer Planung zur sicheren Seite. In den übrigen Teilgebieten des Gewerbegebiets sind weitergehende Maßnahmen wie Filteranlagen o.ä. hingegen nicht erforderlich, da bereits alle Grenzwerte eingehalten werden und kein immissionsschutzrechtlicher Konflikt besteht. Für die Ausdehnung der festgesetzten Maßnahmen auf weitere Bereiche über das Teilgebiet GE 8 hinaus besteht kein Grund und würde einer unverhältnismäßigen Einschränkung zu Lasten des geplanten Gewerbegebiets entsprechen. Ein immissionsschutzrechtlicher Konflikt ist unter Berücksichtigung der getroffenen Festsetzungen nachgewiesener Weise nicht erkennbar. Die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen sind ohne Verletzung des genehmigten Bestandsbetriebes der EBL hinsichtlich der von dieser zu beachtenden Immissionswerte der TA Luft umsetzbar.	
Nr. 3. Die Autobahn GmbH des Bundes (Schreiben vom 04.02.2022)		
3.1 Hinweise zur FNP-Änderung Die Niederlassung Nord der Autobahn GmbH des Bundes, nimmt zu dem oben bezeichneten Planvorhaben wie folgt Stellung. Das Planvorhaben weist zur nordöstlich verlaufenden Bundesautobahn	Eine Beeinträchtigung der Entwicklungsziele der betreffenden Kompensationsflächen wird durch die vorliegende Planung nicht ausgelöst. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
(BAB) A 20 einen Abstand von mindestens 165 m auf. Aus dem Planvorhaben ergeben sich demzufolge keine direkten Betroffenheiten der Anbauverbots- oder Anbaubeschränkungszone der BAB A 20 gemäß § 9 (1) und (2) des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). An den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in südöstlicher Richtung anschließend befinden sich im Bereich des Glindbruchgrabens Kompensationsflächen (Gemarkung Vorrade, Flur 4, Flurstücks-Nr. 64, 65, 66; Flur 1, Flurstücks-Nr. 67; Flur 3, Flurstücks-Nr. 67), die im Zuge der Planfeststellung für den Bau des Abschnitts A 20 Teilstrecke 2 Genin – Groß Grünau rechtsverbindlich festgesetzt worden sind. Die Entwicklungsziele der Kompensationsflächen sehen u.a. eine Wiederherstellung bzw. Neuschaffung von Amphibienlebensräumen sowie eine extensive Grünlandnutzung vor. Die Entwicklungsziele, die sich aus den planfestgestellten Unterlagen, der Genehmigung sowie den nachfolgenden Planungen (z.B. LAP) ergeben, dürfen durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.		
3.2 Hinweise zur Anbauverbotszone der BAB A 20 Das Planvorhaben weist zur, nordöstlich verlaufenden Bundesautobahn (BAB) A 20 einen Abstand von mindestens 165 m auf. Aus dem Planvorhaben ergeben sich demzufolge keine direkten Betroffenheiten der Anbauverbots- oder Anbaubeschränkungszone der BAB A 20 gemäß § 9 (1) und (2) des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG).	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
3.3 Sicherung der Entwicklungsziele der planfestgestellten Kompensationsflächen im Bereich Glindbruchgraben An den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in südöstlicher Richtung anschließend befinden sich im Bereich des Glindbruchgrabens Kompensationsflächen (Gemarkung Vorrade, Flur 4, Flurstücks-Nr. 64, 65, 66; Flur 1, Flurstücks-Nr. 67; Flur 3, Flurstücks-Nr. 67), die im Zuge der Planfeststellung für den Bau des Abschnitts A 20 Teilstrecke 2 Genin – Groß Grünau rechtsverbindlich festgesetzt worden sind. Die Entwicklungsziele der Kompensationsflächen sehen u.a. eine Wiederherstellung bzw. Neuschaffung von Amphibienlebensräumen sowie eine extensive Grünlandnutzung vor. Die Entwicklungsziele, die sich aus den planfestgestellten Unterlagen, der Genehmigung sowie den nachfolgenden Planungen (z.B. LAP) ergeben, dürfen durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.	Eine Beeinträchtigung der Entwicklungsziele der betreffenden Kompensationsflächen wird durch die vorliegende Planung nicht ausgelöst. Zur Einschätzung der ökologischen bzw. artenschutzfachlichen Folgewirkungen auf den Glindbruch infolge des geplanten Entwässerungskonzeptes wurde 2021 ein Gutachten von Büro BBS erarbeitet. Dabei war zu beachten, dass in Teilflächen der Glindbruchniederung Ausgleichsmaßnahmen liegen, die im Zuge der Planfeststellung zur BAB 20 geplant und umgesetzt wurden. Gemäß Maßnahmenblatt (Nr. 1.6) hat die Ausgleichsfläche das Ziel einer Kompensation von Eingriffen in den Boden-Wasser-Haushalt (Grünlandbewirtschaftung, Verschluss von Drainagen). Die angegebenen Maßnahmen für Amphibien betreffen nördlicher gelegene Flächen, auf denen Kleingewässer angelegt wurden. Diese liegen nicht im Wirkraum der Oberflächenwasserzuleitung.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Im Ergebnis zeigt das Gutachten, dass der angestrebte Grünlanderhalt unter bestimmten Voraussetzungen anzunehmen ist: Zum einen darf das Wasser nicht zu lange auf den Flächen stehen, damit Trockenzeiten für eine Nutzung übrigbleiben, in denen dann Befahren für Mahd erfolgen kann. Eine Beweidung dürfte ausgeschlossen sein, da keine hochliegenden Flächen zum Ausweichen für Tiere vorhanden sind, sie erfolgt auch zurzeit nicht (keine Einzäunung). Eine 2-3 Tage andauernde Überstauung lässt Zeiträume von > 2 Wochen ohne Überflutung übrig, eine Mahd wird in der Zeit umsetzbar sein. Eine Vernässung ist zu erwarten, da die aktuellen Wasserstände im Graben länger im Jahr niedriger sein dürften. Dies entspricht den Ausgleichszielen. Da die Mahd weiter möglich ist, ist die Voraussetzung erfüllt. Zum anderen darf Wasser nicht so lange auf der Fläche stehen, dass Feuchtgrünlandarten durch z.B. Schilf ersetzt werden oder die Grünlandvegetation abstirbt. Im Sommer und Herbst bei Wachstum der Pflanzen bedeuten wenige Tage Überstauzeit keine Beeinträchtigung für z.B. Flutrasen oder Feuchtgrünlandarten mit z.B. Sumpfdotterblume. Ein Überstau ist in Bachniederungen nicht unnatürlich, Sumpfdotterblumenwiesen finden sich häufig in Talauen. Sie werden dann aber natürlicherweise v.a. im Winter länger überstaut, wenn der Bach Hochwasser führt. Im Sommer sind kurze starke Flutereignisse möglich. Der Zeitraum von wenigen Tagen Überflutung im Sommer ist für die Feuchtvegetation verträglich. Bedeutender für die Steuerung der Pflanzenentwicklung ist die Pflege der Fläche (s. o.). Auch hinsichtlich der kartierten Brutvögel sind keine Verschlechterungen zu erwarten, der Kranich in der Niederung profitiert von der Vernässung. Auch für die Amphibien ist nicht von einer Verschlechterung auszugehen.	
3.4 Hinweise zum Schutz der Kompensationsflächen Gegen den Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck bestehen aus landschaftsplanerischer Sicht keine Bedenken, wenn folgende Punkte berücksichtigt werden: An den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in südöstlicher Richtung angrenzend wird die Glindbruchniederung durch Gehölzstrukturen von den umliegenden Ackerflächen räumlich abgegrenzt (Knick-Nr. M11 – M13	Zum Schutz der Glindbruchniederung als hochwertiger Lebensraumkomplex, zu dessen Wertsteigerung die realisierten Kompensationsmaßnahmen im Zuge des Baus der BAB 20 beigetragen haben, wurden umfängliche Festsetzungen getroffen. Dazu zählen insbesondere der Erhalt der vorhandenen Gehölzstrukturen am Rand des Glindbruchs bzw. der bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahmen (Festsetzung 7.11), die Anlage des Gehölzgürtels als Abschirmgehölz (CEF-Maßnahme, Festsetzung 7.18), die Erhaltung der vorhandenen Obstwiese (Festsetzung 7.19) sowie die	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
gem. Tab. 3 / Begründung z. Bebauungsplan 15.04.00). Mit der Überplanung der Ackerflächen kommt den verbleibenden Gehölzen eine wichtige Funktion zur Abschirmung der Glindbruchniederung gegenüber Störungen aus dem Gewerbegebiet sowie als Lebensraumverbundfunktion zu. Um die Funktionalität der Kompensationsflächen zu gewährleisten, geht die Autobahn GmbH davon aus, dass die Gehölze gem. Festsetzungen 7.18 – 7.20 des B-Planes erhalten bleiben und während der Erschließung des Bebauungsgebietes ggf. durch entsprechende Maßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt werden.	Anpflanzfestsetzungen für die dem Glindbruch nächstgelegenen Gewerbegrundstücke (Festsetzung 7.5). Im Rahmen der derzeit beginnenden Erschließungsplanungen erfolgt eine landschaftsplanerische und artenschutzfachliche Baubegleitung, die die baustellenbedingten Störungen möglichst vermeiden bzw. minimieren soll.	
3.5 Hinweise zum Amphibienschutz Zur Neuschaffung von Amphibienlebensräumen wurden auf den Kompensationsflächen in der Glindbruchniederung Kleingewässer angelegt. Diese Kleingewässer stellen Lebensraum einer bedeutsamen Population der streng geschützten Knoblauchkröte dar. Die Knoblauchkröte nutzt sowohl im Sommer als auch im Winter als Landlebensraum an das Laichgewässer angrenzende Acker- und Grünlandflächen, wo sich die Tiere bis zu 60 cm in den Boden eingraben. Um populationsrelevante Auswirkungen durch z.B. baubedingte Tötungen und damit Beeinträchtigungen der Entwicklungsziele der Kompensationsflächen zu vermeiden, geht die Autobahn GmbH davon aus, dass während der Erschließungsmaßnahmen des B-Plangebietes entsprechende Schutzvorkehrungen (z.B. temporäre Amphibienschutzzäune) für die Knoblauchkröte u.a. Amphibienarten getroffen werden. Die Schutzvorkehrungen sind durch ein fachlich qualifiziertes Planungsbüro zu betreuen und mit der Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Lübeck abzustimmen: kontakt.luebeck@autobahn.de und im cc an strassenverwaltung.nord@autobahn.de	Die Hinweise werden in den Ausgleichsvertrag übernommen und im Rahmen des Planvollzugs berücksichtigt. Im Rahmen der derzeit beginnenden Erschließungsplanungen erfolgt bereits eine landschaftsplanerische und artenschutzfachliche Baubegleitung, die die baustellenbedingten Störungen möglichst vermeiden bzw. minimieren soll.	Berücksichtigung
3.6 Zustimmung zum Regenwasserbewirtschaftungskonzept, sofern eine Bewirtschaftung weiter möglich bleibt und ein Monitoring erfolgt Die Regenwasserbewirtschaftung im B-Plangebiet sieht neben einer Regenrückhaltung auf den Gewerbegrundstücken eine Zuleitung von Oberflächenwasser aus Abflüssen öffentlicher Flächen in zwei zentrale Regerückhaltebecken vor. Von dort wird das Regenwasser vorgereinigt in die Glindbruchniederung eingeleitet. Zur Begrenzung der Vernässung in der Niederung ist eine Drosselung auf 5 l/(s*ha) vorgesehen.	Eine Bewirtschaftung der Kompensationsflächen wird durch das geplante Regenbewirtschaftungskonzept nicht gefährdet. Siehe hierzu Abwägung zu Punkt 3.3. Zum Thema „mögliche Schadstoffbelastungen“: Der Glindbruchniederung fließt derzeit über Grundwasser oder Oberflächenwasserabfluss Regenwasser aus landwirtschaftlicher Nutzfläche zu. Es ist daher im Bestand ein Eintrag von Nährstoffen und ggf. stofflicher Abschwemmung möglich. Aufgrund der geplanten Gewerbeflächen werden Nährstoffeinträge nicht mehr erwartet,	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Autobahn GmbH weist darauf hin, dass durch das geplante Regenwasserbewirtschaftungskonzept die Bewirtschaftung der Kompensationsflächen in der Glindbruchniederung weiterhin gewährleistet sein muss. Dazu muss im Zeitraum von Ende Juni bis Ende Oktober eine Befahrbarkeit und Mahd der Kompensationsflächen möglich sein. Zudem sind ausreichende Klär- und Rückhaltekapazitäten zu schaffen und entsprechende Verschlussmöglichkeiten am Ablauf vorzusehen, damit es auch bei Starkregenereignissen oder nicht auszuschließenden wassergefährdeten Unfällen im Gebiet zu keinen erheblichen Schadstoffbelastungen in der Glindbruchniederung kommt. Als Bedingung für die Zustimmung zum Regenwasserbewirtschaftungskonzept sind im Zuge der Überwachungspflicht von Umweltauswirkungen gem. § 4c BauGB in den ersten 5 Jahren nach Umsetzung des Bebauungsplans jährliche Kontrolltermine zwischen der Gemeinde und einem Vertreter der Autobahn GmbH des Bundes durchzuführen, um negativen Entwicklungstendenzen ggf. entgegensteuern zu können.	da keine relevante Düngung auf Gewerbeflächen erfolgt. Auch Abschwemmungen von Boden sind in geringerem Umfang aufgrund von Versiegelung von Flächen anzunehmen. Eine Zunahme von Verunreinigungen ist für den Abfluss von versiegelten Flächen gegeben. Das gesamte Regenwasser erreicht die Glindbruchniederung über die vorgesehenen Regenrückhaltebecken und die davor geschalteten Regenklärbecken, die gem. den gängigen Richtlinien gebaut werden. Insofern ist von einer ausreichenden Reinigung des Wassers auszugehen. Die Feuchtgrünlandniederung ist zudem ein wenig empfindlicher Biotoptyp gegenüber Einträgen aus der Luft oder dem Einzugsgebiet. Anders als bei z.B. Magerstandorten sind hier nährstoffreichere Bedingungen von Natur aus in der Niederung nicht untypisch. Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität in der Glindbruchniederung wird daher nicht angenommen. Den vorgeschlagenen Monitoringmaßnahmen wird zugestimmt, sie werden durch die untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck in Abstimmung mit der Autobahn GmbH jährlich vereinbart.	
3.7 Hinweise zu Werbeanlagen Anlagen der Außenwerbung sowie Beleuchtung in Ausrichtung auf die Verkehrsteilnehmer der Bundesfernstraße A 20 in einer Entfernung bis zu 40 m vom Rand der befestigten Fahrbahn grundsätzlich unzulässig; in einer Entfernung von 40 bis 100 m vom Rand der befestigten Fahrbahn bedürfen sie – auch an der Stätte der Leistung – einer gesonderten Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. Dies gilt auch für die Bauphase und in Bezug auf die zum Bau und zur Unterhaltung der Anlagen eingesetzten Geräte und Vorrichtungen. Werbeanlagen sind weder nach § 9 Abs. 1 (Anbauverbotszone) noch nach § 9 Abs. 2 FStrG (Anbaubeschränkungszone) gestattet bzw. können nach § 9 Abs. 2 FStrG bei blendfreier Werbung an der Stätte der Leistung (ausschließlich Eigenwerbung) bei dem Fernstraßen-Bundesamt beantragt werden. Im Hinblick auf die Vorgaben aus § 9 Abs. 3 FStrG, § 33 StVO müssen	Die Hinweise zu den Regelungen zu Werbeanlagen gemäß Bundesfernstraßengesetz sowie der Straßenverkehrs-Ordnung werden zur Kenntnis genommen. Sie sind allgemeiner Art und unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Eine Aufnahme in die Festsetzungen oder Hinweise des Bebauungsplanes bedarf es daher nicht.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Werbeanlagen derart beschaffen sein, dass Verkehrsteilnehmer nicht abgelenkt werden und infolgedessen die Sicherheit im Verkehr gefährdet wird. Über die Anbaubeschränkungszone des FStrG hinaus, d.h. auch in einem Abstand von mehr als 100 m vom Rand der Fahrbahn. kann eine Werbeanlage nach der straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift des § 33 StVO (z.B. Pylon mit einer Höhe von über 20 m und beweglicher Werbung) unzulässig sein. Zulässig sind Werbeanlagen daher nur unter folgenden Voraussetzungen: Die Werbung darf nur an der Stätte der Leistung (Betriebsstätte) angebracht sein. Isoliert zu Werbezwecken errichtete oder aufgestellte Anlagen oder Werbeträger sind unzulässig. Die Werbung am Ort der Leistung muss so gestaltet sein, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers nicht erforderlich ist. Dies bedeutet insbesondere, dass die Werbung folgendes gewährleistet: Sie ist nicht überdimensioniert, blendfrei, unbeweglich, in Sekundenbruchteilen erfassbar oder zur nur unterschwelligen Wahrnehmung geeignet. Die amtliche Beschilderung wird nicht beeinträchtigt. Die Anzahl der Werbeanlagen sind auf ein Minimum begrenzt. Unzulässig sind auch am Ort der Leistung (Betriebsstätte) insbesondere folgende, auf den Autobahnverkehr einwirkende Werbeanlagen und Werbemaßnahmen: – Prismenwendeanlagen – Lauflichtbänder – Rollbänder – Filmwände – statische Lichtstrahler Licht- und Laserkanonen und vergleichbare Einrichtungen – Werbung mit Botschaften – akustische Werbung – luft- oder gasgefüllte Werbepuppen oder -ballons. An Pylonen angebrachte Werbung ist nur am Ort der Leistung (Betriebsstätte) und nur dann zulässig, wenn sie den zuvor beschriebenen Anforderungen entspricht. Über die Anbaubeschränkungszone des § 9 Abs. 2 FStrG hinaus, d.h. auch in einem Abstand von mehr als 100 m vom Rand der befestigten Fahrbahn		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
muss eine Werbeanlage nach § 33 StVO so beschaffen sein, dass Verkehrsteilnehmer nicht in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt werden können.		
3.8 Hinweise zur Umsetzung der Planung Des Weiteren gelten bei Umsetzung, für das Planvorhaben, die folgenden Bedingungen und Auflagen: - Die Bundesrepublik Deutschland – Fernstraßen-Bundesamt – ist von Ansprüchen Dritter, die durch die Herstellung und Nutzung des Bauvorhabens entstehen oder damit im Zusammenhang stehen, freizuhalten. - Alle Lichtquellen sind so abzuschirmen, dass eine Blendung der Verkehrsteilnehmer auf der BAB A 20 nicht erfolgt. Sie sind so auszubilden, dass sie durch ihre Form, Farbe, Größe oder den Ort und die Art der Anbringung nicht zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen und -einrichtungen Anlass geben, oder deren Wirkung beeinträchtigen können. - Während der Bauphase sind Behinderungen, Einschränkungen bzw. sonstige Ablenkungen der Verkehrsteilnehmer, durch die zum Bau und zur Unterhaltung der Anlage eingesetzten Geräte und Vorrichtungen auszuschließen. - Vom Straßeneigentum der Autobahn dürfen keine Arbeiten an der Baumaßnahme ausgeführt werden. Auch das Aufstellen von Geräten und Fahrzeugen und das Lagern von Baustoffen, Bauteilen, Boden- und Aushubmassen oder sonstigen Materialien ist auf Straßeneigentum nicht zulässig. - Gegenüber dem Träger der Straßenbaulast für die BAB A 20 besteht für das Bauvorhaben kein Anspruch auf Lärm- und sonstigen Immissionsschutz. Dies gilt auch für den Fall der Zunahme des Verkehrsaufkommens. - Regen- und Schmutzwasser sind nicht in das Entwässerungssystem der Autobahn einzuleiten. Oberflächenwasser darf nicht auf das Gelände der Bundesrepublik Deutschland gelangen. Abweichungen hiervon bedürfen der gesonderten vertraglichen Regelung mit der Autobahn GmbH des Bundes. Bitte beteiligen Sie uns im weiteren Verfahren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen des weiteren Planvollzugs zu berücksichtigen. Sie sind allgemeiner Art und unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Eine Aufnahme in die Festsetzungen oder Hinweise des Bebauungsplanes bedarf es daher nicht.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4. Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 21.01.2022)		
4.1 Hinweise zur Schmutzwasserentsorgung Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der unteren Wasserbehörde zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: **<u>Schmutzwasser</u>** Die Schmutzwasserableitung in Lübeck stellt sich sehr problematisch dar, da das Kanalnetz bereits unter den jetzigen Bedingungen überlastet ist. Durch eine zusätzliche Ableitung in das Kanalnetz kommt es zu vermehrten Mischwassereinleitungen in Gewässer. Die Erschließung des B-Plangebietes Kronsforder Landstraße mit Schmutzwasser kann deshalb nur dann als gesichert gelten, wenn durch den Bau keine zusätzlichen Mischwasserabschläge entstehen. Dies kann durch Kompensationsmaßnahmen wie Abwasserspeicher oder Bau einer Gebietskläranlage erfolgen. Aufgrund dieser Tatsache wurde eine Variantenuntersuchung zur Abwasserentsorgung des B Plangebietes von Ingenieurbüro Friedrich erstellt, die die Abwasserüberleitung mit zentraler Behandlung im Zentralklärwerk favorisiert. Die untere Wasserbehörde kann diesem Vorgehen zustimmen, wenn, wie im Protokoll vom 11.02.2020 dargestellt, eine Speicherkapazität des Abwassers von zwei Tagen gegeben ist. Zudem ist das Schmutzwasser ausschließlich dann in das Kanalnetz zu pumpen, wenn dies grundsätzlich nicht mit Mischwasserabschlägen verbunden ist. Für die ggf. benötigte Pumpstation ist ein Platzbedarf von ca. 500 m^2 auf einer für die Ver- und Entsorgung ausgewiesene Fläche zu berücksichtigen. Diese wird für den Fall benötigt, dass ein Schmutzwasserspeicher errichtet werden muss, falls die Ableitung des Schmutzwassers über die MBA nicht mehr möglich sein sollte.	Der Bebauungsplan sichert durch entsprechende Festsetzung als Fläche für die Abwasserbeseitigung die notwendigen Flächen für eine Schmutzwasserpumpstation und einen Schmutzwasserpufferspeicher.	Berücksichtigung
4.2 Korrektur der Begründung Es sei darauf hingewiesen, dass der maximale Schmutzwasseranfall 73 m^3/d beträgt (Seite 2 des Gutachtens von Ingenieurbüro Friedrich). Aus Sicht der UWB ist die in Anlage 8: Begrünung zum Bebauungsplan (Stand 14.12.2021) auf Seite 36 angegebene maximale Schmutzwassermenge von 73 m^3/h mit einer falschen Einheit versehen (korrekt ist 73 m^3/d).	Der Einheitenfehler in der Begründung wird korrigiert.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.3 Sicherung des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes Eine Ansiedlung mit Gewerbeflächen hat in der Regel eine großflächige Versiegelung des Bodens zur Folge, mit dem Problem, das Regenwasser abzuleiten. Die vorhandenen Gewässerläufe sind ungeeignet, das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen ungedrosselt aufzunehmen. Die in den Unterlagen dargestellte Regenwasserbewirtschaftung ist grundsätzlich wie beschrieben realisierbar. Eine Erschließung kann jedoch nur als gesichert angesehen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: 1. Das Regenwasserbewirtschaftungskonzept sieht eine Rückhaltung von Starkregenereignissen in der Glindbruchbachniederung vor. Die Flächen liegen außerhalb des B- Plangebietes. Mit den Eigentümern dieser Flächen ist deshalb dauerhaft zu sichern, dass diese eingestaut werden können. Im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens für das Drosselbauwerk im Glindbruchbach sowie den Einstau des Gewässers werden die Grundstückseigentümer der betroffenen Flächen beteiligt. Auch aus diesem Grunde ist die Zustimmung und dauerhafte Sicherung der Einstauung nötig. 2. Das geplante Drosselbauwerk zur Realisierung des Überstaus im Glindbruchbach liegt außerhalb des B- Plangebietes in der Raabrede. Mit der Grundstückseigentümerin (Hansestadt Lübeck, Verwaltung: Stadtgrün- und Verkehr) ist abzusichern, dass das Drosselbauwerk errichtet, dauerhaft betrieben und gewartet werden kann. 3. Der südliche Notwasserweg endet, laut Lageplan 03_15-04-00_Teil-A_B-Plan_2021-12-15.pdf mit der B-Plangrenze. Es ist noch unklar, wohin das abgeführte Wasser dann läuft. Wenn es über die Nachbarfläche bis zum Glindbruchbach geführt werden soll, ist dies mit dem Flächeneigentümer dauerhaft zu sichern. Aufgrund der geschilderten Situation sind die unter 1. bis 3. beschriebenen Sicherungen und Nachweise bis zum Satzungsbeschluss vorzulegen, da ansonsten die Erschließung nicht als gesichert angesehen werden kann.	Die Möglichkeit eines temporären Einstaus von Regenwasser in der Glindbruchgrabenniederung steht aus Sicht der Stadt hinreichend wahrscheinlich in Aussicht. Die Rückhaltung des Regenwassers erfolgt in zwei zentralen Rückhaltebecken am nordöstlichen und südöstlichen Rand des Plangebiets im Übergang zwischen Gewerbeflächen und Glindbruchniederung. Die Becken erhalten jeweils einen Überlauf in die Glindbruchgrabenniederung zur gedrosselten Einleitung des Regenwassers gemäß der Einleitmengenbeschränkungen. Die Regenrückhaltebecken sind insbesondere für kurze Starkregen mit hoher Intensität wirksam und dämpfen die Abflussspitzen. Regenereignisse mit längeren Dauern und geringen Intensitäten werden eher in der Grabenniederung zurückgehalten. In diesen Fällen kommt es aufgrund des für die Regenrückhaltebecken gewählten Drosselabflusses nicht zu einer Rückhaltung im Becken. Für diese Regenspenden entsprechen die Regenrückhaltebecken einem Durchlaufbecken. Die für die Rückhaltung des Niederschlagswassers in der Niederung beanspruchten Flächen liegen außerhalb des Plangebiets und befinden sich derzeit im Eigentum der Autobahn GmbH (nördliche Flächen) sowie einem Privateigentümer (südliche Flächen). Die Autobahn GmbH wurde gesondert beteiligt und hat gegen den geplanten temporären Einstau auf ihren Flächen in ihrer Stellungnahme vom 04.02.2022 keine Bedenken erhoben. Eine dingliche Sicherung für diese Flächen ist nicht erforderlich, da die Flächen im öffentlichen Eigentum des Bundes liegen, durch Planfeststellungsbeschluss als naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen förmlich festgesetzt und damit nicht bebaubar sind. Es liegt zudem eine fachgutachterliche Stellungnahme vor, wonach der geplante temporäre Einstau den naturschutzfachlichen Entwicklungszielen der im Rahmen der Planfeststellung festgelegten Ausgleichsmaßnahmen nicht entgegensteht. Es wird ein Gestattungsvertrag vereinbart, wenn neben der bloßen Gestattung noch andere Aspekte, wie z.B. Rechte zum Betreten, Verkehrssicherungspflichten usw. zu regeln sind.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Die Flächen, die im Eigentum der KWL sind, werden entweder der HL übereignet oder es erfolgt eine dingliche Sicherung der Benutzung als Stauflächen zu Gunsten der HL. Für die südlichen Flächen, die im Privateigentum eines Landwirtes stehen, ist ein Ankauf durch die KWL GmbH bereits eingeleitet worden. Die Flurstücke 18/1 und 18/2, auf denen das Wasser des südlichen Notwasserwegs zugeleitet wird, liegen bereits im Eigentum der KWL GmbH. Über die Errichtung, den dauerhaften Betrieb und die Wartung des Drosselbauwerks werden im Erschließungsvertrag Regelungen getroffen. Die Auffassung, dass eine vollständige Sicherung der planexternen, für die Entwässerung benötigten Flächen bereits vor dem Satzungsbeschluss durch Erwerb oder durch Vereinbarungen mit den Eigentümern erfolgt sein muss, wird nicht geteilt. Ein Bebauungsplan muss (erst) zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens – d.h. nach seiner Bekanntmachung - vollzugsfähig sein, da er sonst nicht umsetzbar und damit nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB wäre. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses genügt indes die Einschätzung, dass eine Lösung prognostisch, aber jedenfalls überwiegend, wahrscheinlich ist. Dies ist aus Sicht der Stadt gegeben. Nach prognostischer Sicht der Stadt steht eine Lösung in Aussicht, die mit hinreichender Sicherheit bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplans erreicht werden kann. Der Erwerb ist zwar noch nicht vollzogen, der Erwerb und damit die Verfügbarkeit der Flächen kann nach Einschätzung der Stadt jedoch mit hinreichender Sicherheit erwartet werden.	
4.4 Schnitte Regenrückhaltebecken, Prüfung Flächenbedarfe Nachzuweisen ist, dass die im Lageplan 03_15-04-00_Teil-A_B-	Den Flächen liegt eine mit der unteren Wasserbehörde abgestimmte Entwässerungskonzeption mit Vorbemessung der Regenrückhalteräume zugrunde. Die geforderten Schnitte der Bauwerke	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Plan_2021-12-15.pdf dargestellten gelben Ver- und Entsorgungsflächen ausreichend groß sind, um die Regenklär- und Regenrückhaltebecken sowie das Schmutzwasserpumpwerk darauf zu errichten. Ein Verschnitt der Bauwerke mit der Topographie liegt noch nicht vor. Somit ist dieser Nachweis nicht gegeben.	zur Regenrückhaltung wurden zwischenzeitlich erstellt und die Größe der Ver- und Entsorgungsflächen auf dieser Grundlage nochmals verifiziert. Die Unterlagen wurden der unteren Wasserbehörde zur Abstimmung übermittelt.	
4.5 Festsetzung von Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung Die Flächen zur Regenwasserbewirtschaftung innerhalb der Straße und auf den Grundstücken sind festzusetzen (siehe Lageplan 03_15-04-00_Teil-A_B-Plan_2021-12-15.pdf).	Eine lagegenaue Festsetzung der Flächen zur Regenbewirtschaftung (hier: Mulden) innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ist nicht üblich und nicht erforderlich. Flächen für straßenbegleitende Mulden wurden bei der Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen bereits berücksichtigt. Den Querschnitten auf der Planzeichnung ist dies ebenfalls zu entnehmen. Mittels der Festsetzung Nr. 6.2 ist festlegt, dass das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser in straßenbegleitenden mit Baumstandorten kombinierten Mulden aufzufangen ist. Weiterhin ist die Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den privaten Grundstücken über die Festsetzung Nr. 6.1 hinreichend geregelt. Eine zeichnerische Festsetzung der Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung ist daher nicht erforderlich und aufgrund der Angebotsplanung nicht möglich.	Keine Berücksichtigung
4.6 Niederschlagswasserableitung von Parkplatzflächen Wenn die Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf den Parkplatzflächen anfallende Niederschlagswasser gezielt in den Bereich der Pflanzflächen abgeleitet und so dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt werden (Baumrigolen, Baummulden). Festsetzung 7.9 sollte mit diesem Satz ergänzt werden.	Der Hinweis „B Oberflächenentwässerung“ wird um folgenden Zusatz ergänzt: *„Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf den privaten Parkplatzflächen anfallende Oberflächenwasser direkt in die Pflanzflächen der Bäume geleitet werden. Diese sollten als Baumringolen oder Versickerungsmulden mit Bäumen ausgestaltet werden.“*	Berücksichtigung
4.7 Hinweise zur Versickerung durch Durchörterung Es sei darauf hingewiesen, dass die in der Begründung zum B-Plangebiet und Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans aufgeführte Aspekt der möglichen Durchörterung von bindigen Schichten fachlich diskutiert und aus Gewässerschutzgründen als nicht realisierbar eingeschätzt wurde. Dies ist in den Begründungen zu ergänzen.	Die Begründung wird wie vorgeschlagen ergänzt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.8 Maßnahmenfläche M22, Referenzzustand gem. A-RW 1 **Niederschlagswassermanagement: Maßnahme M22:** In der Begründung zum B-Plan ist auf S. 38 Folgendes zu lesen: *„Baumpflanzungen auf Maßnahmenfläche M22“:* Von der als private Grünfläche festzusetzenden, ca. 1,3 ha großen Fläche wird ca. 1 ha Fläche für die Anpflanzung von Bäumen vorgehalten. Die Fläche bietet Raum für ca. 200 Baumpflanzungen, die positiv zur Verdunstung beitragen würden. Für jeden Baum kann mit einer Verdunstung von 27 m^3 pro Jahr (534 mm/a) gerechnet werden. Die vorhandene Ackerfläche hat unbebaut eine jährliche Verdunstung von 22 m^3 pro Jahr (434 mm/a). Auf einer Fläche von 50 m^2 führt dies demnach bei direkter Gegenüberstellung der Flächeneigenschaften zu einer Verbesserung von 100 mm/a. Die untere Wasserbehörde stellt hierzu fest: Wenn die Maßnahmenfläche M 22 für eine erhöhte Verdunstung für Gewerbegrundstücke angerechnet werden soll, ist als Referenzzustand gemäß A-RW 1 der naturnahe Wasserhaushalt anzusetzen. Lediglich die Differenz zwischen naturnahem Wasserhaushalt und die erhöhte Verdunstung durch den dichten Baumbestand wäre anrechenbar. Dies ist aus Sicht der unteren Wasserbehörde im vorliegenden Gutachten falsch bilanziert. Bevor ein höherer Verdunstungsanteil für die Fläche (richtig bilanziert) durch das Pflanzen von Bäumen angerechnet werden kann, ist diese Nutzung für das Grundstück dauerhaft rechtlich sicherzustellen.	Bei der Betrachtung der gesamten Wasserhaushaltsbilanz auf Quartiersebene wurde die Differenz zwischen dem aus dem lokalen Wasserhaushalt ermittelten naturnahen Zustand (v = 0,681) und der erhöhten Verdunstungsleistung durch Bäume (v = 0,8) angesetzt. Das A-RW1 weist für die Region Lübeck nur einen Verdunstungsanteil v = 0,65 aus, womit der gewählte Bewertungsmaßstab sogar strenger als beim A-RW1 ist. In der Erläuterung in Kapitel 6.9.2 des Gutachtens sollte nur hervorgehoben werden, dass eine Bepflanzung mit Bäumen nicht nur zum naturnahen Referenzzustand eine Verbesserung des Verdunstungsanteils bewirkt, sondern insbesondere die vorherrschenden, verschlechterten Eigenschaften des Bodens durch die landwirtschaftliche Nutzung um 100 mm/a verbessert werden können. Als Referenzwert wurde ein Verdunstungsanteil von v = 0,65 für die vorhandene Ackerfläche angesetzt (entspricht im Übrigen dem potentiell naturnahen Zustand gemäß A-RW1). Die Gegenüberstellung ist getrennt zur gesamten Wasserhaushaltsbilanz zu betrachten und durch Berechnung am Beispiel einer 50 m² großen Fläche, die durch einen Baum beansprucht werden würde, nachgewiesen. Eine Gegenüberstellung der Bepflanzung mit Bäumen zum von dem Gutachter angesetzten naturnahen Referenzzustand (v = 0,68), würde auch noch zu einer Verbesserung der Verdunstung von 80 mm/a führen. Dies ergibt sich aus der jährl. Verdunstungsleistung von 23 m³ (≙ 454 mm/a). In Abstimmung mit den Einwendern wird auf eine Ergänzung im Gutachten verzichtet. Die Begründung wird entsprechend klarstellend redaktionell angepasst. Das betreffende Grundstück der Maßnahmenfläche M 22 liegt bereits im Eigentum der KWL GmbH, sodass die Nutzung entsprechend sichergestellt ist.	Berücksichtigung
4.9 Darstellungen der Dachbegrünung im Städtebaulicher Entwurf Im Plan 08 15-04-00 B-Plan Begr 2021-12-14 Anhang1 Staedtebaul Entwurf.pdf, werden viele Dachflächen weiß dargestellt. Dies widerspricht	Der Hinweis, dass die Darstellung der Dachflächen im städtebaulichen Entwurf nicht dem zu begrünenden Dachanteil von 80 % gem. der Festsetzung Nr. 7.6 entspricht, wird geteilt. Der städtebauliche Entwurf ist entsprechend geändert worden.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sich mit der Festsetzung 7.6, dass die Dachflächen von Gebäuden einschließlich Garagen und Nebengebäuden vollständig zu begrünen sind.		
4.10 Umsetzung der festgesetzten Dachbegrünung Um eine Umsetzung der getroffenen Festsetzungen im B-Plangebiet zu gewährleisten, fordert der Bereich Umwelt,- Natur- und Verbraucherschutz (untere Wasserbehörde) die Vorlage jeden Bauantrags im B-Plangebiet. Die Bauantragsunterlagen müssen eine Statik beinhalten, der zu entnehmen ist, dass Gründächer errichtet werden können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist im weiteren Planvollzug zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
4.11 Hinweise Dachbegrünung und Solaranlagen Aufgrund der geforderten Dachbegrünung ist davon auszugehen, dass Solaranlagen aufgeständert gebaut werden müssen. Ist dies nicht der Fall, kann der geforderte Gründachanteil von 80% nicht erreicht und damit die für das Entwässerungskonzept benötigte Wasserhaushaltsbilanz nicht eingehalten werden.	Die Festsetzung enthält bereits die Regelung, dass sofern Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden sollen, auch die Zwischenräume zwischen den Modulen und die Flächen unterhalb der aufgeständerten Solaranlagen entsprechend zu begrünen sind. Somit ist die Begrünung auch bei Kombination mit Solaranlagen gesichert.	Berücksichtigung
4.12 Niederschlagswasserbehandlung Es ist davon auszugehen, dass vor einer Einleitung aus den Regenrückhaltebecken in den Glindbruchbach eine Behandlung des Niederschlagswassers erforderlich ist. Hierbei sind die technischen Anforderungen u. a. des DWA- A 102 Teil 2: Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer- Teil 2: Emissionsbezogene Bewertungen und Regelungen einzuhalten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung der Entwässerungsanlagen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
4.13 Notwasserwege bei Starkregenereignissen Im B-Plan sind Notwasserwege vorgesehen. Zusätzlich ist beim Zuschnitt der Gewerbeflächen zu bedenken, dass es durch Starkregenereignisse zu einer Schädigung von Gebäuden etc. kommen könnte, wenn diese in Bereichen liegen, die von Starkregen betroffen sein können. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass das Wasser in Richtung Südosten fließt. Gemäß Senken- und Fließwegekarte (z. B. Abb. 21 der Begründung zur 128. Änderung des Flächennutzungsplanes, S. 62) ist im Bereich des südlichen Regenrückhaltebeckens und der angrenzenden Grundstücke unter den aktuellen Verhältnissen mit einer Ansammlung von Niederschlagswasser im Starkregenfall zu rechnen.	Von einer Schädigung von Gebäuden und baulich genutzten Flächen ist nicht auszugehen, da die Baugrundstücke gegenüber dem natürlichen Gelände und den Notwasserwegen aufgehöht werden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.14 Redaktionelle Hinweise zur Begründung Die in der Begründung dargestellte Senken- und Fließwegekarte entspricht nicht mehr dem aktuellsten Stand. Die Karte ist durch die aktuelle Hinweiskarte vom Juni 2020 zu ersetzen. Abrufbar ist die Karte im Geoportal der HL unter 390 UNV/ Klima.	Die Karte wird in der Begründung entsprechend ausgetauscht.	Berücksichtigung
4.15 Wasserrechtliche Erlaubnis und Genehmigung Abschließend kann eine wasserrechtliche Erlaubnis und Genehmigung für die Einleitung in den Glindbruchbach und den damit verbundenen Gewässerausbau nur dann in Aussicht gestellt werden, wenn das im wasserwirtschaftlichen Gutachten vom 31.08.2021 erarbeitete Niederschlagsmanagement unter Berücksichtigung der in dieser Stellungnahme benannten Aspekte realisiert wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
4.16 Hinweise zum Brunnenrückbau Im Bereich des B-Plangebietes vorhandene Brunnen, z. B. auf den Grundstücken Kronsforder Landstraße 201 und 203 müssen, wenn sie nicht weiter genutzt werden, gemäß DVGW W 135 „Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermessstellen und Brunnen“ ordnungsgemäß zurück gebaut werden. Hierfür ist der unteren Wasserbehörde (uWB) spätestens vier Wochen vor Beginn des Rückbaus ein von einer Fachfirma erstellter Verfüllplan vorzulegen. Erst nach beantragter und erteilter Zustimmung durch die uWB ist der Brunnenrückbau entsprechend der Zustimmung durchzuführen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Planvollzug zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
4.17 Hinweise zur Nutzung von Geothermie Wenn abzusehen ist, dass in dem B-Plangebiet Geothermie für mehrere Grundstücke vorgesehen ist, ist eine Grundlagenermittlung (Machbarkeitsprüfung) zur avisierten geothermischen Versorgung vorzunehmen. Ziel der Grundlagenermittlung ist eine zusammenfassende Bewertung der Eignung des Standortes zur geothermischen Nutzung mit Vorabklärung genehmigungsrechtlicher Randbedingungen. Die Vorplanung muss mit der uWB abgestimmt werden und beinhaltet nachfolgend aufgeführte Vorerkundungen am Baustandort • Umfassende geologische/hydrogeologische Standortrecherche	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Planvollzug zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
• Allgemeine Einschätzungen zu Kampfmitteln, Altbebauungen, Altlasten, Leitungen etc. im Baugebiet • Bewertung möglicher geologischer und bohrtechnischer Risiken, Erläuterung der geplanten geothermischen Nutzungen/Anwendungen (z. B. wärmepumpengestützte Beheizung, Warmwasserbereitung, Kühlung) • Recherche, Ausweisung und Bewertung von relevanten Nutzungsansprüchen im Umfeld des Bauvorhabens • Vorprüfung der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit und hinsichtlich zu erwartender wasserrechtlicher Restriktionen am konkreten Projektstandort in Bezug auf die geplanten Nutzungen und Systeme (Erstabstimmung mit den zuständigen Genehmigungsbehörden) • Abschätzung relevanter geothermischer Untergrundparameter (u. a. Temperatur, Wärmeleitfähigkeit, Grundwasserverhältnisse, ggf. Grundwasserchemie) • Feststellen des Vorerkundungsbedarfes (Anzahl und Tiefe der Erkundungsbohrung(en), geophysikalische Messung(en), geothermische Messung(en) Der Dokumentationsbericht der Vorerkundungsmaßnahmen, der auch eine Bewertung der Erkundungsergebnisse in Bezug auf das geothermische Standort-/ Nutzungspotential beinhaltet, ist der uWB vorzulegen. Der Planer muss die Randbedingungen zur räumlichen Verteilung und Anordnung von Erdwärmesonden im Planungsgebiet unter der Prämisse einer möglichst geringen nachbarschaftlichen Beeinflussung von Geothermieanlagen definieren. Ab einer Gesamt-Heizleistung der geothermischen Nutzung von ≥ 100 kW ist die Durchführung einer numerischen thermohydrodynamischen Simulation an einem 3D-Untergrundmodell erforderlich, um die thermischen Auswirkungen der geothermischen Nutzung auf den Untergrund darstellen und bewerten zu können. Die Ergebnisse der FEM-Simulation sind für eine ggf. mögliche Optimierung der Konfiguration und Dimensionierung der Erdwärmesonden/ Erdwärmesondenfelder heranzuziehen. Die Ergebnisse der Vor- und Entwurfsplanung sollten Bestandteil der einzureichenden Unterlagen im Rahmen der Antragstellung zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für das gesamte Baugebiet sein.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.18 Hinweise zu weiteren Grundwasserbenutzungen Erlaubnispflichtig sind folgende Benutzungen: • eine Bauwasserhaltung, also das Abpumpen und damit Absenken von Grundwasser zur Trockenlegung der Baugrube und Einleiten des geförderten Wassers in das Grundwasser oder im Ausnahmefall in ein oberirdisches Gewässer. Für Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind spätestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen. • Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist beim Entnehmen von Grundwasser > 5.000 m^3 pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend. • das durch Baukörper oder Baugrubenumschließungen verursachte zeitweise oder andauernde Aufstauen, Umleiten und Absenken von Grundwasser • das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Baukörper oder Baustoffe, z.B. Hochdruckinjektionen, Bohrpfähle, Fundamente, Gebäude im Grundwasser).	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Planvollzug zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
4.19 Hinweise zu Drainagen Eine dauerhafte Drainage von Gebäuden und Abführung des Wassers in das Kanalnetz ist nicht genehmigungsfähig. Grund ist die Überlastung des Kanalnetzes sowie die Schädigung des Wasserhaushalts. Sollten Gebäude durch Keller, Tiefgaragen etc. tiefer in den Boden eingebunden werden, müssen entsprechend notwenige Bauanpassungen für feuchte Böden bzw. Bauen in der gesättigten Zone vorgenommen werden, z. B. Bauen mit weißer Wanne. Die uWB weist darauf hin, dass grundsätzlich alle von ihr geäußerten Stellungnahmen und die getroffenen Aussagen in den Planungsrunden zu beachten sind.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Planvollzug zu berücksichtigen. Drainagen sind derzeitig nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme
4.20 Hinweise zu Erschließungsmaßnahmen außerhalb des Plangebiet <u>Zur Erschließung:</u>	Eine entsprechende vertragliche Regelung wird zwischen Erschließungsträger und HL vereinbart.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Vorflutleitungen für die Schmutz- und Regenwasserleitungen vom südlichen Regenrückhaltebecken (RRB) aus in Richtung Glindbruchbach und der mechanisch biologischen Abfallbehandlungsanlage (MBA) liegen außerhalb des B-Planumgriffes. Daher müssen zwingend parallel Abstimmungen zu deren Planung und Bau getroffen werden. Die Arbeiten sind im Erschließungsvertrag als „äußere Erschließungsmaßnahmen“ zu berücksichtigen.		
4.21 Hinweise zur Sicherung von Leitungen Die Trasse der Druckrohrleitung zur MBA liegt in einer öffentlich gewidmeten Verkehrsfläche und bedarf deshalb keiner weiteren Sicherung. Ebenso sollten die Planung und der Bau zur Behandlung und Speicherung des Abwassers auf der MBA abgestimmt werden. Zu prüfen wäre ebenfalls im Zuge der Aufhebung der Straße Raabrede, ob weitere notwendige Druckrohrleitungen verlegt werden könnten, falls diese in Zukunft gebraucht werden sollten.	Nach Rückbau der Straße Raaberede zu einem Geh- und Radweg wird die Leitung innerhalb des nördlichen, öffentlichen Straßenbegleitgrüns liegen. Die betreffenden Flächen werden sich auch zukünftig in städtischem Eigentum befinden und die Leitung hätte weiterhin Bestandschutz. Im Bereich des zukünftigen Straßenbegleitgrüns liegen die Kronenbereiche der Überhälter des angrenzenden Knicks. Von der Festsetzung eines GFL-Rechts wird daher zugunsten des Baum- und Knickschutzes abgesehen. Eine etwaige Neuanlage von Leitungen wäre zukünftig weiterhin innerhalb der verbleibenden Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung der Raabrede möglich. Erforderliche vertragliche Regelungen zur Abwasserentsorgung werden zwischen Erschließungsträger und HL im Erschließungsvertrag vereinbart.	Berücksichtigung
4.22 Übertragung von Erschließungsanlagen Im Zuge der Übertragung der Erschließungsanlagen an die Hansestadt Lübeck sind die Flächen für die Entsorgung unentgeltlich an die Hansestadt Lübeck (Entsorgungsbetriebe) zu übertragen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
4.23 Schnitte der Regenrückhaltebecken, Prüfung Flächenbedarfe Die Schnitte der RRB sind nach Anpassung an das Bodenmanagementkonzept und dessen Höhen zu aktualisieren und die sich daraus ergebenden Flächen sind auszuweisen und mit dem erforderlichen Flächenbedarf für die Regenrückhaltung abzugleichen. Sollten sich daraus Differenzen ergeben sind die Flächen für die Entsorgung (Regenrückhaltung) anzupassen. Das ist im B-Planverfahren zu überprüfen, da die dort festgesetzten Flächen als verbindlich anzusehen sind.	Die geforderten Schnitte der Bauwerke zur Regenrückhaltung wurden zwischenzeitlich erstellt und die Größe der Ver- und Entsorgungsflächen auf dieser Grundlage nochmals verifiziert. Die Unterlagen wurden der unteren Wasserbehörde zur Abstimmung übermittelt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.24 Hinweise zu Dränungen und Gebäudeschutz Dränungen dürfen nicht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden. Sollten Keller gebaut werden, sind diese wasserdicht (z.B. als weiße Wanne) auszubilden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen des Planvollzugs zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
Nr. 5. Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 20.01.2022)		
5.1 Landschaftsplanerische Stellungnahme Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen zu dem o.g. Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken. Die geänderte Führung der Erholungswege, fußläufige Verbindung zum Wegesystem Glindbruchgraben sowie Radwegeverbindung zwischen Vorrade und Niederbüssau mit Sperrung eines Teilabschnitts der Straße Rabrede für den KFZ-Verkehr, wird begrüßt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
5.2 Zitieren des thematischen Landschaftsplans Klimawandel Zur Begründung zum B-Plan (Anlage 7) gibt es folgende Anmerkung: In Kapitel 6.2.2 des Umweltberichts wird der thematische Landschaftsplan „Anpassung an den Klimawandel“ aus dem Jahr 2013 zitiert. Es wird darauf hingewiesen, dass das zitierte Planwerk nur im Entwurf vorliegt und von der Bürgerschaft nicht beschlossen wurde. Die im Entwurf getroffenen Aussagen sind nicht mehr auf dem neusten Stand. Der gesamte Absatz inklusive Abb. 17 ist daher aus dem Bericht zu streichen. Aktuelle Aussagen sind unter dem Absatz „Klimaanpassungskonzept 2020“ ab S. 54 zu finden.	Im Kapitel 6.2.2. der Begründung werden die Aussagen des thematischen Landschaftsplans Klimawandel ersatzlos gestrichen. Die Aussagen des „Klimaanpassungskonzept 2020“ bleiben bestehen.	Berücksichtigung
5.3 Anpassung der Festsetzung zu Baumpflanzungen entlang der Kronsforder Landstraße **7.16:** Die Anzahl der Bäume auf dem ca. 630 m langen und 30 m breiten Streifen ist auf 210 Bäume zu reduzieren. Begründung: Da Obstbäume integriert werden sollen, ist auf einen ausreichenden Abstand innerhalb und zwischen den Reihen zu achten. Es wird ein Raster von 9 x 9 oder größer empfohlen.	Die Anzahl der Obstbaumpflanzungen in Festsetzung Nr. 7.16 wurde zwischenzeitlich im Rahmen einer landschaftsplanerischen Ausführungsplanung sowie in Abstimmung mit den voraussichtlichen Nutzern (Hanseobst e.V.) und der UNB geprüft. Die vorgesehene Anzahl von 300 Obstbäumen wird im Ergebnis auf 250 verringert. Die Festsetzung Nr. 7.16 wird entsprechend angepasst. Die Reduzierung wurde in der Baumbilanz berücksichtigt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.4 Anpassung der Festsetzung zur Maßnahmenfläche M12 **7.19:** Die Festsetzung ist wie folgt zu präzisieren: *„Im Bereich der Maßnahmenfläche M 12 sind die vorhandene Obstwiese sowie der vorhandene Knick zu erhalten. Der vorhandene Knick ist gemäß der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz zu pflegen."* Begründung: Der Bestand an Obstgehölzen der Maßnahmenfläche M12 unterliegt seit Jahren der Sukzession. Zahlreiche Gehölze sind bereits abgängig. Eine Wiederaufnahme der Pflege ist nicht erforderlich und zielführend.	Die Festsetzung Nr. 7.19 wird wie vorgeschlagen angepasst.	Berücksichtigung
5.5 Anpassung der Festsetzung zur Maßnahmenfläche M22 **7.21:** Innerhalb der Fläche M22 sind die Bereiche für (großkronige) Laubbäume sowie für „blüten- und fruchtreiche mittelkronige Wildobst- und Obstbäume" räumlich zu trennen, da für die Obstgehölze ein erhöhter Pflegebedarf zu erwarten ist. Die Pflege der Obstgehölze ist in die Festsetzung mit aufzunehmen, da nur so eine Langlebigkeit erreicht werden kann.	In der Fläche M22 sollen ausschließlich großkronige Laubbäume gepflanzt werden, die die Verdunstungsrate im Plangebiet zugunsten der lokalen Wasserhaushaltsbilanz erhöhen. Eine Ergänzung der Festsetzung um Pflegemaßnahmen von Obstgehölzen ist daher nicht erforderlich.	Keine Berücksichtigung
5.6 Sicherung der Kompensations- und Artenschutzmaßnahmen, der Nachweis über die Abbuchung der Ökopunkte und die Genehmigung zur Beseitigung der gesetzlich geschützten Biotope Der Eingriffsbilanzierung wird grundsätzlich zugestimmt. Der Ausgleich ist verbindlich in den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu regeln. Daher ist die Anzahl der Ökopunkte in die Festsetzungen aufzunehmen. Ebenso fehlt bisher ein städtebaulicher Vertrag über die Durchführung der Kompensations- und Artenschutzmaßnahmen, der Nachweis über die Abbuchung der Ökopunkte und die Genehmigung zur Beseitigung der gesetzlich geschützten Biotope. In letzterem Fall wäre als Genehmigungsvoraussetzung ein Antrag an die UNB zu stellen. Da diese Unterlagen bis zum Satzungsbeschluss vorzulegen sind, wird um zeitnahe Beteiligung der UNB bzw. zeitnahe Antragstellung gebeten. Sofern die Kompensationsmaßnahmen nicht auf städtischen Flächen erfolgen, ist eine grundbuchliche Sicherung erforderlich.	Die erforderlichen Anträge werden zeitnah gestellt und die erforderlichen Verträge der unteren Naturschutzbehörde vorgelegt. Die Anzahl der Ökopunkte (89.000) wird in die Festsetzung Nr. 7.25 aufgenommen.	Berücksichtigung
5.7 Hinweis zum Knickschutz Redaktionelle Hinweise: bei den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz ist die maßgebliche Fassung des Erlasses anzugeben.	Die maßgebliche Fassung des Erlasses zu den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz von 2017 wird als Hinweis im Bebauungsplan ergänzt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.8 Umsetzung des Artenschutzkonzeptes; Forderung nach ökologischer Baubegleitung Die im bisherigen Planungsverfahren vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden weitgehend berücksichtigt. Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine erheblichen grundsätzlichen Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf, sofern die in der Artenschutzprüfung (BBS Büro Greuner-Pönicke, Entwurf vom 12.10.2021) unter dem Abschnitt 8 „Artenschutzrechtlicher Handlungsbedarf“ (s. 73 ff.) aufgeführten artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig, vollständig und fachgerecht umgesetzt werden. Da die durchzuführenden artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen sehr komplex, fachlich anspruchsvoll und (zeit)aufwändig sind, ist eine intensive biologische/ökologische Baubegleitung bei den Erschließungsmaßnahmen und bei der Umsetzung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie ein Monitoring über einen Zeitraum von 30 Jahren unabdingbar. Des Weiteren ist eine verlässliche Durchführung der zukünftig erforderlichen jährlichen Wartungsarbeiten (z.B. Reinigung von Fledermaus- und Vogelkästen) langfristig sicher zu stellen. Die Umsetzung aller artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen und Wartungsarbeiten sowie der Biologischen/ökologischen Baubegleitung und des Monitorings ist vertraglich abzusichern. Für den Fall, dass artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen nicht oder unvollständig oder nicht fristgerecht umgesetzt werden, ist eine ausreichend hohe Vertragsstrafe vorzusehen. Der städtebauliche Vertrag mit den Regelungen zum Artenschutz ist incl. der Pachtverträge für die „Feldlerchenflächen“ vor Satzungsbeschluss der UNB vorzulegen. Die UNB weist darauf hin, dass im Falle eines Baubeginns vor einer vollständigen und fristgerechten Umsetzung der erforderlichen vorgezogenen Ausgleichmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) ein Zuwiderhandeln gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt, was eine Stilllegung der Baumaßnahmen erforderlich machen kann und eine Ahndung der Verbotsverstöße als Ordnungswidrigkeiten bzw. Straftaten nach sich zieht.	Eine ökologische Baubegleitung wird mit dem Erschließungsträger vertraglich vereinbart. Eine artenschutzfachliche und landschaftsplanerische Begleitung der Erschließungsplanung erfolgt bereits. Die erforderlichen Anträge werden zeitnah gestellt und die erforderlichen Verträge der unteren Naturschutzbehörde vorgelegt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.9 Hinweise zur Begründung; Festsetzung 7.22 Die Ausführungen auf S. 102 der Begründung zum B-Plan gibt die Rechtlage nicht richtig wieder. Inwieweit der vollständige Verlust einer Lebensstätte durch den Abriss des Hofes einen Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 3 BNatSchG darstellt hängt nicht davon ab, ob sich durch den Verlust der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betroffenen Arten verschlechtert, sondern ein Verstoß liegt dann nicht vor, „wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird“ (s. § 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG). Dies kann z.B. durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), wie sie in der vorliegenden Planung vorgesehen sind, sichergestellt werden. Bei der Festsetzung 7.22 ist die Verteilung der 55 Ersatzquartiere auf die Artengruppen anzugeben oder auf das Artenschutzgutachten zu verweisen.	Die Begründung wird entsprechend redaktionell überarbeitet. Die Festsetzung 7.22. wird redaktionell überarbeitet. Für in Gehölzen brütende Vögel sind 20 Ersatzkästen und für die Nischen- und Höhlenbrüter sind 35 künstliche Ersatzquartiere vorzusehen.	Berücksichtigung
5.10 Keine Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
5.11 Zustimmung zum Regenwasserbewirtschaftungskonzept aus Sicht der Klimaanpassung Aus Sicht der Klimaanpassung wird die starke Durchgrünung des B-Plangebietes sowie das Regenwasserbewirtschaftungskonzept an sich positiv bewertet, insbesondere der starke Fokus auf die Rückhaltung und Verdunstung des Niederschlagswassers sowie die Berücksichtigung von Notwasserwegen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
5.12 Hinweis zur Maßnahmenfläche M 22 Hier ist im Hinblick auf die Anrechenbarkeit von Verdunstungsleistung der naturnahe Wasserhaushalt als Referenzzustand gemäß A-RW 1 zu wählen. Dementsprechend kann nur die Differenz zwischen dem naturnahen Wasserhaushalt und die erhöhte Verdunstung durch den geplanten dichten Baumbestand angerechnet werden.	Bei der Betrachtung der gesamten Wasserhaushaltsbilanz auf Quartiersebene wurde die Differenz zwischen dem aus dem lokalen Wasserhaushalt ermittelten naturnahen Zustand (v = 0,681) und der erhöhten Verdunstungsleistung durch Bäume (v = 0,8) angesetzt. Das A-RW1 weist für die Region Lübeck nur einen Verdunstungsanteil v = 0,65 aus, womit der gewählte Bewertungsmaßstab sogar strenger als beim A-RW1 ist. In der Erläuterung in Kapitel 6.9.2 des Gutachtens sollte nur hervorgehoben werden,	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	dass eine Bepflanzung mit Bäumen nicht nur zum naturnahen Referenzzustand eine Verbesserung des Verdunstungsanteils bewirkt, sondern insbesondere die vorherrschenden, verschlechterten Eigenschaften des Bodens durch die landwirtschaftliche Nutzung um 100 mm/a verbessert werden können. Als Referenzwert wurde ein Verdunstungsanteil von v = 0,65 für die vorhandene Ackerfläche angesetzt (entspricht im Übrigen dem potentiell naturnahen Zustand gemäß A-RW1). Die Gegenüberstellung ist getrennt zur gesamten Wasserhaushaltsbilanz zu betrachten und durch Berechnung am Beispiel einer 50 m² großen Fläche, die durch einen Baum beansprucht werden würde, nachgewiesen. Eine Gegenüberstellung der Bepflanzung mit Bäumen zum von dem Gutachter angesetzten naturnahen Referenzzustand (v = 0,68), würde auch noch zu einer Verbesserung der Verdunstung von 80 mm/a führen. Dies ergibt sich aus der jährl. Verdunstungsleistung von 23 m³ (≙ 454 mm/a). Die Begründung wird entsprechend klarstellend redaktionell angepasst.	
5.13 Dimensionierung der Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung Zur Sicherstellung ausreichend großer Flächen für die Regenrückhalte- und Regenklärbecken sind Höhenschnitte des Regenrückhaltebeckens zu ergänzen.	Die geforderten Schnitte der Bauwerke zur Regenrückhaltung wurden zwischenzeitlich erstellt und die Größe der Ver- und Entsorgungsflächen auf dieser Grundlage nochmals verifiziert. Die Unterlagen wurden der unteren Naturschutzbehörde zur Abstimmung übermittelt.	Berücksichtigung
5.14 Südlicher Notwasserweg Klärung des weiteren Verlaufs hinter der B-Plangrenze und ggf. dauerhafte Sicherung der jeweils notwendigen Flächen für die Ableitung.	Die Flurstücke 18/1 und 18/2, auf denen das Wasser des südlichen Notwasserwegs zugeleitet wird, liegen bereits im Eigentum der KWL GmbH.	Kenntnisnahme
5.15 Sicherung vor Starkregenereignissen Beim Zuschnitt der Gewerbeflächen sollte beachtet werden, dass bei Starkregen das überschüssige Wasser nicht in Richtung der Gebäude fließt.	Von einer Schädigung von Gebäuden und baulich genutzten Flächen ist nicht auszugehen, da die Baugrundstücke gegenüber dem natürlichen Gelände und den Notwasserwegen aufgehöht werden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.16 Kombination Solaranlagen und Dachbegrünung **7.6:** Es dürfen nur aufgeständerte Solaranlagen zulässig sein. Andernfalls kann der geforderte Gründachanteil von 80% und dementsprechend der notwendige Rückhalt und Verdunstungsanteil für die Wasserhaushaltsbilanz nicht erreicht werden.	Die Festsetzung Nr. 7.6 enthält bereits die Regelung, dass sofern Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden sollen, auch die Zwischenräume zwischen den Modulen und die Flächen unterhalb der aufgeständerten Solaranlagen entsprechend zu begrünen sind. Somit ist die Begrünung auch bei Kombination mit Solaranlagen gesichert.	Kenntnisnahme
5.17 Regenabfluss in Pflanzflächen einleiten **7.9:** Wenn die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte im Bereich der Parkplatzflächen der anfallende Regenabfluss gezielt in die Pflanzflächen und zu den Bäumen geleitet werden. Diese sollten als Baumrigolen oder Versickerungsmulden mit Bäumen ausgestaltet werden.	Der Hinweis „B Oberflächenentwässerung“ wird um folgenden Zusatz ergänzt: *„Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf den privaten Parkplatzflächen anfallende Oberflächenwasser direkt in die Pflanzflächen der Bäume geleitet werden. Diese sollten als Baumrigolen oder Versickerungsmulden mit Bäumen ausgestaltet werden.“*	Berücksichtigung
5.18 Mittelhelle Fassadenmaterialien **12:** Bei den Fassadenmaterialien sollten nur mittelhelle Materialien insbesondere an der West- und Südfassade zum Einsatz kommen, um eine starke Aufheizung bzw. Reflektion im Sommer zu vermeiden und somit zur Hitzevorsorge beizutragen.	Die Baugestalterische Festsetzung Nr. 12 schließt reflektierende Fassadenmaterialien und verspiegelte Fenster bereits aus. Unter IV Hinweise wird folgender Hinweis ergänzt: *„E Farbgebung Fassaden* *Zur Vermeidung von Aufheizungseffekten sollten insbesondere die nach Süden und Westen ausgerichteten Außenwandflächen von Gebäuden mit einer hellen bis mittelhellen Farbgebung ausgeführt werden. Als Richtwert können Farben die nach dem Natural Color System (NCS) einen Schwarzanteil von maximal 20 % aufweisen herangezogen werden. Entsprechende Farbfächer sind in Malerfachbetrieben sowie in vielen Baumärkten einsehbar“*	Berücksichtigung
5.19 Redaktionelle Hinweise zur Begründung - S. 39 (Mitte): Bitte „Gründächer mit Rigolenkästen unterhalb des Gründachs“ ersetzen durch: „Gründächer mit Speicherelementen unterhalb des eigentlichen Gründachaufbaus“ - S. 40: Bitte die Überschrift „Überflutungsschutz“ ersetzen durch „Überflutungsvorsorge“. Ein vollständiger Schutz ist nicht möglich und sinnvoll. Zudem sollte hier nicht der Begriff „Überflutungsflächen“ verwendet werden, sondern „Stellplätze oder sonstige Außenanlagen können der temporären	Die Begründung wird wie vorgeschlagen redaktionell angepasst.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zwischenspeicherung von überschüssigem Regenabfluss dienen. Die Einstauhöhe beschränkt sich dabei i.d.R. auf wenige Zentimeter.“ - S. 68: Karte durch die aktuelle Hinweiskarte Starkregen vom Juni 2020 ersetzen (abrufbar im Geoportal unter 390 UNV > Klima).		
5.20 Hinweise zum Energiekonzept Aus Sicht des Klimaschutzes gelten die in der Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung zu § 4.1 BauGB gemachten Aussagen weiterhin. Es wird begrüßt, dass ein Energiekonzept erstellt wurde. Ein eindeutiges Ergebnis des Energiekonzeptes ist die Feststellung, dass ein erdgasbetriebenes BHKW für die Wärmeversorgung nicht den Anforderungen des Klimaschutzes genügt. Diese Aussage wird im Begründungstext des B-Plans nirgendwo aufgenommen. Es ist daher zu erläutern, wie die in 5.4 beschriebene Gasversorgung des Gebietes (mit neu zu errichtender Gasdruckregelstation) in Einklang mit dem Energiekonzept gebracht werden soll. Die im Energiekonzept herausgearbeiteten Versorgungsvarianten müssen unter Einbeziehung genauerer Wärmebedarfswerte und in Abgleich mit den möglichen Versorgungsoptionen auf dem Gelände der Entsorgungsbetriebe weiterentwickelt werden. Der Aussage des Energiekonzeptes, dass frühzeitig ein Energiemanagement auf Quartiersebene einzuführen ist, wird beigepflichtet, da sich im Gewerbegebiet durch unterschiedliche Nutzer:innen sehr unterschiedliche Energiebedarfe ergeben können. Für alle Gebäude, die als normal beheizte Gebäude unter das GEG fallen, ist als energetischer Mindeststandard der Effizienzhaus 55 Standard festzulegen. Der Effizienzhaus 40 Standard sollte angestrebt werden.	Im Ergebnis von inzwischen erfolgten Abstimmungen wird vorerst weder ein Gasnetz noch ein Nahwärmenetz geplant, da der Wärme- bzw. Energiebedarfe des Gewerbegebiets vor Vermarktung der einzelnen Grundstücke nicht ermittelt werden kann. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht abschätzbar, ob der bei den Entsorgungsbetrieben zur Verfügung stehende Wärmeüberschuss für die Energieversorgung des Gewerbegebiets überhaupt ausreichen würde. Gasleitungen für etwaige Hausanschlüsse einzelner Gewerbetriebe liegen in der Kronsforder Landstraße und entlang der Raabrede. Daneben bestehen für die Gewerbebetriebe dezentrale Möglichkeiten der Nutzung regenerativer Energien wie z.B. Wärmepumpen oder Pelletheizungen. In den Planstraßen ist nach derzeitiger Erschließungsplanung eine Straßenseite komplett frei für eine mögliche Ergänzung neuer Netze zu einem späteren Zeitpunkt. Das Energiekonzept wurde entsprechend aktualisiert. Das Kapitel 5.4 Begründung wird redaktionell angepasst. Die Versorgungsfläche für die Gasdruckregelstation wird jedoch als Platzhalter beibehalten, um die Flächen für einen späteren Ausbau oder eine weitere Trafostation vorzuhalten. Vorgaben zum energetischen Standard der Gebäude oder auch eine maximale CO2-Erzeugung können in den Kaufverträgen bei den Grundstücksverkäufen verankert werden. Regelungen im Bebauungsplan dazu sind nicht erforderlich.	Teilweise Berücksichtigung
5.21 Hinweise zur Dachbegrünung und Solaranlagen Der Aussage: „Um eine Konkurrenz zwischen Dachbegrünung und Solaranlagen zu vermeiden, sollten nur aufgeständerte Anlagen zulässig sein.“ (s.o.) wird zugestimmt. Es ist eine Belegung aller Dachflächen mit (aufgeständerten) PV-Anlagen anzustreben.	Die Festsetzung Nr. 7.6 enthält bereits die Regelung, dass sofern Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden sollen, auch die Zwischenräume zwischen den Modulen und die Flächen unterhalb der aufgeständerten Solaranlagen entsprechend zu begrünen sind. Somit ist die Begründung auch bei Kombination mit Solaranlagen gesichert.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.22 Hinweise zum Mobilitätskonzept Wie im 4.1-Verfahren gefordert, ist weiterhin ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches die Bevorzugung emissionsfreier Mobilität für das Gebiet entwickelt. Die durchgängige Begleitung der Planstraße mit Geh- und Radwegen ist zu begrüßen. Bei der Gestaltung von Stellplätzen ist zu beachten, dass nach dem am 18.03.2021 in Kraft getretenen Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) jeder 3. Parkplatz mit Ladeinfrastruktur und je Parkfläche ein Parkplatz mit einer Ladesäule auszustatten ist (bei Stellflächen größer 6 Parkplätze).	Das Plangebiet ist bereits an den ÖPNV angebunden. Zunächst ist vorgesehen, die Haltestellen an der Kronsforder Landstraße beizubehalten. Es wird geprüft, ob an der Haltestelle die Einrichtung eines kleinen Mobilitätshubs mit Fahrradständern und Standplätzen für Elektrorollern möglich ist. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, eine weitere Haltestelle zu schaffen und die Bushaltestellen dann näher an die geplanten neuen Knotenpunkte an den beiden Einmündungen des Gewerbegebiets zu verlegen. Die im Bebauungsplan festzusetzenden Straßenverkehrsflächen der Planstraßen im Plangebiet sind zudem in der Breite ausreichend dimensioniert, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt nach einem Umbau der Nebenflächen (Parkstreifen) auch zusätzliche Bushaltestellen berücksichtigen zu können. In der Planung wurde sehr viel Wert daraufgelegt, attraktive Rahmenbedingungen für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads zu schaffen. Die Planung beinhaltet entlang des Haupterschließungsbügels beidseitige Geh- und Radwege von 2,5 m Breite. Entlang der Kronsforder Landstraße ist ebenfalls ein kombinierter Geh- und Fahrradweg vorhanden. Die Erstellung eines über diese Maßnahmen hinausgehenden Mobilitätskonzeptes wird daher zum Zeitpunkt der B-Planerstellung nicht für erforderlich gehalten. Der Hinweis zum GEIG wird zur Kenntnis genommen und ist im Rahmen des Planvollzugs zu berücksichtigen. Es handelt sich um eine eigenständige gesetzliche Regelung, eine Aufnahme in den Bebauungsplan ist nicht erforderlich.	Keine Berücksichtigung
5.23 Hinweise zur Nachhaltigkeit und zu Baustoffen Das Gewerbegebiet strebt nach derzeitigem Kenntnisstand eine Zertifizierung durch die DGNB in Silber an. Dafür wurde bereits ein Pre-Check durchgeführt. Die Zertifizierung wird begrüßt, wobei anzumerken ist, dass es sich um die niedrigste Zertifizierungsstufe für Neubauten handelt und es für eine Klimanotstands-Kommune das Ziel sein sollte, eine Gold- oder Platinzertifizierung anzustreben.	Die Zertifizierung des Gewerbegebiets durch die DGNB läuft unabhängig vom Bebauungsplanverfahren. Die Einreichung des Antrags auf Zertifizierung ist bereits erfolgt. Verwendungsverbote oder Einschränkungen in Bezug auf bestimmte Bauprodukte, die sich darauf beschränken, allgemein nachteilige Auswirkungen des Bauens auf die Umwelt zu reduzieren, sind städtebaulich nicht begründbar und können damit nicht im	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Reduktion der grauen Emissionen ist durch die Verwendung nachhaltiger oder recycelter Baustoffe zu gewährleisten.	Rahmen des Bebauungsplans geregelt werden. Entsprechende Regelungen können in den Kaufverträgen bei den Grundstücksverkäufen verankert werden.	
5.24 Hinweise zu Schwellenwerten der Gesundheitsgefährdung Auf Seite 128 der Begründung wird als Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung ein Dauerlärmpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angeführt. Diese Schwellen hatte das Bundesverwaltungsgericht u.a. in einem Urteil aus dem Jahr 2009 für das Wohnen festgelegt. In der frühzeitigen Behördenbeteiligung hatte der Immissionsschutz darauf hingewiesen, dass nach aktuellem Wissensstand der Lärmwirkungsforschung das Umweltbundesamt (UBA) Schwellenwerte von 65 dB(A) (Mittelungspegel tags) und 55 dB(A) (Mittelungspegel nachts) angibt, die eine Gesundheitsgefährdung verursachen können. Zudem wird in der aktuellen schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2021 auf den Seiten 9 und 10 darauf hingewiesen, dass es sich „abzeichnet, dass die juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltende Lärmsanierungswerte für die VLärmSchR 97/7/ ergeben, abgelöst werden könnten. Dabei werden die Schwellenwerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) in der Nacht als mögliche neue Maximalschwelle in Betracht gezogen“. Diese Entwicklung sollte laut Empfehlung des Gutachters in der Bauleitplanung schon jetzt nicht unbeachtet bleiben. Der Immissionsschutz bittet folglich darum, sowohl die Schwellenwerte des Umweltbundesamtes als auch die möglichen neuen juristischen Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung in der Begründung zu ergänzen.	Der Stellungnahme wird gefolgt, die Begründung wird redaktionell ergänzt.	Berücksichtigung
5.26 Sicherung von Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Plangebiets Wie bereits in der frühzeitigen Behördenbeteiligung erwähnt, werden vor allem die Anwohner der Kronsforder Landstraße im südlichen Bereich der Einmündung Wasserfahr laut den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung erheblich von einem Lärmzuwachs (z.B. Pegelerhöhung nachts von bis zu 4 dB(A)) betroffen sein. Da dieser Bereich nicht im Umgriff des B-Plans liegt und somit auch die möglichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nicht im Festsetzungstext aufgeführt werden, bittet der Immissionsschutz darum, den Schallschutz für die Anwohner vertraglich zu sichern (z.B. durch einen Erschließungsvertrag).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende vertragliche Vereinbarungen sind vorgesehen.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.27 Aktualisierung der Schalltechnischen Untersuchung Nach aktuellem Kenntnisstand wird derzeit von der Straßenverkehrsbehörde geprüft, ob das Ortsschild im Bereich der Kronsforder Landstraße versetzt werden kann, damit in dem stark belasteten Bereich eine Temporeduzierung von 70 km/h auf 50 km/h angeordnet werden kann. Falls es zu dieser Anordnung kommt, dann sollte auch geprüft werden, ob die vorhandene lärmmindernde Asphaltdeckschicht an die neue zulässige Geschwindigkeit angepasst werden muss. Ggf. werden dann auch Nachberechnungen gemäß der neuen Rechenvorschrift RLS-19 erforderlich. Ergänzend sollte geprüft werden, ob auch dieses im Erschließungsvertrag verankert werden kann.	Die zuständige Straßenverkehrsbehörde prüft, ob in dem gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angeordnet werden kann. Eine Neuberechnung gemäß der neuen Rechenvorschrift RLS-19 und unter Annahme einer etwaigen Temporeduzierung auf 50 km/h liegt in Form einer Schalltechnischen Stellungnahme vom Februar 2022 vor. In diesem Zuge wurde auch die Auswirkung einer Änderung des Straßenbelags geprüft. Ein Straßendeckschichttyp, der auch bei niedrigen Geschwindigkeiten eine lärmmindernde Wirkung entfaltet würde eine zusätzliche Minderung von etwa - 2 dB bewirken. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h würde dieser eine Minderung um etwa -3,5 dB bewirken. Damit könnte eine deutliche Reduzierung des Lärms in der Nachbarschaft gegenüber der bisher geltenden 70 km/h und des derzeitigen Straßenbelags SMA 11 erzielt werden. Der Straßenbaulastträger hat zugestimmt, dass, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h erfolgt, SMA 08 als Straßenbelag eingebaut werden darf.	Berücksichtigung
Nr. 6. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 19.01.2022)		
6.1 Nachrichtliche Übernahme des Waldabstands Hinsichtlich der Aufstellung des Entwurfes des Bebauungsplanes 15.04.00 in Verbindung mit der 128. Änderung des Flächennutzungsplanes (flächenmäßig deckungsgleicher Geltungsbereich) der Hansestadt Lübeck wird seitens der unteren Forstbehörde wie folgt Stellung genommen: Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Realisierung und Ausweisung von neuen Gewerbegebietsflächen. Der dargestellte Geltungsbereich überplant aktuell vorwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen sowie anteilig eine Obstbaumfläche. Waldflächen, gemäß § 2 Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (LWaldG) in der Bekanntmachung vom 05.12.2004 in der derzeit aktuellen Fassung sind von der Bauleitplanung - nur außerhalb, teilweise angrenzend an das Plangebiet - betroffen.	Die Eintragung des Waldabstands von 30 m wird als nachrichtliche Übernahme in der Planzeichnung ergänzt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
In den vorgelegten Planungsunterlagen wurde inhaltlich auf den angrenzend existierenden Wald Bezug genommen. Auch sind einzelne Waldflächenteilbereiche, die unmittelbar angrenzen in der Darstellung „städtebaulicher Testentwurf“ korrekt dargestellt/erfasst. Der 30 m Waldabstand wurde nachrichtlich bislang weder in der Planzeichnung zum Bebauungsplan, noch innerhalb der Planzeichnung zur 128. Änderung des Flächennutzungsplanes, ergänzt. Dies ist gemäß § 24 LWaldG in Verbindung mit § 24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des Baugesetzbuches aus hiesiger Sicht entsprechend nachzuholen.		
6.2 Befürchtung einer Neuwaldbildung durch Pflanzmaßnahmen Bezugnehmend auf die geplanten, südöstlich bzw. östlich, parallel entlang des Plangeltungsbereiches verlaufenden „Pufferzonenbereiche“, die als Ausgleichsmaßnahmen fungieren und die einzelnen Maßnahmenfestsetzungen M 11, M 12, M 13 und M 21 umfassen, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmenflächen dauerhaft und langfristig einen waldfreien Flächenzustand aufweisen müssen und somit einer kontinuierlichen Pflege und Unterhaltung bedürfen. Aus hiesiger Sicht bestehen insbesondere gegen die geplante Grünflächenentwicklung östlich des „GE 5“ erhebliche Bedenken, da der 25 m breite, mit Waldgehölzen zu bepflanzende Pufferstreifen hier unmittelbar direkt an bestehenden Wald angrenzt. Der Pflanz- bzw. Maßnahmenplanung in diesem Bereich wird forstbehördlicherseits nicht zugestimmt. Begründung: Durch die bislang vorgesehene, vollflächige Anpflanzung mittels einheimischen Waldbaum- und Waldstraucharten in einem 1 m x 1 m Pflanzverband, in einem 25 m breiten Streifen unmittelbar angrenzend an einen bestehenden Wald wird eine Waldbegründung initiiert. Darüber hinaus wird eine Waldentwicklung durch die Einzäunung der Fläche und die daraus resultierende eingeschränkte Zugänglichkeit durch weitere, natürliche Sukzessionsprozesse bzw. ggf. ausbleibende Pflege und Unterhaltung zusätzlich verstärkt.	Das Anpflanzgebot entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze dient der Anlage eines 25 m breiten Gehölzgürtels als Maßnahme des Artenschutzes. Betroffenheiten der Empfindlichkeiten von Schutzabständen wären bei Verzicht auf den Gehölzschutzstreifen für Mäusebussard und Kranich festzustellen. Da der Kranich in dem gesamten Bereich Glindbruchniederung brüten kann, ist hier auch insgesamt eine Empfindlichkeit gegen Störungen gegeben. Für die in der derzeit sehr ruhigen Niederung brütende empfindliche Art des Kranichs ist durch das Vorhaben eine Beunruhigung zu erwarten. Ein Verzicht auf Schutz durch den Gehölzstreifen würde daher vermutlich zu artenschutzrechtlichen Konflikten führen. Im Ergebnis zwischenzeitlich geführter Abstimmungen mit der Forstbehörde und der unteren Naturschutzbehörde stellte sich vor diesem Hintergrund eine Beibehaltung des Anpflanzgebotes, aber eine Anpassung der Baugrenze im Teilgebiet GE 5 als Lösung heraus. Die Baugrenze hält nach Anpassung einen Abstand von 30 m zu dem Abschnitt des Gehölzstreifens ein, der Anschluss an den bestehenden Wald hat. Dies ist der einzige Bereich des ansonsten durch Grünlandflächen vom Wald getrennten Gehölzgürtels, bei dem eine Verbindung mit dem Wald und eine Waldneubildung zu befürchten ist. Für diesen Fall würde die geplante Bebauung im angrenzenden GE 5 mit der zurückgenommenen Baugrenze immer noch einen ausreichenden Waldabstand einhalten. Die östlich an die übrigen Bereiche des geplanten Gehölzstreifens angrenzenden Grünlandflächen werden aufgrund ihrer Anforderungen an die naturschutzfachlichen Ziele der Ausgleichsmaßnahmen für die BAB 20 sowie an die Zwischenspeicherung von Regenwasser bei Stark-	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Somit ist bei Umsetzung der Maßnahme von einer aktiven Neuwaldbegründung auszugehen. Infolgedessen kann der 30 m Waldabstand zur Baugrenze des GE 5 nicht mehr gewährleistet werden, sodass die Vorgaben gemäß § 24 LWaldG nicht berücksichtigt sind. Aus forstbehördlicher Sicht hat die Herstellung und Entwicklung der betreffenden Grünfläche so zu erfolgen, dass eine Neuwaldbegründung ausgeschlossen ist und darüber hinaus eine künftige Waldentwicklung auch nicht erfolgt. Aus den vorgenannten Gründen kann dem vorgelegten Planentwurf zum Bebauungsplan Nr. 15.04.00 in Verbindung mit der 128. Änderung des Flächennutzungsplanes forstbehördlicherseits gegenwärtig nicht zugestimmt werden. Eine Änderung bzw. Korrektur der Maßnahmenplanung/-festsetzungen muss in den Planungsunterlagen unbedingt erfolgen.	regen auch zukünftig regelmäßig gemäht und von Bäumen entsprechend freigehalten. Diese bilden somit eine räumliche Zäsur zwischen Gehölzgürtel und Wald. Die Maßnahmenfläche M12 dient dem Erhalt einer bestehenden Obstbaumwiese und auf einer weiteren Teilfläche der Maßnahmenfläche M13 werden voraussichtlich Obstbäume angepflanzt, so dass hier keine Waldentwicklung erfolgen wird. In der textlichen Festsetzung Nr. 7.20 zur Maßnahmenfläche M13 wird ergänzt, dass zu vermeiden ist, dass sich die Flächen außerhalb des Gehölzgürtels langfristig zu Waldflächen entwickeln. Die Planzeichnung wird entsprechend angepasst.	
Nr. 7. Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Mail vom 28.01.2022)		
7.1 Lärmschutzwand an der Kronsforder Landstraße Im Zuge des Bauleitplanverfahrens zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung: In der Begründung zum B-Plan wird unter Punkt 7.5 festgestellt, dass die Verkehrlichen Auswirkungen zu einer Errichtung bzw. Verlängerung einer Lärmschutzwand (LSW) von 3,0 m Höhe in dem benachbarten Bebauungsplan 17.57.00 führen. Dort ist eine solche LSW bereits gefordert aber noch nicht umgesetzt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau, fordert: • Der Bau der LSW ist aus der Vermarktung der Grundstücke zu finanzieren, wenn dieses nicht schon anderweitig sichergestellt ist. • Die Herstellung der LSW erfolgt nach den Vorgaben der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING) Teil 9 Abschnitt 3: Lärmschutzwände“. • Erdbefüllte LSW aus Holz oder Stabstahlbügeln werden nicht zugelassen. • Es sind beidseitig Unterhaltungswege vorzusehen mit mindestens 2,5	Der Bau und die Planung der LSW wird von der KWL übernommen und finanziert. Die Planung wird durch einen Fachplaner vorgenommen, so dass sichergestellt ist, dass die geltenden Richtlinien eingehalten und beachtet werden. Es sind keine erdbefüllten LSW geplant. Entlang der LSW, welche zwischen Kronsforder Landstraße und Anliegerstraße errichtet wird, sind die für die Unterhaltung notwendigen Platzbedarfe beidseitig auf den vorhandenen Fahrbahnen vorhanden. Entlang der Lärmschutzwand, die entlang der Grenzen der Grundstücke 70 und 72 verläuft, kann die Wartung auf der einen Seite auch von der Fahrbahn aus erfolgen. Für die Wartung auf der grundstückszugewandten Seite wird grundbuchlich zugunsten der HL gesichert, dass ein mindestens 1 m breiter Streifen von Bepflanzung und festen Bauwerken freigehalten, jeder Zeit zugänglich gehalten und kleine Beschädigungen während der Wartung toleriert werden müssen. Durch die inzwischen getroffene Entscheidung zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h in dem betreffenden Bereich der Kronsforder Landstraße sowie durch den geplanten Einbau eines auf diese Geschwindigkeit abgestimmten lärmmindern-	Teilweise Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
m Breite, zugänglich für Fahrzeuge. • Eine Nutzung (und Pflege) der Zugangsflächen durch die anliegenden Grundstückseigentümer ist grundsätzlich erwünscht und kann insofern erfolgen, dass keine festen Bauwerke (Gartenhütten, Spielgeräte) oder Bepflanzungen (Bäume) erfolgen. Die Zugänglichkeit für die Mitarbeiter oder Erfüllungsgehilfen der Hansestadt Lübeck für Besichtigungs-, Prüfungs- oder Erhaltungszwecke muss jederzeit gewährt sein. Ggf. errichtete Zäune und Bepflanzungen sind auf Aufforderung zurück zu bauen oder zu kürzen. • Kleine Einschränkungen und Beschädigungen an Einrichtungen und Bepflanzungen der anliegenden Grundstückseigentümer (z. B. Trittspuren, abgeknickte Zweige) sind für die Hansestadt Lübeck kostenfrei hinzunehmen. • Die Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau ist bei dem Bau der LSW fachlich zu beteiligen. • Die Unterhaltung und Erhaltung der LSW ist nach ABBV abzulösen. Dazu gehören auch Entschädigungen für mögliche größere Schäden an Pflanzen und Einrichtungen der Grundstückseigentümer. • Die Belange der HL sind ggf. im Grundbuch als Grunddienstbarkeit eintragen zu lassen.	den Asphaltbelages (Splittmastixasphalt vom Typ SMA 8 oder bestimmter Asphaltbeton (<= AC 11)) kann auf eine Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70-74 hinaus verzichtet werden. Die Abteilung Brückenbau wird beim Bau der LSW fachlich beteiligt und die Unterhaltung und Erhaltung der LSW nach ABBV abgelöst. Dazu gehören auch Entschädigungen für mögliche größere Schäden an Pflanzen und Einrichtungen der Grundstückseigentümer.	
7.2 Abweichende Darstellungen im städtebaulichen Entwurf zur Festsetzung Nr. 7.11 (Knickschutz) In der Begründung zum B-Plan heißt es, dass zur Minimierung von Knickdurchbrüchen jeweils zwei Grundstückszufahrten zusammenzulegen sind. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erklärt, dass die Durch-/Umsetzung dieser Festsetzung in der Praxis Probleme bereitet, da nicht für jeden Gewerbetreibenden eine Zufahrt an der Grenze hinsichtlich der Logistik von Vorteil ist. Der Bereich Stadtplanung sollte zum jetzigen Zeitpunkt bereits darauf eingestellt sein, dass zeitbeanspruchende Anträge auf Befreiungen vom B-Plan zu Lasten des Knicks die Folge sein werden, zumal bereits das mitgelieferte städtebauliche Konzept bei der GE 2-Fläche von dieser Vorgabe abweicht und demzufolge als „schlechtes Beispiel“ vorangeht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. An der Festsetzung wird festgehalten, um den Belangen des Knickschutzes zu entsprechen. Der städtebauliche Entwurf wird entsprechend angepasst, stellt jedoch nur ein informelles Planwerk dar, das nicht Teil des Bebauungsplans ist.	Kenntnisnahme
7.3 Hinweise zur Busanbindung Gemäß Begründung wird die Option einer Buslinie durch das Gewerbege-	Das Plangebiet ist mit den bestehenden Bushaltestellen bereits ausreichend an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und die ÖPNV-Erschließung entspricht den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck 2019-2023	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
biet thematisiert. Es wird ausgeführt, dass in den Nebenanlagen ausreichend Platz für die Herstellung einer Bushaltestelle zur Verfügung stünde. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr befürwortet diese Option, weist jedoch darauf hin, dass eine etwaige Bushaltestelle ggf. nur dort hergestellt werden könnte, wo derzeit Längsparkplätze geplant sind. Es wird gefordert, dass sich mit dem dazugehörigen Flächenbedarf bereits jetzt schon belastbar auseinandergesetzt wird, um eine optionale Bushaltestelle im B-Plan zu fixieren. Weiterhin informiert der hiesige Bereich: Die aktuellen Entfernungen der Bushaltestellen zueinander (von Nord Richtung Süd) betragen derzeit: BHS „Schiereichenkoppel“: 1.200 m bis „Obstgut“, 750 m bis „Butenhof“, 500 m bis „Schleusenstraße“. Laut EAÖ „sollten Haltestellenabstände zwischen gleichrangigen Knotenpunkten 300 m nicht wesentlich überschreiten“. Es wäre zu überlegen, ob auf dieser Route eine weitere Haltstelle eingefügt werden könnte, um die Haltestellenabstände regelmäßiger auf ca. 500 bis 700 m zu verziehen und damit ggf. die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Lt. Auszug aus dem Haltestellenkataster befinden sich beide Haltestellen „Obstgut“ und „Butenhof“ in der Liegenschaft des Landes SH (LBV-SH).	(RNVP) für Gewerbegebiete ohne Handel und öffentliche Dienstleistungen. Zunächst ist vorgesehen, die Haltestellen an der Kronsforder Landstraße beizubehalten. Es wird geprüft, ob an der Haltestelle die Einrichtung eines kleinen Mobilitätshubs mit Fahrradständern und Standplätzen für Elektrorollern möglich ist. Auch die Möglichkeit, eine weitere Haltestelle zu schaffen und die Bushaltestellen dann näher an die geplanten neuen Knotenpunkte an den beiden Einmündungen des Gewerbegebiets zu verlegen, wird diskutiert. Dennoch wird aus Gründen des Klimaschutzes darüber hinaus eine zusätzliche Bushaltestelle in dem Gewerbegebiet angestrebt. Mit einer Linienführung durch das Gebiet könnte die Anbindung des Gewerbegebiets optimiert werden, womit das ÖPNV-Angebot für die in dem Gebiet arbeitenden Personen deutlich attraktiver werden würde. Ebenso für die angestrebte DGNB Zertifizierung des Gewerbegebiets ist eine entsprechende ÖPNV-Erschließungsqualität ein Bewertungskriterium. Wie bereits in der Begründung erläutert, sind die Straßenverkehrsflächen ausreichend dimensioniert festgesetzt sind, um in den Nebenflächen Bushaltestellen aufzunehmen. Dies wurde zwischenzeitlich im Rahmen der Erschließungsplanung nochmals verifiziert, indem eine zentrale Bushaltestelle in der Planstraße B unter Prüfung etwaiger Flächenkonkurrenzen mit Parkplätzen und Baumstandorten entworfen wurde. Diese Planung wurde dem Bereich Stadtgrün und Verkehr vorgelegt. Die Aufteilung der Straßenverkehrsflächen und die Position einer optionalen Bushaltestelle ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Die Lage der Bushaltestellen ist abschließend mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH abzustimmen. (siehe auch Nr. 14.1)	
7.4 Hinweise zu Ausbaumaßnahmen im umliegenden Straßennetz Die Leistungsfähigkeiten der benachbarten Knotenpunkte ist im zurückliegenden Abstimmungsprozess mehrfach diskutiert worden und durch den hiesigen Bereich und die Straßenverkehrsbehörde teilweise als nicht ausreichend angesehen worden. Bedenklich ist, dass diese Knotenpunkte bereits heute eine deutliche Überlastung zu den Hauptverkehrszeiten erfahren. Auch durch den Ausbau der Wasserfahr ist davon auszugehen, dass an diesen Knotenpunkten keine Verkehrsreduzierung eintritt. So wird im	Es wird auf die Abwägungen zur frühzeitigen Beteiligung hingewiesen, an denen, nach Prüfung, im Wesentlichen festgehalten wird. Die erneute Stellungnahme des Bereichs Stadtgrün und Verkehr bezieht sich insbesondere auf die Knotenpunkte Baltische Allee/Geniner Dorfstraße/Malmöstraße (KP 4) sowie Kronsforder Landstraße/Malmöstraße (KP 5). Es ist richtig, dass die Verkehrszunahme an diesen Knotenpunkten nicht 5 % betrifft, sondern dass	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Verkehrsgutachten u.a. davon ausgegangen, dass 15% des Quell- und Zielverkehrs über die Kronsforder Landstraße bzw. Kronsforder Allee abgewickelt wird. Dieser Streckenabschnitt, und insbesondere der Knotenpunkt zur B207, ist bereits heute ebenfalls überlastet mit entsprechenden Stauerscheinungen zu den Hauptverkehrszeiten. So mag es in der Betrachtung des Verantwortungsbereiches der Bauleitplanung für dieses B-Plan-Gebiet zwar legitim sein, bestimmte Bereiche nicht mehr zu betrachten, weil sie zu weit weg sind, oder aber ohnehin schon überlastet sind. Im Hinblick auf eine gesamtstädtische Verkehrsplanung, die hier aber nicht erkennbar ist, löst diese Betrachtungsweise jedoch das Problem nicht. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass man hier sehenden Auges eine weitere Verschlechterung der Problemlagen in Kauf nimmt und diese Verantwortlichkeit der Problemlösung mit der Aussage „Die Planung und Umsetzung der weiteren notwendigen Umbauten im weiteren Straßenverkehrsnetz müssen bei Bedarf vom Bereich Stadtgrün und Verkehr disponiert und in den Haushalt eingestellt werden“ an den hiesigen Bereich weitergibt, ohne dass dieser die dafür erforderlichen Kapazitäten aufweist. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erklärt, dass in der Abwägungstabelle fehlerhafte Begründungen für eine Nicht-Berücksichtigung aufgeführt worden sind: So ist zu den Punkten 3.) und 4.) ausgeführt, dass die Verkehrszunahme lediglich bei 5% liegt. Das ist falsch. Die 5% beziehen sich im Verkehrsgutachten als Anteil des Quell- und Zielverkehrs. Die Verkehrszunahme liegt z.B. am KP 4 bei ca. 8%. Es wird daher eine erneute und fehlerfreie Auseinandersetzung mit den Leistungsfähigkeiten der benachbarten Knotenpunkte gefordert und eine Auflistung der weiteren notwendigen Umbauten im weiteren Straßenverkehrsnetz. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Entstehung der hier in Rede stehenden Gewerbeflächen erst nach Umsetzung der o.g. erforderlichen Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im umliegenden Straßennetz erfolgen sollte, da die bereits heute schon nicht befriedigende Verkehrsabwicklung anderenfalls kollabieren wird. Die Um- und Ausbaumaßnahmen sind demnach zunächst finanziell im städtischen Haushalt und personell im hiesigen Bereich zu regeln.	nach gutachterlicher Einschätzung 5 % der Ziel- und Quellverkehre des Plangebiets diesen Fahrweg wählen werden. Die durch das Gewerbegebiet induzierten Verkehre werden also in der Hauptsache über die Öffnung der Wasserfahr Richtung Autobahn abfließen. Im Kapitel 7.3 der Begründung werden die verkehrlichen Auswirkungen der Plangebietsentwicklung ausführlich beschrieben. Es wird dargestellt, dass es durch die planinduzierten Verkehre zu Verstärkungseffekten bestehender Defizite des städtischen Straßennetzes und seiner Knotenpunkte kommen wird. Bei den gutachterlich empfohlenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um bestehende Ausbau- und Leistungsfähigkeitsdefizite, die nicht der vorliegenden Bauleitplanung geschuldet sind. Diese sind nur auf ausdrücklichen Wunsch des Bereichs Stadtgrün und Verkehr nachrichtlich in die Begründung aufgenommen worden. Weitere Ausführungen sind dort nicht erforderlich. Diese bestehenden Defizite zu beheben oder mindestens die Leistungsfähigkeiten zu verbessern, liegt nicht im Verantwortungsbereich der vorliegenden Bauleitplanung. Es wurden Knotenpunkte betrachtet, die teilweise bis zu 2,5 Kilometer vom Plangebiet entfernt liegen und bei denen die planinduzierten Verkehre einen kaum spür- und messbaren Beitrag zur Verkehrsmenge leisten werden. Die Entwicklung eines Gewerbegebiets an dem geplanten Standort entspricht den gesamtstädtischen Entwicklungszielen (vgl. Lübeck 2030). Die Defizite im umliegenden Straßenverkehrsnetz und die verkehrlichen Auswirkungen der vorliegenden Planung sind bekannt. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit einzelner Knoten infolge von bebauungsplanbedingter zusätzlicher Verkehre sind in Abwägung mit der erforderlichen Schaffung von Gewerbeflächen solange in Kauf zu nehmen, wie ein Umbau der Knoten nicht erfolgen kann. Der Ausbau des Knotenpunktes 2 (Baltische Allee / Oslostraße) wird von der Hansestadt Lübeck übernommen, den Knotenpunkt 7 (Kronsforder Landstraße / Wasserfahr / Karkbrede) baut die KWL	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	um. Die Planung und Umsetzung der weiteren notwendigen Umbauten im weiteren Straßenverkehrsnetz müssen bei Bedarf vom Bereich Stadtgrün und Verkehr disponiert und in den Haushalt eingestellt werden.	
7.5 Hinweise zu Lärmschutzeffekten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen In der Begründung zum B-Plan heißt es, dass neben passiven Lärmschutzmaßnahmen auch die Möglichkeit des Lärmschutzes durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auf der Kronsforder Landstraße als geeignete Maßnahme in Betracht gezogen wird. Die Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen außer Orts zwar grundsätzlich nach der StVO, auch aus Gründen des Lärmschutzes, möglich sind, jedoch muss hierzu eine besondere Gefährdungslage für diesen Eingriff vorliegen. Selbst dann sehen die Verwaltungsvorschriften zur StVO außer Orts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h allerdings nicht vor; max. auf 70 km/h. Hinzu kommt, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nur dann erfolgen können, wenn vorrangig andere bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz ausgereizt wurden. Es wird empfohlen, diesen Hinweis / die o.g. Möglichkeit aus der Begründung zum B-Plan herauszunehmen, da er nach hiesiger Einschätzung keine realisierbare Maßnahme zum Lärmschutz darstellt. Auch ohne diesen Hinweis im B-Plan bzw. der Begründung ist es jederzeit möglich, Geschwindigkeitsbegrenzungen als Maßnahme zur Gefahrenabwehr zu prüfen (wie aktuell auch für diesen Abschnitt geschehen; das Prüfergebnis ist dem Bereich Stadtplanung am 16.11.2021 zugegangen).	Es ist richtig, dass der Bebauungsplan straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, wie einer Geschwindigkeitsreduzierung, nicht vorgreifen kann. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ist aufgrund der Lärmbelastung der Anlieger aber inzwischen entschieden. Im Rahmen einer ergänzenden Schalltechnischen Stellungnahme von Februar 2022 wurden die Berechnungen zum Verkehrslärm noch einmal nach den aktualisierten Vorgaben der RLS-19 (bisher RLS-90) durchgeführt und die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auch in Kombination mit einer Änderung des Straßenbelags geprüft. Im Ergebnis der Neuberechnung nach RLS-19 vermindern sich die bisher ermittelten Pegel an der Kronsforder Landstraße tags um etwa -0,3 und nachts um etwa -1 dB bei der derzeitig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Bei einer Reduzierung auf 50 km/h würde sich eine zusätzliche Minderung um -1 dB ergeben. Insofern ist eine Geschwindigkeitsreduzierung durchaus geeignet, die Lärmbelastung an den Bestandsgebäuden an der Kronsforder Landstraße deutlich zu mindern. Im Zusammenwirken mit der Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags kann die Lärmminderungswirkung noch deutlich erhöht werden, sodass die bebauungsplanbedingte Lärmzunahme durch Mehrverkehre vollständig kompensiert werden kann. Ferner sind bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz bereits durch die rechtskräftigen Bebauungspläne 17.56.00 und 17.57.00 festgesetzt. Im Zuge dieser Planung des Ausbaus der Straße Wasserfahr wurde bereits festgestellt, dass zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eine Lärmschutzwand zwischen der Kronsforder Landstraße und der Anliegerstraße im Bereich der Grundstücke Nr. 70 bis 74 erforderlich wird, ebenso wie eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nr. 70 und 72. Entsprechende Festsetzungen sind in den Bebauungsplan Nr. 17.57.00 aufgenommen worden.	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.6 Hinweise zur Verkehrsflächenbreite Den Unterlagen sind als Anlage 5 die Straßenquerschnitte beigefügt, die dem hier vorliegenden B-Plan samt seinen dargestellten öffentlichen Verkehrsflächen zugrunde liegen. Während der laufenden Sichtung/Prüfung der eingereichten Unterlagen zum B-Plan-Verfahren ist dem hiesigen Bereich durch das von der KWL beauftragte Planungsbüro die Vorplanung (Bearbeitungsstand 17.01.2022) übermittelt worden. Diese deckt sich jedoch hinsichtlich der Verkehrsflächenbreiten nicht mit den Unterlagen der Anlage 5. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erklärt, dass unter diesen Voraussetzungen keine Stellungnahme zu den Querschnitten abgegeben wird, sondern zunächst eine Klärung erforderlich ist, welche Verkehrsflächenbreiten (21,10m oder 19,10 m?) der weiteren Planung zugrunde liegen sollen. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass der Bereich Stadtgrün und Verkehr einer nachträglichen Reduzierung der öffentlichen Verkehrsfläche nicht zustimmt.	Bei der Breite der Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan (21,10 m) sind die straßenbegleitenden Mulden zur Entwässerung inkl. Bankett (2,00 m) berücksichtigt. Diese sind in den Unterlagen vom 17.01.2022 dem Knickschutzstreifen zugeschlagen worden und entsprechend bei der Angabe der Verkehrsfläche (19,10 m) nicht einbezogen worden. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um eine inhaltliche Abweichung, sondern lediglich um eine unterschiedliche Bemaßung/Beschriftung der gleichbleibenden Flächenaufteilung.	Klarstellung
7.7 Hinweise zur Ausweisung der Maßnahmenflächen Im Teil A – „Planzeichnung“ sind fast alle Maßnahmenflächen mit der Flächensignatur „öffentliche Grünfläche“ gekennzeichnet. Die Maßnahmenflächen generieren sich aus den Eingriffen für die privaten Gewerbeflächen. Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.16 wird für die Maßnahmenflächen M1 bis M5 *„extensiv genutzte Wiesenflächen“* mit „*fruchtreichen“ „Laubbäumen“* beschrieben. In der Begründung in Tabelle 14 steht zu M12: „Erhalt Obstwiese“. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung der Flächensignaturen. Z. B. ist im Bereich M1 bis M5 und M12, die Flächensignatur in „landwirtschaftliche Flächen“ zu ändern, da die festgesetzten Ziele diese Nutzung beschreiben. Alle anderen Maßnahmengebiete sind ebenso zu prüfen und ggf. den privaten „Verursacherflächen“ zuzuordnen, entsprechend wie M22. Die Planung, der Bau und die Entwicklung der Flächen bis zu dem beschriebenen Zustand sollte im Erschließungsvertrag geregelt werden.	Mit den Maßnahmen M1 bis M5 wird die Anlage eines öffentlichen Grünstreifens an der Kronsforder Landstraße als extensiv genutzte Wiese mit einer hainartigen Bepflanzung mit blüten- und fruchtreichen Laubbäumen verfolgt. Ziel der Pflanzung ist, zusätzlich zu den Eingrünungen auf den Gewerbegrundstücken zur Sichtverschattung der großmaßstäblichen Gewerbebauten beizutragen, die Steigerung der Verdunstungsleistung zu optimieren und das Nahrungsangebot für Insekten und Bienen anzureichern sowie an die ehemals landschaftstypischen und ortbildprägenden Obstquartiere anzuknüpfen. Für die Pflege des Hains wird eine Partnerschaft mit einem örtlichen Verein angestrebt (Hanseobst e.V.). Auf eine erwerbslandwirtschaftliche Nutzung der Flächen im Sinne des § 201 BauGB wird mit der Maßnahme jedoch nicht (vordergründig) abgezielt, sodass die Ausweisung als Flächen für die Landwirtschaft inhaltlich falsch wäre. Der Erhalt der Obstwiese (M12) dient ebenso nicht dem Ziel des Erwerbsobstbaus. Diese ist lediglich ein Relikt des ehemaligen Obstgutes an dem Standort. Die Maßnahme wurde bereits im Zuge der Rodung der Obstplantagen festgelegt und dient dem naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Rodung der Obstplantagen. Die	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Flächen sollen voraussichtlich durch einen Verein gepflegt werden und sind als öffentliche Grünfläche festgesetzt worden, da keine erwerbswirtschaftliche Nutzung im Sinne des § 201 BauGB für die Obstwiese vorgesehen ist. Obgleich grundsätzlich das Verursacherprinzip im Umweltrecht gilt, so bereitet die HL den Eingriff mit der Aufstellung des Bebauungsplans vor und ist gem. § 135a Abs. 2 BauGB für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, die nicht auf dem Eingriffsgrundstück selbst durchgeführt werden können, verantwortlich. Dies ist in diesem Fall gegeben, da die Maßnahmen M1 bis M5 Sammel-Ausgleichsmaßnahmen für mehrere Bauvorhaben bzw. Eingriffsgrundstücke darstellen, die nicht auf den einzelnen Grundstücken umgesetzt werden können. Auch die hinreichende und zeitlich unbefristete Sicherung des Ausgleichs in der Zukunft ist durch die HL als Plangeberin des Eingriffsbebauungsplans sicherzustellen. Wenn sich wie in diesem Fall an die Herstellung des Ausgleichs weitere Pflege- oder Bewirtschaftungsmaßnahmen anschließen, muss eine dauerhafte Verfügungsbefugnis über die Flächen zugunsten der HL vorliegen. Mit der Festsetzung als öffentliche Grünflächen und dem Verbleiben im städtischen Eigentum wird diesen Anforderungen entsprochen. Bei einer Zuordnung zu den privaten Eingriffsgrundstücken und damit einer privaten Eigentümerschaft wäre dies nicht gesichert. Die Planung, der Bau und die Entwicklung der Flächen bis zu dem beschriebenen Zustand wird von der KWL GmbH übernommen. Dies wird im Erschließungs- und im Ausgleichsvertrag vereinbart.	
7.8 Hinweise zu den Regelquerschnitten Im Teil A – „Darstellungen ohne Normcharakter“ sind in den Schnitten die Standorthöhe der Bäume über dem Bodenniveau an dieser Stelle dargestellt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die baulich richtige Darstellung der Schnitte und die Vermaßung der erforderlichen Stammhöhe für das Lichtraumprofil. Im Teil A – „Darstellungen ohne Normcharakter“ ist kein Regelquerschnitt im Bereich einer Grundstückszufahrt dargestellt.	Es wird davon ausgegangen, dass der Regelquerschnitt F-F‘ gemeint ist. Die Standorthöhe der dargestellten Bestandsbäume über dem Bodenniveau ergibt sich aus der Höhe des bestehenden Knickwalls entlang der Raabrede. Es handelt sich um eine Darstellung der Bestandsbäume unter Annahme des Kronenansatzes dieser. Eine Vermaßung der Stammhöhen wird als nicht erforderlich erachtet, zumal die Regelquerschnitte nur als Darstellungen ohne Normcharakter der Erläuterung dienen. Die vorliegenden Regelquerschnitte sind ausreichend, um die regelhafte Aufteilung der im Bebauungsplan festgesetzten Straßen-	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Regelquerschnitt im Bereich einer Grundstückszufahrt, insbesondere mit der detaillierten Darstellung im Bereich des Pflanzstreifens/Straßenmulde.	verkehrsflächen darzustellen. Im Bereich von Grundstückszufahrten werden entsprechende Abweichungen von dem Regelquerschnitt erforderlich z.B. entfällt der Baumstandort, es werden Überbrückung oder Verrohrung der Mulden und Gehwegüberfahrten notwendig. Diese Details sind jedoch im Rahmen der weiteren Erschließungs- und Genehmigungsplanung lösbar und müssen nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahren durchgeplant und dargestellt werden.	
7.9 Festsetzung Nr. 7.3 – Begrünung straßenseitiger Grundstücksflächen Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.3 steht: „*Die an öffentlichen Straßenverkehrsflächen angrenzenden Grundstücksflächen sind in einer Tiefe von mindestens 3 m zu begrünen und zu bepflanzen. Je angefangene 10 m Grundstückslänge ist ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen; der Pflanzabstand darf 15 m nicht überschreiten. Straßenseitig ist ein mindestens 0,8 m breiter Streifen mit einer mindestens 1 m hohen Hecke aus heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste B oder mit einer dichten Strauchpflanzung (1 Pflanze je m²) gemäß Pflanzliste C zu bepflanzen.*“ Im Teil A – „Darstellungen ohne Normcharakter“ sind nur Schnitte dargestellt. Diese Schnitte stellen nur die Situation im öffentlichen Straßenbereich und nicht auf den angrenzenden, privaten Flächen dar. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung der Festsetzungen für die an öffentliche Straßenverkehrsflächen angrenzenden Grundstücksflächen, da die aktuellen Festsetzungen den Straßenraum stark beeinträchtigen und sich ein sehr hohes Konfliktpotential bietet. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert dazu: • Die Straßenbeleuchtung mit der realen Höhe und Bauform einzuzeichnen, • die Schnitte zur privaten Fläche mit den geforderten Hecken, begrünten Flächen, der Baumpflanzung und der Fassade zu ergänzen, Zur Information hier Beispiele für das hier festgesetzte Konfliktpotential:	**Darstellung Privater Grundstücksflächen** Die Regelquerschnitte sollen als Darstellungen ohne Normcharakter lediglich die Aufteilung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche darstellen, daher sind die angrenzenden privaten Grundstücksflächen nicht dargestellt. Dafür besteht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auch kein Erfordernis. **Straßenbeleuchtung** Die derzeitige Darstellung der Straßenbeleuchtung in den Regelquerschnitten ist für das Bebauungsplanverfahren ausreichend. Die Planung der öffentlichen Straßenbeleuchtung wird derzeit in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck, Abteilung Verkehrswegebeleuchtung, konkretisiert. Vorgesehen sind Mastleuchten mit Ausleger, Lichtpunkthöhe 8 m, die nurmehr einseitig jeweils auf der Straßenseite gegenüber den geschlossenen Baumreihen angeordnet werden, mit Abständen der Mastleuchten von 30 bis 35 m. Dazwischen werden entsprechend ausgemittelt die zusätzlichen Einzelbäume innerhalb der Längsparkstreifen eingeplant. Damit sind die genannten Konfliktpunkte zwischen Straßenbeleuchtung und Straßenbäumen aufgelöst. **Baum-Abstände** Bereits in der vorliegenden Planung zur Anordnung der Straßenbäume und der vorgegebenen Baumpflanzungen auf den privaten Grundstücken sind auch bei direkter Parallelstellung mindestens ca. 6 m Abstand zwischen den Baumstämmen der Straßenbäume und privaten Bäume gegeben. Die Baumkronen werden in diesem	Teilweise Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
• Abstand der privaten Bäume ca. 1,50 m von der Geh- und Radwegkante: dadurch Konflikt mit den Kronen der Straßenbäume und mit der Straßenbeleuchtung hinsichtlich Ästen und Wurzeln (beim Austausch von Masten) • Bei einem festgesetzten Abstand der privaten Bäume von 10 m würden also die Straßenbäume auf Lücke dazu gesetzt werden. Die Straßen- und privaten Bäume würden also mit jeweils 5 m Abstand stehen. Bei einem Kronendurchmesser von angenommenen 8 m ist kein Platz mehr für die Straßenbeleuchtung. • Hecken wachsen bei einem Abstand des Stammfußes der Heckenpflanzen von 40 cm zum Geh- und Radweg sofort in den öffentlichen Verkehrsbereich hinein.	Fall leicht über den kombinierten Geh- und Radwegen ineinandergreifen, was einer Verschattung des Weges zu Gute kommt. Durch versetzte Anordnungen der privaten Bäume auf Lücke zu den Straßenbaumreihen werden die Baumabstände entsprechend vergrößert und die Gestaltung aufgelockert. Festsetzung 7.3 sieht das Pflanzen einer geschnittenen Laubholzhecke bzw. alternativ das Pflanzen einer dichten Strauchpflanzung in einem mind. 3 m breiten Pflanzstreifen vor. Eine geschnittene Hecke kann somit in einem deutlich größeren Abstand zum angrenzenden Rad- und Fußweg gepflanzt werden, so dass ein Konflikt mit in den öffentlichen Straßenraum hineinwachsenden Gehölzen erst gar nicht entsteht. Ein flächige Strauchpflanzung kann aus wenig wuchsstarken Gehölzen gepflanzt werden, ist zudem regelmäßig von den Grundstückseigentümern zu pflegen und zurückzuschneiden.	
7.10 Festsetzung Nr. 7.9 – Anzahl der Straßenbäume Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.9 steht: „*In der Planstraße A sind mind. 40 Straßenbäume, in der Planstraße B mind. 50 Straßenbäume, in der Planstraße C mind. 30 Straßenbäume, in der Planstraße D mind. 45 Straßenbäume […] zu pflanzen.* Der Bereich Stadtgrün und Verkehr geht davon aus, dass die Anzahl der Straßenbäume hinsichtlich der in diesem Stadtraum notwendigen und festgesetzten Parameter (z. B. Zufahrten, Stellplätze, Beleuchtung) geprüft wurde und möglich ist, in der Bauausführung umzusetzen.	Die Anzahl der Straßenbäume wurde unter Berücksichtigung der sonstigen Flächenbedarfe fachgutachterlich geprüft und quantitativ als machbar und realistisch eingeschätzt.	Kenntnisnahme
7.11 Festsetzung Nr. 7.9 – redaktioneller Hinweis Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.9 steht: „*Bäume zwischen Parkplätzen sind in mind. 10 m² (2,5 m x 4 m) großen offenen Baumscheiben […] zu pflanzen.“* Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die textliche Ergänzung: „(2,5 m x 4 m, gemessen zwischen den Rückenstützen)“.	Die Festsetzung wird redaktionell wie vorgeschlagen ergänzt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.12 Festsetzung Nr. 7.10 – Baumpflanzungen Kronsforder Landstraße Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.10 steht: „*Zur Vervollständigung der Allee an der Kronsforder Landstraße sind […] Linden (Tilia platyphyllos) mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, […], zu pflanzen.“* Gemäß der Verwaltungskarte im Geoportal ist der Bereich Stadtgrün und Verkehr nicht für diesen Straßenabschnitt zuständig. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, einen Stammumfang von mindestens 18 cm festzusetzen, entsprechend den Festsetzungen an anderen Stellen dieses Bebauungsplans, gemäß der aktuellen „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“, weil 18/20er Hochstämme in den Baumschulen in größerer Zahl verfügbar sind und ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis haben.	Die Baumpflanzungen an der Kronsforder Landstraße sollen bewusst als Alleebäume mit einem etwas größeren Stammumfang gepflanzt werden als die übrigen Bäume im Plangebiet, um eine schnellere räumliche Wirkung beim Lückenschluss der geschützten Allee zu erzielen.	Keine Berücksichtigung
7.13 Festsetzung 7.16 – standortangepasste Vegetations- und Nutzungsziele Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 7.16 steht: „*Im Bereich der Maßnahmenflächen M1 bis M5 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, […] zum temporären Einstau von Oberflächenwasser bei Starkregen genutzt […] hainartig […] mit […] Laubbäumen zu bepflanzen*“. Im Teil A – „Planzeichnung“ nicht sicher zu erkennen, aber gemäß städtebaulichem Entwurf zu folgern, grenzt an diese Flächen direkt ein Fuß- und Radweg. In der Begründung unter Punkt 5.5.2 Regenwasserbewirtschaftung und –entsorgung werden der hohe Wasserstand und die „wassersperrenden oberflächennahen bindigen Bodenschichten“ beschrieben. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass die hier beschriebenen Vegetations- und Nutzungsziele unterschiedliche Standortbedingungen haben. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine standortgerechte Vegetationsplanung bzw. Festsetzungen.	Der mögliche Einstau von Oberflächenwasser im Bereich der Maßnahmenflächen M1 bis M5 würde nur sehr selten bei extremen Starkregenereignissen erfolgen. Die Flächen sind nicht Bestandteil des Entwässerungskonzeptes, der dazugehörigen Berechnungen sowie der für die Oberflächenentwässerung benötigten Flächen (Notwasserwege, Ver- und Entsorgungsflächen). Der Satz „*zum temporären Einstau von Oberflächenwasser bei Starkregen genutzt“* wird daher aus der Festsetzung gestrichen. Der im städtebaulichen Entwurf dargestellte Fuß- und Radweg verläuft innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen und nicht in der Grünfläche. Falls ein Übertreten des Stauwassers auf den Rad- und Fußweg befürchtet wird, kann dies im Rahmen des Planvollzugs und der weiteren Erschließungsplanung geprüft werden. Es wird davon ausgegangen, dass dies ggf. durch entsprechende Geländemodellierung, Abböschung lösbar ist. Die vorgesehene Vegetation ist mit den gegebenen Bodenverhältnissen vereinbar. Die Flächen M1 bis M5 wurden über Jahrzehnte erfolgreich als Obstanbauflächen genutzt, so dass davon ausgegangen werden kann, dass auch die geplante Pflanzung von Obstgehölzen erfolgversprechend ist. Die Auswahl der Arten und Sorten wird auf die anstehenden Bodenverhältnisse im Plangebiet (überwiegend Mergel mit Stauwasserhorizonten) angepasst. Die Flächen	Teilweise Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	entlang der Kronsforder Landstraße wurden im Entwässerungsgutachten von Büro Lehners + Wittorf auf Grund von dort zwischengelagerten Sanden mit der vergleichsweise höchsten Versickerungsfähigkeit bewertet (s. Abb. 22 in Kap. 6.3.3).	
7.14 Hinweise zur Pflanzliste A Im „Teil B – Text“ in der Anlage (b) Pflanzliste A sind „Laubbäume in Straßen, Grünflächen und Gewerbeflächen“ aufgeführt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert für die Neupflanzungen eine klimaangepasste und standortgerechte Gehölzauswahl festzusetzen.	Das Problem ist bekannt, dass die bis dato verwendeten Pflanzlisten auf der Ebene der Bebauungsplanung mit dem Fokus auf standortheimische Gehölze angesichts der Anpassungsnotwendigkeiten infolge des Klimawandels überprüft und ergänzt werden müssen. Ein entsprechender Hinweis findet sich in Kap. 6.3.5 unter der Tabelle 7 (Pflanzliste Straßenbäume): *„Hinweis: In der Pflanzenliste in Tabelle 7 wird für die Pflanzung von Straßenbäumen die Verwendung von einheimischen Laubbäumen empfohlen. Angesichts der immer stärker spürbaren Auswirkungen des Klimawandels (Trockenheit, Hitze, Starkregen) ist es zukünftig ggf. notwendig, auch nicht einheimische Baumarten bei der Auswahl und Pflanzung von Straßenbäumen zu berücksichtigen, da diese gegenüber den veränderten Anforderungen besser gewappnet sind“.* Der Hinweis wird entsprechend auch unter der Pflanzliste A im Teil B des Bebauungsplans ergänzt. Sobald eine verwaltungsintern abgestimmte und überarbeitete Pflanzenliste vorliegt, kann diese verwendet werden. Nach Aussagen der Klimaleitstelle wird daran derzeit gearbeitet.	Berücksichtigung
7.15 Hinweise zur Pflanzliste D Im „Teil B – Text“ in der Anlage (b) Pflanzliste D steht „Kornelkirsche - Cornus mas“ als Laubbaum. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Streichung der Kornelkirsche aus der Liste, da sie pflanzentypisch strauchförmig wächst. Der Pflegeaufwand, diesen Strauch als Hochstamm zu erhalten, würde mit dem Alter der Pflanze immer mehr zunehmen.	Der Anregung wird gefolgt.	Berücksichtigung
7.16 Hinweise zur Pflanzliste D – Pflanzgrößen Im „Teil B – Text“ in der Anlage (b) Pflanzliste D steht als „Pflanzgröße: Mind. Hochstamm, Stammumfang 16/18 cm, 3xv, m.B.“	Der Anregung wird gefolgt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Falls diese Fläche eine öffentliche Grünfläche bleiben sollte entgegen der Darstellung von Stadtgrün und Verkehr (s. weiter oben), dann fordert der Bereich Stadtgrün und Verkehr, dass die Pflanzgrößen folgendermaßen festgesetzt werden: • Für Obstgehölze: Hochstamm, mind. Stammumfang 16/18 cm, 3xv., mDB • Für die anderen Laubbäume: Hochstamm, mind. Stammumfang 18/20 cm, 3xv., mDB.		
7.17 Hinweise zur Begründung In der Begründung unter Punkt 9.2.3 „Unterhaltungskosten“ steht: „*Der Hansestadt Lübeck entstehen auf Dauer die Kosten der Unterhaltung der öffentlichen Erschließungsanlagen im Plangebiet.*“, unter Punkt 5.1 ist die Flächenbilanz ausgewiesen und in Tabelle 12 die Anzahl der Neupflanzungen an Bäumen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass für die Unterhaltung aller öffentlichen Flächen (Erschließungsanlagen und öffentlichen Grünflächen) 3,4 zusätzliche Vollzeitkräfte bei der vorliegenden Ausweisung der Flächen notwendig wären und würde diese zum Stellenplan anmelden, wenn die Flächenunterhaltung dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zugeordnet würde und das Gewerbegebiet gebaut worden ist.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen. Da auch für die weiteren Folgekosten (z.B. Kita, Schule, EBL, ÖPNV) die Kosten nicht konkretisiert werden, erfolgt dieses auch nicht für die Unterhaltungskosten der Grün- und Verkehrsflächen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Planung unmittelbar Folgekosten zur Schaffung und Pflege der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur entstehen. Die Haushaltsplanung für die von Folgekosten betroffenen Bereich ist anzupassen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird vertraglich gesichert.	Kenntnisnahme
Nr. 8. Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz (AGU) Lübeck und Umgebung e.V. (Schreiben vom 14.01.2022)		
8.1 Vorschläge für Straßennamen Diese Stellungnahme erfolgt von einem der AGU-Sprecher und als benachbarter Landwirt am Krummesser Baum. Die AGU folgt der Argumentation, insbes. in Auswahl der Planungsvariante B. Die AGU vermisst allerdings einen direkten **kulturhistorischen Bezug** zu dem einst bedeutendsten Obstgut Lübecks: Die Gärtner-Dynastie Vollert gründete Semiramis an der Kronsforder Landstr. 201 im Jahre 1792, als im selben Jahr die kleine Verteidigungsburg am Krummesser Baum abgerissen wurde. Diese bedeutende Gärtnerfamilie ist im Archiv der Hansestadt	Die Vorschläge für die Straßennamen werden zur Kenntnis genommen. Die Festlegung von Straßennamen ist jedoch kein Regelungsgegenstand der Bebauungsplanung und kann somit im vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine unmittelbare Berücksichtigung finden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Lübeck bis 1661 nachgewiesen; sie war durch den Bau eines riesigen Gewächshauses um 1900 deutschlandweit bekannt; vgl. Foto:  (Postkarte von 1912, Privatbesitz) Die AGU schlägt deshalb vor, durch den Namen des neuen Gewerbegebiets samt den Straßennamen einen derartigen Bezug herzustellen. Das „Gewerbegebiet Semiramis“ könnte folgende Straßennamen haben: Planstraße A „Semiramis“ (ohne weiteren Zusatz wie Straßenname „Rose“ in Travemünde) Planstraße B „Rudolf-Vollert-Weg“ (brachte Semiramis zur Blüte + schrieb kleine Bücher) Planstraße C „Günter-Reusch-Weg“ (verstorbener Gärtner in HL + befreundet mit Vollert) Planstraße D „Wiebke-Strunck-Weg“ (verstorbene Pionierin im biologischen Anbau im Stadtteil St. Jürgen, war in 13. Generation Gärtnerin)		
8.2 Anregungen zur Artenauswahl für Gehölze Die AGU wünscht ebenfalls einen deutlicheren Bezug zum Bürgerschaftsbeschluss „Essbare Stadt Lübeck“. Wenn es auf diesem obsthistorischen Gelände nicht gelingt, auf dem einst die „Vollert-Kirsche“ und der „Lübecker Rosenapfel“ gezüchtet wurden, wo dann?! Die u.a. in Anlage 5 auf S. 89 unter „Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen“ aufgelisteten Maßnahmen sollten präzisiert	Die Anregungen zur „Essbaren Stadt Lübeck“ werden zur Kenntnis genommen. Ein städtebauliches Erfordernis zur Einschränkung der Artenauswahl für die Anpflanzgebote und Maßnahmenflächen ausschließlich auf Obstgehölze liegt jedoch nicht vor und kann damit im Rahmen des Bebauungsplans nicht geregelt werden. Dennoch wird eine Bepflanzung mit Obstgehölzen mit der Berücksichtigung in der Pflanzliste A für Laubbäume in Straßen, Grünflächen und Gewerbeflächen sowie in der Pflanzliste D für den geplanten Obsthain	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
werden. Das Gewerbegebiet könnte durch ein vermehrtes Bepflanzen von essbaren Obst- und Wildobstgehölzen – nicht nur der 30-Meter-Streifen zur Kronsforder Allee (dort nur Obstgehölze!), auch an Straßen und Stellplätzen + auf privaten Grundstücksflächen – sowie durch gezielte Förderung von Grünstreifen mit regionaler Wildblumenmischung zu einer Musteranlage werden. Dass etwa Birnbäume als Straßenbepflanzung taugen, zeigt die nahe Birnenallee Karkbrede. Der Lübecker Verein Hanse-Obst e.V., der bereits das nahe Neubaugebiet Rothebek 2 begleitete, könnte sich auf dem neuen Gewerbegebiet ehrenamtlich mit Know-how einbringen.	an der Kronsforder Landstraße ausdrücklich ermöglicht. Projekte der Essbaren Stadt in dem Gebiet sind damit nicht ausgeschlossen. Eine Kooperation mit dem Lübecker Verein Hanseobst e.V. wird geprüft.	
Nr. 9. Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Archäologie (Schreiben vom 14.01.2022)		
9.1 Hinweise zum Umgang mit archäologischen Kulturdenkmalen und erforderlichen Ausgrabungen im Plangebiet Wie schon in der ersten Stellungnahme vom 16.08.2018 ausführlich dargestellt, handelt es sich bei dem Planungsgebiet um ein archäologisch und kulturhistorisch äußerst sensibles Areal als Teil einer über Jahrtausende gewachsenen historischen Kulturlandschaft, was sich durch die bisher erfolgten Untersuchungen (Oberflächenbegehungen, geomagnetische Prospektion und erste invasive Voruntersuchungen/Baggerprospektion) in erheblichem Umfang bestätigt hat. Daraus folgt, dass jetzt, wenn weiterhin an der Planung festgehalten wird, umfangreiche und zeitintensive archäologische Hauptuntersuchungen (Ausgrabungen) notwendig sind. Die Voruntersuchungen laufen noch, bisher wurden ca. zwei Drittel der Fläche prospektiert. Die Ergebnisse zeigen, dass man sich hier in einem mehrphasigen vorgeschichtlichen Siedlungsgebiet mit einer zeitlichen Ausdehnung vom spätestens 4. Jahrtausend v.Chr. bis in die ersten Jahrhunderte n.Chr. befindet. Nach diesen Ergebnissen ist davon auszugehen, dass auf mindestens der Hälfte des Planungsgebietes Ausgrabungen notwendig sind. Diese werden einige Jahre beanspruchen. Für alle durch die Planungen verursachten archäologischen Maßnahmen sind nach § 14 DSchG S-H durch den Vorhabenträger die Kosten im Rahmen des Zumutbaren zu tragen. Eine Einbindung des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, in alle weiteren Planungen ist unerlässlich. Eine enge Abstimmung ggf. notwendiger Maßnahmen – z.B. auch zur Erfüllung von Auflagen der unteren Naturschutzbehörde – muss frühzeitig erfolgen. Alle Bodeneingriffe oder Maßnahmen, die auf Bodenschichten unterhalb des Pflughori-	Die Hinweise zum Umgang mit den archäologischen Kulturdenkmalen und den erforderlichen archäologischen Hauptuntersuchungen werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen des Planvollzugs insbesondere in Bezug auf die Abstimmung mit anderen Maßnahmen zu berücksichtigen.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zontes Einfluss nehmen und dadurch archäologische Kulturdenkmale gefährden, sind nach § 12 DSchG S-H genehmigungspflichtig.		
9.2 Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 BSchG Des Weiteren ist zu beachten, dass für das gesamte Planungsgebiet auch für die Bereiche, in denen die Voruntersuchungen keine archäologischen Verdachtsflächen ergeben haben, weiterhin die Fundmeldepflicht nach § 15 DSchG gilt und alle Maßnahmen vier Wochen vorher dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, anzukündigen sind. Dies gilt auch, wenn die archäologischen Untersuchungen vor Ort abgeschlossen sein werden.	Ein entsprechender Hinweis auf die Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 BSchG ist bereits Teil des Bebauungsplans.	Bereits berücksichtigt
Nr. 10. Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 18.01.2022)		
10.1 Hinweise zu Bodenverunreinigungen Im Umgriff des Planungsgebietes sind der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) der Hansestadt Lübeck altlastenverdächtige Nutzungen bekannt. Die Flächen Gemarkung Niederbüssau, Flur 2, Flurstücke 128, 129 und 3/5 sowie Gemarkung Vorrade, Flur 4, Flurstücke 61 und 62 wurden von Mitte des 20. Jh. bis ca. 2013 u. a. als Baumschule („Büssauer Baumschule“, später „Obstgut Semiramis“) genutzt. Im hiesigen Boden- und Altlastenkataster werden die o. g. Flurstücke als Flächen, für die bei den derzeitigen Gegebenheiten kein Gefahrentatbestand vorliegt, geführt (Archivfall A 2). Die weiteren Flächen des Planungsgebietes wurden bzw. werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen die im Plangebiet vorgesehene nicht sensible Nutzung als Gewerbegebiet generell keine Bedenken. Aufgrund der Nutzungshistorie ist im gesamten Planungsgebiet von anthropogen überprägten Oberböden auszugehen. Verunreinigungen durch Rückstände von Pflanzenschutz- und Düngemitteln können nicht ausgeschlossen werden. Für Flächen, die einer sensibleren Nutzung unterzogen werden sollen (z. B. Versickerungsflächen, Obstwiesen) sind vor der Innutzungnahme ordnungsgemäße Bodenverhältnisse entsprechend der geplanten Nutzung sicherzustellen und der uBB nachzuweisen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung der Entwässerungsanlagen und bei der Planung von Obstwiesen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.2 Hinweise zum vorsorgenden Bodenschutz Im Plangebiet liegen natürliche bzw. naturnahe schutzwürdige Böden vor. Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist mit Boden als endliche Ressource sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie Mutterboden zu schützen (§ 202 BauGB). Der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück ist nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) i.V.m. § 4 Abs. 1 BBodSchG dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen nach § 2 Abs. 3 BBodSchG zu treffen bzw. sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei Baumaßnahmen sind Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 zu berücksichtigen. Ab einer Eingriffsfläche von >3000m² kann nach Artikel 2 § 3 Abs. 5 der vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Mantelverordnung (Inkrafttreten 01.08.2023) eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) durch die zuständige Behörde gefordert werden.	Um die Eingriffe in das Schutzgut Boden zu minimieren (z.B. durch Bodenauf- und Abtrag) erfolgten im Rahmen der Bebauungsplanung erste überschlägige Vorüberlegungen zum Bodenmanagement. In Kap. 6.3.3 wird entsprechend darauf hingewiesen, dass „durch ein quartiersbezogenes optimiertes Bodenmanagement, das alle Gewerbegrundstücke und die Verkehrsflächen einbezieht, die ursprünglich prognostizierte Auftragsmenge von ca. 41.000 m³ auf einen Bodenüberschuss von ca. 2.600 m³ reduziert werden konnte. Die auf den Grundstücken anfallenden 12.000 m³ Abtragsmengen gleichen die voraussichtlich fehlende Bodenmenge auf den Verkehrsflächen aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf einigen Grundstücken ein Massenüberschuss zu generieren ist, um einen Massenausgleich auf Quartiersebene zu erreichen. D.h. es darf nicht jedes Grundstück für sich im Massenausgleich geplant werden und es müssen Vorgaben zu Höhen und Massen an die Erwerber und deren Planer gegeben werden. Alternativ wäre ein Grobplanum mit Massenverschiebungen im Planungsgebiet durch den Erschließungsträger vorab herzustellen. Der Oberboden ist bis zu einer gemittelten Tiefe von 0,6 m abzutragen. Auf den Grundstücken können aufgrund der GRZ von 0,8 20 % des Bodens wiederverwertet werden. Der restliche Oberboden der Grundstücke zzgl. des gesamten Oberbodens, der auf der geplanten Verkehrsfläche anfällt, ist zu verwerten bzw. zu beseitigen. Bei einer Verbringung auf landwirtschaftlichen Flächen ist bei einer Aufbringungshöhe von 0,1 m ca. 200 ha Aufbringungsfläche erforderlich. Bei einem Einsatz des Oberbodens als Rekultivierungsschicht im Deponiebau wird bei einem angenommenen Auftrag von 2 - 3 m eine Fläche von 6 – 9 ha benötigt. Die Vorüberlegungen zum Bodenmanagement dienen der Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Boden, um übermäßige Bodenbewegungen einzuschränken. Dafür werden bereichsweise entsprechende Festsetzungen zu den geplanten Geländehöhen getroffen“. Im Rahmen der derzeit startenden Erschließungsplanung ist ein detailliertes Bodenmanagementkonzept zu erstellen, in dem die Um- und Zwischenlagerung des Bodens zwischen bzw. auf den Grundstücken zu planen ist. Die Umsetzung der Maßnahmen wird vertraglich gesichert.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 11. Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Abfallentsorgungsbehörde (Schreiben vom 21.01.2022)		
11.1 Hinweise zur Entsorgung von Bodenmaterial und Bauabfällen Zur Bestimmung der Entsorgungswege für Bodenmaterial das im Rahmen der Baumaßnahmen zum geplanten Gewerbegebiet anfällt, ist der Umfang der Analyse auf das Mindestuntersuchungsprogramm gemäß dem Regelwerk LAGA M20 (TR Boden, Tabelle II. 1.2-1), sowie aufgrund der Nutzungshistorie auf Pflanzenschutz- und Düngemitteln auszurichten. Bodenmaterial das als Deponieersatzbaustoff eingesetzt- oder auf einer Deponie abgelagert wird ist zusätzlich gemäß DepV (Anhang 3, Tabelle 2) zu untersuchen. Hinsichtlich der Entsorgung von Bodenmaterial das den Zuordnungswert Z2 (LAGA M20) überschreitet, ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde der Entsorgungsweg darzulegen und zu belegen. Sollten Abfälle mit unterschiedlichen Schadstoffbelastungen anfallen, sind diese getrennt zu lagern und zu entsorgen. (Vermischungsverbot für Abfälle § 9 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes) Fallen Abfälle an, die nicht verwertet werden können, so sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger. Fallen mehr als 10 Kubikmeter Bau und Abbruchabfälle an, ist der uAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Planvollzug berücksichtigt.	Kenntnisnahme
Nr. 12. TraveNetz GmbH (Mail vom 18.01.2022)		
12.1 Gasversorgung - Entfall geplanter Gasdruckregelstation Bezugnehmend auf die Nachricht, vom 17.12.2021 teilt die TraveNetz GmbH mit, dass von ihrer Seite keine Gaserschließung mehr vorgesehen ist. Der geplante Standort für eine Gasdruckregelanlage entfällt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Ergebnis inzwischen erfolgten Abstimmungen zur Energieversorgung wird vorerst kein Gasnetz geplant, da der Wärme- bzw. Energiebedarfe des Gewerbegebiets vor Vermarktung der einzelnen Grundstücke derzeitig noch nicht abschätzbar ist. Das Kapitel 5.4 Begründung wird redaktionell angepasst. Die Versorgungsfläche für die Gasdruckregelstation wird jedoch als Platzhalter beibehalten, um die Flächen für einen späteren Ausbau oder eine weitere Trafostation vorzuhalten.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 13. Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 18.01.2022)		
13.1 ÖPNV-Anbindung des Plangebiets In der Begründung unter 2.1, sowie unter 5.2.2. wurde die ÖPNV Anbindung mit aufgenommen. Die Stadtverkehr Lübeck GmbH gibt noch zwei Anmerkungen: • Die Haltestellen Obstgut kann bis an einen geplanten Knotenpunkt verlegt werden, da die Haltestelle noch nicht barrierefrei ausgebaut wurde. Sie bitten dieses bei den Planungen zu berücksichtigen. Die Haltestelle Butenhof ist als eine Busbucht mit Fahrgastunterstand ausgebaut, hier dürfte eine Verlegung schwieriger sein, so mal die Haltestelle für die Bewohner der gleichnamigen Straße benötigt wird. • Eine Verlegung der Linie 16 in das Gewerbegebiet hinein würden sie nicht empfehlen, da die Wegeentfernungen den Anforderungen des 4. RNVP entsprechen. Bei einer Verlegung der in der Kronsforder Landstraße fahrenden Linie 16 in das Gewerbegebiet würden sich die Reisezeiten für sehr viele Fahrgäste aus dem südlichen Linienverlauf stark verlängern, sodass sie dringend von dieser Maßnahme abraten. Die Anzahl der Fahrgäste die bei einer Verlegung der Linie 16 in das Gewerbegebiet kürzere Fußweg zum Vorteil hätten, ist geringer als die Fahrgäste des Lübecker Südens, die längere Fahrzeiten verkraften müssten, was den ÖPNV für diese Fahrgäste unattraktiver machen würde. • Gegebenenfalls entstehende Mehrkosten für zusätzliche Fahrten oder Linienverlängerungen müssen von der HL ausgeglichen werden. Des Weiteren weist der Stadtverkehr auf seine Stellungnahme vom 20.11.2019 hin: *Die Stadtverkehr Lübeck GmbH ordnet das Gewerbegebiet in die Kategorie „Gewerbegebiet mit Handel und öffentlichen Dienstleistungen“ des 4. RNVP ein. Mit dieser Einordnung wäre nur eine Wegeentfernung bis zu 480 m zulässig, womit das Gebiet nicht ausreichend mit dem Linienverkehr erschlossen wäre. Aus der Sicht von Stadtverkehr Lübeck scheint aber die*	Die Einschätzung, dass das Plangebiet mit den bestehenden Bushaltestellen bereits ausreichend an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist und die ÖPNV-Erschließung den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck 2019-2023 (RNVP) für Gewerbegebiete ohne Handel und öffentliche Dienstleistungen entspricht wird geteilt. Zunächst ist vorgesehen, die Haltestellen an der Kronsforder Landstraße beizubehalten. Es wird geprüft, ob an der Haltestelle die Einrichtung eines kleinen Mobilitätshubs mit Fahrradständern und Standplätzen für Elektrorollern möglich ist. Auch die Möglichkeit, eine weitere Haltestelle zu schaffen und die Bushaltestellen dann näher an die geplanten neuen Knotenpunkte an den beiden Einmündungen des Gewerbegebiets zu verlegen, wird diskutiert. Dennoch wird aus Gründen des Klimaschutzes darüber hinaus eine zusätzliche Bushaltestelle in dem Gewerbegebiet angestrebt. Mit einer Linienführung durch das Gebiet könnte die Anbindung des Gewerbegebiets optimiert werden, womit das ÖPNV-Angebot für die in dem Gebiet arbeitenden Personen deutlich attraktiver werden würde. Ebenso für die angestrebte DGNB Zertifizierung des Gewerbegebiets ist eine entsprechende ÖPNV-Erschließungsqualität ein Bewertungskriterium. Wie bereits in der Begründung erläutert, sind die Straßenverkehrsflächen ausreichend dimensioniert festgesetzt sind, um in den Nebenflächen Bushaltestellen aufzunehmen. Dies wurde zwischenzeitlich im Rahmen der Erschließungsplanung nochmals verifiziert, indem eine zentrale Bushaltestelle in der Planstraße B unter Prüfung etwaiger Flächenkonkurrenzen mit Parkplätzen und Baumstandorten entworfen wurde. Die Aufteilung der Straßenverkehrsflächen ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer zusätzlichen Bushaltestelle und die Entscheidungsfindung kann in diesem Fall unabhängig des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen des Planvollzugs in Abstimmung mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH erfolgen, da das	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Kategorie nicht passend gewählt, da in dem Gewerbegebiet kein Handel und keine öffentlichen Dienstleistungen entstehen werden. Somit ist das Gebiet in die RNVP-Kategorie „Gewerbegebiet OHNE Handel und öffentlichen Dienstleistungen“ einzuordnen, womit Wegeentfernungen bis zu 600 m zulässig sind. Entsprechend wäre das Gebiet dann ausreichend mit dem Linienverkehr erschlossen. Allerdings wird zu Bedenken gegeben, dass die Lage der Haltestellen an der Kronsforder Landstraße neu justiert werden muss, damit die Fahrgäste möglichst kurze Wegeverbindungen in das Gewerbegebiet haben. *Es wird darum gebeten, zwei neue Haltestellen an der Kronsforder Landstraße (jeweils in beiden Richtungen) möglichst nah an den Planstraßen A und D einzuplanen (die Haltestelle „Obstgut“ müsste dann entfallen). Außerdem wird empfohlen, zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit der Sackgasse (Planstraße E) eine fußläufige Verbindung zur Kronsforder Landstraße herzustellen.* *Falls zu einem späteren Zeitpunkt doch gewünscht wird, dass der Linienverkehr in das Gebiet fährt, dann weist die Stadtverkehr Lübeck GmbH darauf hin, dass die entstehenden Kosten (mind. 160.000 € für Fahrten montags bis samstags) von der Hansestadt Lübeck ausgeglichen werden müssten.*	Gebiet einerseits bereits mit den bestehenden Haltestellen ausreichend an den ÖPNV angebunden ist und die Herstellung einer optionalen, zusätzlichen Bushaltestelle im Rahmen der Festsetzungen andererseits ebenso ermöglicht wird. Somit besteht kein Erfordernis der Konfliktlösung auf Ebene des Bebauungsplans.	
Nr. 14. Hansestadt Lübeck, Feuerwehr (Schreiben vom 27.12.2021)		
14.1 Hinweise zur Erreichbarkeit für die Feuerwehr Die Erreichbarkeit der geplanten Gebäude ist für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr über die öffentlichen Erschließungsstraßen sicherzustellen. Für die weitere Planung, Bemessung und Ausführung wird auf die Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-10 lfd. Nr. A2.2.1.1 und Anlage A2.2.1.1/1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Schl.-H. (VVTBSH), Ausgabe April 2021, verwiesen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
14.2 Hinweise zum Löschwasserbedarf und -versorgung Der für das geplante Baugebiet erforderliche Löschwasserbedarf wird auf Grundlage der aus den Antragsunterlagen ergebenen Eckdaten in Verbindung mit dem DVGW-Arbeitsblatt W405 auf mind. 96 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt. Spätere vom B-Plan abweichende Bebauungen können zur Sicherstellung der Löschwasserver-	Die Begründung wird um wesentliche Hinweise zu Löschwasserbedarf und -versorgung ergänzt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung zu berücksichtigen.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sorgung einen höheren Löschwasserbedarf erfordern, der dann als Objektschutz vom Bauherrn nachzuweisen wäre. Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über geeignete Hydranten sicherzustellen. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planung so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern. Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen. Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen. Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.		
Nr. 15. Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 21.01.2022)		
15.1 Vorhaltung der Flächen für in ihrer Standortwahl eingeschränkte Gewerbebetriebe Grundsätzlich möchte die IHK hiermit ihre ausdrückliche Befürwortung für das Planungsvorhaben mitteilen. Mit der Neuausweisung eines Gewerbegebietes wird dem dringend benötigten Flächenbedarf ein Stück weit nachgekommen. Gleichzeitig möchte die IHK jedoch, hinsichtlich der generell bestehenden Knappheit des Flächenangebotes, auf die Relevanz hinweisen, dass das Gewerbegebiet möglichst konstant für die Gewerbebetriebe vorgehalten	Der Bebauungsplan enthält bereits Festsetzungen zum Ausschluss von anderweitigen Nutzungen, die in einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO allgemein oder ausnahmsweise zulässig wären. Dabei wird ebenso das Ziel verfolgt, die Bauflächen im Gewerbegebiet für produzierende und dienstleistungsorientierte Gewerbebetriebe freizuhalten und größere zusammenhängende Gewerbeflächen zu entwickeln, um auch größere Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen. Den Anregungen wird somit im Rahmen der Festsetzungsmöglichkeiten eines Bebauungsplans bereits entsprochen. Darüber hinaus hat der Bebauungsplan jedoch keine Möglichkeit	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
werden soll, die betriebsbedingt in eben besagten anzusiedeln sind, d.h. dessen Standortwahl eingeschränkt ist.	der Einflussnahme auf die Vergabe bzw. Vorhaltung von Grundstücken.	
Nr. 16. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Luftfahrtbehörde (Schreiben vom 30.12.2021)		
16.1 Bauschutzbereich nach LuftVG und Gebäudehöhen Die Fläche liegt im Bauschutzbereich nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 b) Luftverkehrsgesetz (LuftVG) des Verkehrsflughafens Lübeck-Blankensee. Sollten im Rahmen der Bebauung Höhen von über 61 m üNN erreicht werden, so sind die betreffenden Bauwerke im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Luftfahrbehörde zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Wird diese Höhe nicht überschritten, sind Belange der Luftfahrtbehörde nicht betroffen.	Die Gebäudehöhen sind durch Festsetzung beschränkt, sodass auch die höchste zulässige Gebäudehöhe für das Teilgebiet GE 8 mit 42 m über NHN deutlich unterhalb der genannten Höhenbeschränkung liegt.	Berücksichtigung
16.2 Anlagenschutzbereich und Zuständigkeit des BAF Die Fläche liegt ebenfalls im Anlagenschutzbereich von Flugsicherungsanlagen nach § 18a LuftVG. Hier entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), ob Belange betroffen sind und die Gebäude errichtet werden dürfen oder nicht. Es wird deshalb unbedingt geraten, das BAF frühzeitig in die Planungen einzubinden, so nicht schon geschehen (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Robert-Bosch-Straße 28, 63225 Langen; anlschutz@baf.bund.de).	Aus der frühzeitigen Beteiligung liegt eine Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 04.11.2019 vor. Es wurden keine Bedenken zu Belangen des Anlagenschutzes geäußert. Eine weitere Beteiligung am Verfahren wurde von der DFS als nicht notwendig bewertet und darauf hingewiesen, dass das BAF über die Stellungnahme informiert wurde.	Kenntnisnahme
Nr. 17. Telefónica (Schreiben vom 17.01.2022)		
17.1 Bestehende Richtfunkverbindungen und Einhaltung von Schutzkorridoren Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: - durch das Plangebiet führen 2 Richtfunkverbindungen hindurch - die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 101552905_101552906 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 29 m und 69 m über Grund	An der nordöstlichen Ecke des Teilgebiets GE 1 wird der Abstand zwischen Baugrenze und Richtfunktrasse von 30 m (horizontaler Schutzkorridor) unterschritten und beträgt dort rund 20 m.	Berücksichtigung

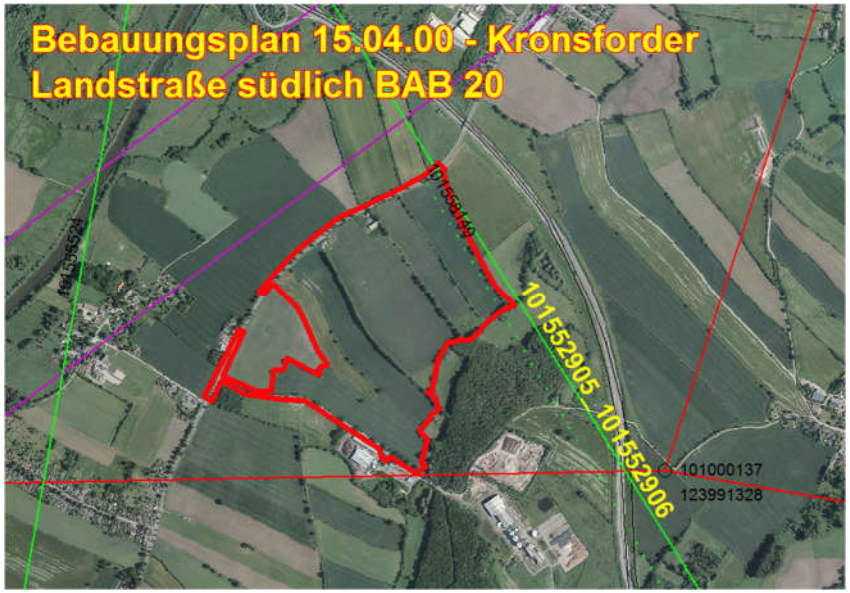
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis

STELLUNGNAHME / 128. Änderung des Flächennutzungsplans
RICHTFUNKTRASSEN
Die darin enthaltenen Funkverbindungen kann man sich als horizontal liegende Zylinder mit jeweils einem Durchmesser von bis zu mehreren Metern vorstellen.

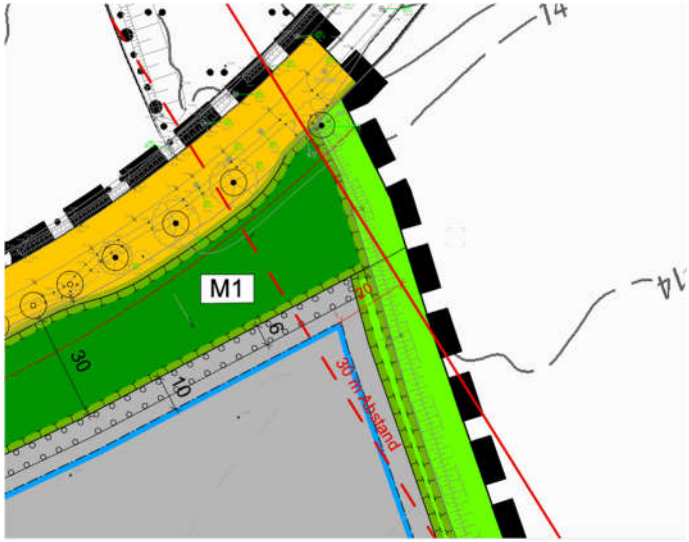
Richtfunkverbindung			A-Standort in WGS84			Höhen Fußpunkt Antenne			B-Standort in WGS84			Höhen Fußpunkt Antenne		
Linknummer	A-Standort	B-Standort	Grad	Min	Sek	ü. Meer	ü. Grund	Gesamt	Grad	Min	Sek	ü. Meer	ü. Grund	Gesamt
101552905	123990070	123992193	53° 50' 18.83" N		10° 38' 21.81" E	12	46,2	58,2	53° 45' 39.73" N		10° 43' 0.62" E	45	39,1	84,1
101552906	123990070	123992193	Wie Link 101552905											

Legende
in Betrieb

Zur besseren Visualisierung ist ein digitales Bild beigefügt, welches den Verlauf der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung verdeutlichen sollen.



Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet.
Die gestrichelten Linien in Grün, Magenta und Rot haben keine Relevanz.
Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet.
Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Es wird gebeten zur Veranschaulichung die beiliegende Skizze mit Einzeichnung des Trassenverlaufes zu berücksichtigen. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht



Die bestehende Geländehöhe in diesem Bereich liegt bei etwa 13,50 m ü. NHN. Unter Berücksichtigung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe von 30 m ü. NHN ergibt sich daraus eine absolute Gebäudehöhe von max. 16,5 m über natürlichem Gelände.

Aus der Stellungnahme geht hervor, dass die Fresnelzone zwischen 29 m und 69 m über Gelände verläuft und von der Mittellinie ein vertikaler Schutzkorridor von mind. 15 m eingehalten werden muss. Die Mittellinie wird entsprechend bei 49 m über Gelände angenommen, sodass sich eine einzuhaltende maximale Bauhöhe von 34 m über Gelände ergibt. Folglich hält die Planung den Schutzkorridor der Richtfunkverbindung ein und eine Betroffenheit liegt nicht vor. Die Begründung wird um wesentliche Hinweise zu der Richtfunkverbindung und den Anforderungen ergänzt. Von einer Kennzeichnung in der Planzeichnung wird aufgrund der Nicht-Betroffenheit abgesehen.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
in die Richtfunktrasse ragen. Es wird um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan gebeten. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15 m eingehalten werden. Sollten sich noch Änderungen der Planung / Planungsflächen ergeben, so wird darum gebeten die geänderten Unterlagen zur Verfügung gestellt zu bekommen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann.		
Nr. 18. Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein (Schreiben vom 21.12.2021)		
Hinweise zum Umgang mit Kampfmitteln In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strommund Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gern. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331 durchgeführt. Es wird gebeten, den Bauträger darauf hinzuweisen, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Laut Auswertung des Kampfmittelräumdienstes vom 07.05.2018 handelt es sich nicht um eine Kampfmittelverdachtsfläche.	Klarstellung

ANLAGE 1

Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 –
und zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.04.2022

Teil C: Auswertung der frühzeitigen Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung: Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vom 25.11.2019 bis 13.12.2019 mittels Aushang im Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 12, durchgeführt. Zusätzlich wurden Ziel und Zweck der Planung in einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 04.12.2019 im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen, Mühlendamm 12, dargelegt. Es bestand Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Ca. 12 Interessierte nahmen an der Veranstaltung teil. Alle im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, in diesem Fall insbesondere Fragen und Anregungen, wurden zu dieser Informationsveranstaltung vorgebracht. Es gingen keine schriftlichen Stellungnahmen ein.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 14.10.2019 über die Planungen unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 11.11.2019 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden insgesamt 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie weitere von der Planung berührte städtische Bereiche beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der dieser Beteiligung sind insgesamt 34 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingegangen.

Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung § 3 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Anregungen und Bedenken sowie die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen wurden vor der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans nach § 3 Abs. 2 BauGB und der parallel hierzu durchgeführten Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB ausgewertet und – soweit möglich – bei der Überarbeitung der Entwürfe der Bauleitpläne und der zugehörigen Begründungen berücksichtigt. Die Öffentlichkeit sowie die Börden und sonstigen Träger öffentlicher Belange hatte im Zuge der nachfolgend durchgeführten Beteiligungsverfahren Gelegenheit, die Berücksichtigung ihrer Äußerungen und Stellungnahmen zu prüfen sowie ihre Anregungen, Bedenken und Hinweise ggf. erneut vorzubringen. Hiervon wurde vor allem von den beteiligten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gebrauch gemacht, sodass die zuvor abgegebenen Stellungnahmen in diesen Fällen für die Abwägung nicht mehr von Bedeutung sind.

Soweit von den Einwendern aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren im Rahmen der Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB keine erneuten Stellungnahmen vorgebracht wurden und die zuvor vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Hinweise für die Abwägung zu den beiden Bauleitplänen noch von Relevanz sind bzw. sein können, werden sie nachfolgend dargelegt und damit der Abwägung zugänglich gemacht. Dies betrifft insbesondere Äußerungen aus der durchgeführten Öffentlichkeitsveranstaltung.

a) Noch abwägungsrelevante Äußerungen aus der Informationsveranstaltung vom 04.12.2019

Anregungen / Fragen	Prüfung und Behandlung im weiteren Verfahren
Verkehr und Erschließung	
Der Lkw- und Pkw-Verkehr werde durch die Gewerbeentwicklung stark zunehmen. Es seien jetzt schon die Knotenpunkte in der Umgebung überlastet, besonders der Knotenpunkt Kronsforder Allee / Malmöstraße. Außerdem komme es schon derzeit zu Stau in der Baltischen Allee.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt, welche die verkehrlichen Auswirkungen detailliert beschreibt und Maßnahmen für die betroffenen Knotenpunkte identifiziert. Die KWL plant derzeit die durch den B-Plan 17.57.00 Baltische Allee / Wasserfahr - planungsrechtlich vorbereitete Öffnung der Wasserfahr zur Baltischen Allee und den Ausbau des Knotens Kronsforder Landstraße / Wasserfahr / Karkbrede. Durch diese neue Verbindung wird der Knotenpunkt Kronsforder Allee / Malmöstraße entlastet werden. Generell soll der Pkw-Verkehr der Angestellten möglichst gering gehalten werden, indem der Fahrradverkehr durch den Ausbau von Fahrradwegen gefördert wird.
Wurde in den derzeitigen verkehrlichen Berechnungen auch die Erschließung der Erweiterungsfläche nördlich der Kronsforder Landstraße berücksichtigt?	Nein, dies wurde nicht berücksichtigt. Eine Gesamtentwicklung, mit Einbeziehung des geplanten nördlichen Gebiets, ist nur darstellbar, wenn eine Anbindung der nördlichen Erweiterungsfläche an die Anschlussstelle Genin Süd neu hergestellt ist. Solange kann aus verkehrlichen Gründen nur die Teilfläche des Gewerbegebiets südlich der Kronsforder Landstraße erschlossen werden. Sobald jedoch eine Anbindung an die Anschlussstelle Genin Süd hergestellt ist, ist für die Straßenzüge Kronsforder Landstraße / Wasserfahr / Oslostraße von einer Entlastung auszugehen.
Wurde berücksichtigt, dass bei Staulage auf der A20 die Autobahn über die Dörfer umgangen wird?	Es ist eine umfangreiche Untersuchung der Knotenpunkte im angrenzenden Straßennetz erfolgt. Das Gutachten berücksichtigt den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr, außergewöhnliche Verkehrslagen wie Stau auf der Autobahn werden dabei regelmäßig nicht berücksichtigt. Es werden im Gutachten jedoch Vorschläge gemacht, wie eine Verbesserung der Verkehrssituation bspw. an der Anschluss- stelle Genin Süd / Baltische Allee möglich ist.

Ist ein Tunnel für Fußgänger und Radfahrer unter der Straße, wie an der Wasserfahr/Baltischen Allee, möglich?	Die Verkehrszahlen sind zu gering für solch einen hohen baulichen Aufwand.
Das Auto sei weiterhin das bevorzugte Verkehrsmittel. Zukünftige Arbeitnehmer würden kaum mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, als Folge würden der Ver- kehr und die Staulagen am Morgen zunehmen.	Das Plangebiet ist mit den bestehenden Bushaltestellen bereits ausreichend an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und die ÖPNV-Erschließung entspricht den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck 2019-2023 (RNVP) für Gewerbegebiete ohne Handel und öffentliche Dienstleistungen. In Abstimmung mit dem Stadtverkehr Lübeck GmbH wurde vereinbart, um die Erreichbarkeit der Bushaltestellen aus dem Gewerbegebiet heraus zu verbessern, dass an der Kronsforder Landstraße eine weitere Haltestelle südwestlich des neuen Knotenpunkts 10 eingefügt und die vorhandene Haltestelle „Obsthof“ in Richtung des neuen Knotenpunktes 9 verschoben wird. Es wird geprüft, ob an den Haltestellen die Einrichtung eines kleinen Mobilitätshubs mit Fahrradständern und Standplätzen für Elektrorollern möglich ist. Es gibt bereits viele Arbeitnehmer, die mit dem Fahrrad oder E-Bike zur Arbeit fahren. In der Planung wurde wie oben ausgeführt sehr viel Wert darauf gelegt, attraktive Rahmenbedingungen für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads zu schaffen.
Niederschlagswasser	
Durch eine zunehmende Vernässung sei der Baumbestand in der Niederung gefährdet.	Die Anregung wurde im weiteren Verfahren in den entsprechenden Fachgutachten geprüft. Im Ergebnis ist nicht von einer Gefährdung des Baumbestandes auszugehen, da kein dauerhafter Anstau in der Niederung geplant ist.
Bei einer Versieglung der Fläche von 80% kommt es zu einer starken Zunahme des Niederschlagswasserabflusses.	80% Versiegelung bedeuten nicht, dass alle Flächen vollversiegelt werden. Zudem wird der Bebauungsplan Maßnahmen festsetzen, die zu einer Drosselung bzw. Minderung des Oberflächenabflusses führen, wie etwa eine anteilige Dachbegrünung und Grundstücksbegrünung. Die Planung sieht zudem eine offene Sammlung und Ableitung des Oberflächenwassers der Straßen in begrünten Mulden vor, wodurch bereits bei der Sammlung und Ableitung eine gewisse Drosselung und Verdunstung erreicht werden kann.

Natur und Landschaft	
Die Planung finde in der freien Landschaft außerhalb des Siedlungszusammenhangs statt. Sie stelle eine Zersiedelung der Landschaft dar und widerspreche den Zieldarstellungen des Landesentwicklungsplans. Es fehle eine konzeptionelle Herleitung, warum diese Fläche im Vergleich zu anderen Standorten im Stadtgebiet besser für die Entwicklung eines Gewerbegebiets geeignet sei.	Die Planung widerspricht nicht den Zielen des Landesentwicklungsplans. Da sich die Entwicklung außerhalb der Achsenraumabgrenzung im Regionalplan befindet, widerspricht sie aber den geltenden Zielen der Raumordnung. Aus diesem Grund wird von der Landesplanungsbehörde ein Zielabweichungsverfahren durchgeführt. Der Regionalplan wird derzeit fortgeschrieben. Im Rahmen des Konzepts Lübeck 2030 erfolgte eine Betrachtung verschiedener Suchräume für die Entwicklung großflächiger Gewerbegebiete. Dabei wurden verschiedene Flächen in Hinblick auf ihre Standorteignung und Realisierbarkeit untersucht und kategorisiert. Das Konzept wurde im Jahr 2017 fortgeschrieben und von der Bürgerschaft beschlossen. In dem fortgeschriebenen Konzept ist das Plangebiet Teil des Gewerbesuchraums G7 „Genin / Niemark“ und gesamtstädtisch als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) für eine Entwicklung versehen. In der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans sind die gesamtstädtische Standortalternativenprüfung sowie die Alternativenprüfung innerhalb des örtlichen Suchraums dokumentiert.
Es wird der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen kritisiert.	Mit Grund und Boden soll schonend umgegangen werden und besonders für die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzter Fläche im Sinne von § 201 BauGB besteht eine Begründungs- und Abwägungspflicht gemäß § 1a Abs. 2 BauGB (Umwidmungssperrklausel). Die städtebauliche Notwendigkeit für die Entwicklung der dieser Planung zugrundeliegenden Standortwahl ist zu begründen. Erst dann kann im Wege der Abwägung die Umwidmungssperrklausel überwunden werden. Ausweislich der Fortschreibung der Zahlen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 der Hansestadt Lübeck müssen kurz- bis mittelfristig 39 – 54 ha Hektar Gewerbeflächen ausgewiesen werden (vgl. Kapitel 3.4 Begründung FNP-Änderung). Im Lübecker Stadtgebiet gibt es nur noch wenige verfügbare Gewerbeflächen, dies gilt besonders für solche, die für die Ansiedlung von Betrieben mit größerem Flächenbedarf geeignet sind. Die seitens der Hansestadt angestrebte Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen wurde zum Anlass genommen, sämtliche Suchräume des Konzeptes Lübeck 2030 zu prüfen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass derzeit einzig die landwirtschaftlich genutzten Flächen an der Kronsforder Landstraße innerhalb des ursprünglichen Suchraumes G 8 Niemark die Anforderungen an eine neue gewerbliche Entwicklung erfüllen
Die Zweiteilung der Verfahren in einen Nord- und einen Südteil wird als problematisch erachtet.	Der Suchraum, der im Aufstellungsbeschluss festgelegt wurde, hat eine Größe von 95 ha brutto. Die Netto-Gewerbefläche im Südteil beträgt ca. 34

	ha und die Netto-Gewerbefläche im Nordtteil ca. 30 ha. Ein positiver Bescheid für ein Zielabweichungsverfahren wurde vom Land nur für eine Fläche an Gewerbe in Aussicht gestellt, deren Verkehre von dem vorhandenen Verkehrsnetz aufgenommen werden können. Dies ist nach dem Verkehrsgutachten nur für die Fläche von ca. 34 ha der Fall. Weitere Flächen sind nach Aussage des Verkehrsgutachters nur mit einem Ausbau der Anschluss-Stelle Genin nach Süden zu entwickeln. Die für die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen erforderliche Genehmigung durch das Land ist erst mit der Fortschreibung des Regionalplans zu erwarten. Da Gewerbeflächen in der Hansestadt dringend benötigt werden, wurde mit der Entwicklung des ersten Teilabschnitts südlich der Kronsforder Landstraße begonnen. Des Weiteren bestehen im nördlichen Teil mehr Raumwiderstände, wie z.B. das Vorkommen des Wachtelkönigs. Bei einer Bebauung des Gebiets nördlich der Kronsforder Landstraße müssten erhebliche Flächen für Ersatzlebensräume nachgewiesen werden. Im südlichen Teil des Suchraums gibt es auch artenschutzfachliche Betroffenheiten, jedoch in weniger hohem Maße.
Ausgleichsflächen	
Wo soll der Flächenausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft stattfinden und wieviel Fläche wird dafür benötigt?	Für die Eingriffe in das Schutzgut Boden sind externe Ausgleichsmaßnahmen im Wert von 89.000 Ökopunkten auf den Flächen des Ökokontos Ovendorfer Hof vor- gesehen.
Wie sind die Anforderungen an Ersatzflächen für die Feldlerche?	Für die Feldlerchen bedarf es keiner Umnutzung landwirtschaftlicher Flächen, es muss lediglich eine Bewirtschaftung mit Rücksicht auf die Feldlerche gegeben sein. Für die Eingriffe in den Lebensraum von Feldlerche und Wachtel ist die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen erforderlich. Dies ist auf folgenden Flächen vorgesehen: • Fläche Pennmoor (ca. 12 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15) • Fläche Reeke (ca. 8,8 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11) Um das Ziel einer Aufwertung für Feldlerchen zu erreichen, ist auf den Flächen grundsätzlich nur Ökolandbau mit Einschränkungen für den Vogelschutz zulässig. Dies kann über die Anlage von Brachestreifen als optimal geeignete Brutplatz-

	angebote oder durch die Nutzung der Gesamtfläche durch mindestens 2 Anbaufrüchte pro Jahr nebeneinander mit verdoppeltem Reihenabstand und mit eingeschränkter mechanischer Bearbeitung (z.B. Hacken, Striegeln) in der Brutzeit erfolgen. Der Anbau von Raps und Mais ist generell nicht zulässig.
Gewerbegebiet und Betriebe	
Von welchen Bauhöhen ist auszugehen?	Zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden die zulässigen Gebäudehöhen im Gewerbegebiet begrenzt. Dabei wird für den überwiegenden Teil des Gewerbegebiets (Teilgebiete GE1 bis GE4, GE6, GE9) eine maximale Gebäudehöhe von 30 m ü. NHN festgesetzt, was je nach Höhenlage der Grundstücke die Errichtung von 15,40 bis 18,00 m hohen Baukörpern über Gelände ermöglicht. Am westlichen Rand des Plangebiets (Teilgebiet GE7) werden Gebäudehöhen von 25 m ü. NHN festgesetzt. Die Grundstücke im Teilgebiet GE7 sind für eine kleinteiligere Parzellierung und Bebauung vorgesehen, sodass hier auch nur geringere Gebäudehöhen (relativ: 10,30 m bis 12,30 m) erforderlich sind. In den Teilgebiete GE5 und GE8 sollen höhere Gebäudehöhen zugelassen werden, um auch eine Bebauung mit größeren Hallen zu ermöglichen. Dies ist in Hinblick auf das Landschaftsbild verträglich, da diese Grundstücke weiter entfernt von der Kronsforder Landstraße gelegen sind und von dieser nur eingeschränkt visuell wahrgenommen werden können. Es sollen hier Gebäudehöhen von maximal 38 m ü. NHN (Teilgebiet GE5) und 42 m ü. NHN (Teilgebiet GE8) festgesetzt werden. Dies ermöglicht eine Bebauung auch mit höheren Hallen oder Hochregallagern von bis zu 24,8 m Höhe (Teilgebiet GE5) bzw. 30,3 m Höhe (Teilgebiet GE8).
Ist mit einer erhöhten Lärmbelästigung zu rechnen?	Die zulässigen Lärmemissionen im Gewerbegebiet werden durch die Festsetzung flächenbezogener Emissionskontingente so begrenzt werden, dass die einschlägigen Richtwerte für vorhandene Wohnnutzungen in der Umgebung eingehalten werden.

b) Noch abwägungsrelevante Stellungnahmen aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1. Hansestadt Lübeck, Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 29.11.2019)		
Für alle Gewerbegebiete gilt es hohe Flexibilität im Zuschnitt der einzelnen Flächen und damit der Baugrenzen zu erhalten. Heute ist noch nicht klar, welche Unternehmen mit welchen Bedarfen angesiedelt werden sollen. In der Vergangenheit war es nahezu unmöglich, ausnahmsweise von den festgesetzten Baugrenzen abzuweichen, selbst wenn dieses aus betriebsbedingten Gründen erforderlich war. Insoweit sind auch die im Entwurf des Bebauungsplans unterschiedlich festgesetzten Abstände von einmal 6 m und anderen Stellen 10 m auf einheitlich 6 m zu vereinheitlichen. Gerade die 10 m breiten Streifen liegen ohnehin am Rande der geplanten größeren Grünflächen; Abstände zu erhaltenswerten Baumreihen wären nachvollziehbar, liegen aber auf anderen Flächen. Einheitliche Flächen von 6 m dürften im GE ausreichend sein.	Die überbaubaren Grundstücksflächen werden als Flächenausweisung festgesetzt, was größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Stellung der Baukörper ermöglicht. Dabei werden die Baugrenzen in einem Abstand von 6 Metern zu den öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt, um zwischen Straße und Gebäuden eine angemessen tiefe, unbebaute Vorgartenzone zu sichern. Am östlichen Rand des Gewerbegebiets, im Übergang zum Landschaftsraum der Glindbruchniederung sowie zum südlichen Rand des Plangebiets und zum Grünraum an der Kronsforder Landstraße wird ein Abstand von 10 Metern zwischen Baugrenze und Baugebietsgrenze festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden hier mit einem größeren Abstand i.V.m. Anpflanzverpflichtungen fest- gesetzt, um eine landschaftsgerechte Eingrünung des Baugebiets zu ermöglichen.	Keine Berücksichtigung
Dieses gilt auch in Bezug auf die großzügig bemessenen Grünflächen, die zu einer erheblichen Verringerung der vermarktbaren Fläche führen. Die Flächen für die Grünflächen betragen 11,8 ha, das entspricht fast einem Viertel der gesamten überplanten Fläche. Eine Reduzierung auf die erforderlichen Flächen für die Oberflächenentwässerung zuzüglich Straßenbegleitgrün würde durchaus ausreichend sein, um hier mehr Flächen in die Vermarktung geben zu können.	Die festgesetzten Grünflächen sind erforderlich, um eine angemessene Durchgrünung und Eingrünung der Gewerbeflächen gewährleisten zu können. Dies ist insbesondere geboten, da es sich um eine Entwicklung im baulichen Außenbereich handelt. Auf eine sensible Einbettung in den Landschaftsraum sowie eine nicht nur aus gestalterischen, sondern auch aus ökologischen Gründen sinnvolle umfangreiche Durchgrünung muss daher ein besonderer Wert gelegt werden. Im Übrigen handelt es sich bei den festzusetzenden Grünflächen entweder um bestehende geschützte Landschaftsbestandteile wie Knicks und Gehölzreihen, deren Erhalt gesichert werden soll, oder um Flächen, die bereits als Ausgleichsflächen festgelegt sind (Glindbruchniederung). Der Grünstreifen entlang der Kronsforder Landstraße dient insbesondere dem Schutz und der Erlebbarkeit der dortigen Allee.	Keine Berücksichtigung

Die Aufteilung der Grünflächen auf öffentliche und private Grünflächen erschließt sich nicht. Die öffentlichen Grünflächen sollten ebenso auf die Flächen für die Oberflächenentwässerung und Straßenbegleitgrün beschränkt werden. Im Übrigen sind i. d. R. die an die Gewerbetreibenden verkauften privaten Grünflächen in GE deutlich besser gepflegt.	Die für eine Kombination von Grünflächen und Entwässerungsanlagen sowie für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen sollen öffentlich werden, um eine dauerhafte Unterhaltung und Pflege sicherstellen zu können. Die Grünflächen, die zu erhaltende Knicks und Gehölze umfassen, sollen öffentlich werden, um eine dauerhafte fachkundige Pflege sicherstellen zu können. Der Knick der Fläche M6 befindet sich auf den an das Gewerbegebiet angrenzenden Flurstücken 54 und 64 und wird von den Eigentümern gepflegt. Der südwestlich festgesetzte Knickschutzstreifen wird mit den Gewerbegrundstücken veräußert. Die Flächen M6, M16 und M17 können nur von den jeweils angrenzenden, privaten landwirtschaftlichen Flächen bzw. Gewerbegrundstücken gepflegt werden und werden daher privat festgesetzt und auch mit den Gewerbegrundstücken verkauft.	Keine Berücksichtigung
Einzäunungen- für GE ist eine Zaunhöhe von bis zu 1,80 m festzusetzen; heute ist noch nicht bekannt, welche Unternehmen sich dort ansiedeln werden. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass Unter- nehmen aus versicherungsrechtlichen Gründen ggf. eine höhere Einzäunung benötigen als in Wohngebieten üblich.	Aus gestalterischen Gründen sollen die Zaunhöhen im Gewerbegebiet begrenzt werden. Zäune mit einer Höhe von mehr als 1,80 Metern werden in der Regel auch für Gewerbebetriebe nicht benötigt. In Wohngebieten ist im Übrigen eine wesentlich geringere Zaunhöhe erforderlich, i.d.R. 1,20 bis maximal 1,60 m.	Keine Berücksichtigung

Nr. 2. Wirtschaftsförderung Lübeck (Schreiben vom 22.11.2019)		
In diesem neuen Gewerbegebiet sollte größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Baugrenzen eingeräumt werden. Die Erfahrung aus bestehenden Gewerbegebieten (Roggenhorst und Genin-Süd) zeigt, dass selbst geringfügige Gebäudeerweiterung an städtebaulich kaum begründbaren Vorgaben hinsichtlich der Baugrenzen scheitern. Wenn keine gesetzlichen oder bauordnungsrechtlichen Gründe (Abstandsflächen zu Nachbarbebauungen oder Straßenverkehrsflächen) entgegenstehen, sollten daher die Abstände zwischen Baugrenzen und anschließenden öffentlichen und privaten Grünflächen sowie den Verkehrsflächen so gering wie möglich gehalten werden (3 m – 5 m statt 6 m bzw. 10 m). Dies gilt insbesondere für die 10 m Abstände zwischen der Baugrenze und öffentlichen Grünflächen M1, M2, M3, M4, M5 sowie M11, M 12, M 13 und M17, M 18, M 19 und M20.	Die überbaubaren Grundstücksflächen werden als Flächenausweisung festgesetzt, was größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Stellung der Baukörper ermöglicht. In der Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs werden die Baugrenzen in einem Abstand von 6 Metern zu den öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt, um zwischen Straße und Gebäuden eine angemessen tiefe, unbebaute Vorgartenzone zu sichern. Am östlichen Rand des Gewerbegebiets, im Übergang zum Landschaftsraum der Glindbruchniederung sowie zum südlichen Rand des Plangebiets und zum Grünraum an der Kronsforder Landstraße wird ein Abstand von 10 Metern zwischen Baugrenze und Baugebietsgrenze festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden hier mit einem größeren Abstand i.V.m. Anpflanzverpflichtungen festgesetzt, um eine landschaftsgerechte Eingrünung des Baugebiets zu ermöglichen.	Keine Berücksichtigung

Durch den Knickerhalt und die extensive Festsetzung (öffentlicher) Grünflächen sind bereits große Anteile vermarktbarer Flächen entfallen, was die Wirtschaftlichkeit erheblich verschlechtert und die Preise für die Gewerbetreibenden verteuert. Vor diesem Hintergrund sollte der 30m- Streifen entlang der Kronsforder Landstraße nur so groß dimensioniert werden, wie es für die Oberflächenentwässerung notwendig ist.	Der Grünstreifen entlang der Kronsforder Landstraße wird im Entwässerungskonzept für den Regenwasserrückhalt funktional und rechnerisch nicht mehr berücksichtigt. Er kann aber als Rückstaufläche für die öffentliche Regenwasserkanalisation bei Starkregenereignissen dienen. Die Breite von ca. 30 Metern wird aufrechterhalten und ist erforderlich, um die räumliche Erlebbarkeit der Allee sowie eine landschaftliche Einbindung der geplanten Gewerbeflächen zu gewährleisten. Der Grünstreifen wird hainartig mit Wildobstgehölzen bepflanzt, die als Reminiszenz an die ehemalige Nutzung der Flächen als Obst- gut wirken und dazu beitragen, die großmaßstäblichen Gewerbegebäude landschaftlich einzubinden.	Keine Berücksichtigung
Es stellt sich die Frage, warum die Knick- bzw. bestehenden Gehölzbereiche südlich der Planstraße A (M 7) und südlich der Planstraße D (M 15) als öffentliche Grünflächen festgesetzt werden sollen. Diese sollten ebenso wie die Flächen M 6 an der nördlichen Plangebietsgrenze sowie M 16 und M 17 an der südwestlichen Plangebietsgrenze als private Grünflächen festgesetzt werden, so dass diese an die Gewerbetreiben- den und Investoren verkauft werden können.	Die für eine Kombination von Grünflächen und Entwässerungsanlagen sowie für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen sollen öffentlich werden, um eine dauerhafte Unterhaltung und Pflege sicherstellen zu können. Die Grünflächen, die zu erhaltende Knicks und Gehölze umfassen, sollen öffentlich werden, um eine dauerhafte fachkundige Pflege sicherstellen zu können. Die Flächen M6 und M16 und M17 können nur von den jeweils angrenzenden, privaten landwirtschaftlichen Flächen bzw. Gewerbegrundstücken gepflegt werden und wer- den daher privat festgesetzt.	Keine Berücksichtigung
Der Sinn der Festsetzung des östlich an den Wendehammer der Raabrede anschließenden Abschnitts als „Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung G+R Geh- und Radweg“ erschließt sich nicht, da in diesem Bereich nördlich des bestehenden Knicks ein neuer Fuß- und Radweg geplant ist.	Dieser Abschnitt der Raabrede wird vorwiegend durch Spaziergänger und Radfahrer genutzt, sodass eine Ausweisung als Geh- und Radweg das Planungsziel ist. Eine Befahrbarkeit durch die Anlieger (Landwirte, EBL) ist weiterhin gegeben. Es soll lediglich kein allgemeiner öffentlicher Verkehr mehr zugelassen werden.	Keine Berücksichtigung

Nr. 3 Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Naturschutzbehörde **(Schreiben vom 05.12.2019)**		
Erschließung Straße: Die Variante V8 ist aus Sicht des Naturschutzes die Vorzugsvariante.	Die Variante V8 beschreibt die Ausbildung eines Kreisverkehrs am Knoten K9 und einen Ausbau der Raabrede im bestehenden Quer schnitt. In einer Variantenbetrachtung (Büro pbh 08/2021) wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft. Der Landesbetrieb Verkehr stimmt aufgrund der Lage des Plangebiets einer Ausbildung von Kreisverkehrsplätzen nicht zu. Im Ergebnis soll der Ausbau von	Keine Berücksichtigung

	zwei neuen signalisierten Knotenpunkten erfolgen. Im Gegenzug kann ein Rückbau von Teilen der Fahrbahn der Raabrede zwischen der Kronsforder Landstraße und der Einmündung Planstraße sowie des Einmündungsbereiches im Bereich Kronsforder Landstraße mit entsprechender Entsiegelung erfolgen.	
Erschließung Straße: Für die innere Erschließung ist vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Fläche und der „Fehlnutzung“ von öffentlichen LKW-Parkflächen in bestehenden Gewerbegebieten auf diese zu verzichten.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. In großflächigen Gewerbegebieten ist es üblich und erforderlich, eine gewisse Anzahl öffentlicher Stellplätze für Lkw auch im öffentlichen Straßenraum vorzusehen. Die Anordnung der Stellplätze für Lkw erfolgt aber nur jeweils auf einer Straßenseite. In der Planstraße C wird auf Stellplätze ganz verzichtet.	Keine Berücksichtigung

Nr. 4 Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 19.11.2019)		
Flächennutzungsplan: In der 128. Änderung des Flächennutzungsplans sind keine Flächen für die Ver- und Entsorgung ausgewiesen. Ohne eine entsprechende Ausweisung kann die Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers nicht als gesichert gelten.	Eine gesicherte Erschließung (hier: Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers) ist nicht erst dann gegeben, wenn eine entsprechende Darstellung im Flächennutzugsplan erfolgt ist. Die gesicherte Erschließung ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) zu prüfen, ggf. sind entsprechende Flächenfestsetzungen im Bebauungsplan aufzunehmen. Ob eine gesonderte Darstellung im Flächennutzungsplan erforderlich ist, hängt von der Größe und der Bedeutung (örtlich / überörtlich) der entsprechenden Flächen ab. Eine Darstellung von Flächen für die Ver- und Entsorgung (hier: Entwässerungsanlagen) im Flächennutzungsplan ist vorliegend nicht erforderlich, da die explizit dafür vorgesehenen Flächen jeweils unterhalb der Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans liegen.	Keine Berücksichtigung

Nr. 5 Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege (Schreiben vom 20.11.2019)		
In der Vorbereitung zur nun vorliegenden Beteiligung wurde der Vorhabenträger des Bebauungsplans 15.04.00 von Seiten der Abt. Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck - in der Funktion als Obere Denkmalschutzbehörde - mehrfach darauf hingewiesen, dass das den B-Plan umfassende Gebiet nicht abschließend bewertet werden kann und eine Bebauung in dieser Form aus denkmalpflegerischer Sicht in Frage steht. Für eine qualifizierende, denkmalpflegerische Einordnung des betreffenden Gebietes ist eine weiter gefasste historische Untersuchung des südlich von der Hansestadt Lübeck gelegenen Kulturlandschaftsabschnitts erforderlich. Vor einer denkmalpflegerischen Einordnung und nachfolgenden Bewertung der hier vorliegenden Planung ist das Gebiet zwingend auf die Parameter einer „Historischen Kulturlandschaft“ nach § 2 Abs.3 DSchG SH zu prüfen. Vor der abschließenden Abwägung der denkmalpflegerischen Belange und dem Inkrafttreten des hier vorliegenden Bebauungsplans sind die zur Bewertung erforderlichen Untersuchungen zwingend bei der Abt. Denkmalpflege vorzulegen. Der Einwender möchte vorab darauf hinweisen, dass ein Inkrafttreten der Planung nur mit der umfänglichen Beteiligung aller Träger öffentlicher Belange einhergehen kann und denkmalfachlich schwerwiegende Bedenken gegen die Umsetzung dieser Planung bestehen. Die vorab beschriebene Voruntersuchung zur Bewertung einer historischen Kulturlandschaft sind erforderlich, da der südliche von Lübeck gelegene Landschaftraum eine Vielzahl von durch Menschenhand geschaffenen und weiterentwickelten historischen Elementen enthält. Zu prägenden Elementen gehören der Elbe-Lübeck-Kanal (vor dem 20. Jahrhundert Stecknitzfahrt), die Kronsforder Landstraße, die Landwehr, historischen Dorfstrukturen wie Bsp. Wulfsdorf, Vorrade oder Niederbüssau, historischen Feldstrukturen (kartographisch nachweisbar bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts), "Lübecker Exklaven" sowie Stadtgütern wie Bsp. Gut Mönkhof. Die kontinuierliche Fortentwicklung der zuvor erwähnten historischen, landschaftsprägenden Elemente und die zugehörigen Strukturen wurden nicht zuletzt durch die Befunde der bereits durchgeführten archäologischen Prospektion auf dem Umgriff des B-Plans nachgewiesen und belegen eine bereits sehr frühe beginnende Besiedelung und Prägung des zu untersuchenden Kulturlandschaftraum.	In § 10 Denkmalschutzgesetz SH ist geregelt, dass die oberen Denkmalschutzbehörden Denkmalbereiche in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen durch Verordnung ausweisen können. Denkmalbereiche sind u.a. historische Kulturlandschaften (§2 Abs. 3 Nr.3). Derzeit ist im Geltungsbereich bzw. im Umfeld des Bebauungsplanverfahrens kein Denkmalbereich durch Verordnung ausgewiesen. Die Zuständigkeit des Bereichs Denkmalpflege wird beim Thema historische Kulturlandschaft nur im Zusammenhang mit ausgewiesenen Schutzzonen gem. § 10 DSchG SH gesehen. Sollte die Behörde das Ziel verfolgen, den Bereich bzw. das ergänzende Umfeld nach §§ 2 Abs. 3 Nr. 3 und 10 DSchG SH als Denkmalbereich zu qualifizieren und mittels Verordnung als Schutzzone mit konkreten Ge- und Verboten nebst Definition von Schutzzielen und Schutzkonzept auszuweisen, so liegt die dafür erforderliche Herleitung in eigener Zuständigkeit. Der Belang der Kulturlandschaft stellt in der Bauleitplanung einen wichtigen Belang dar. In § 1 Abs. 5 BauGB wird explizit als ein Grundsatz der baukulturelle Erhalt der städtebaulichen Gestalt und des Orts- und Landschaftsbilds genannt. Des Weiteren sind nach § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen. Die Belange Kulturlandschaft und Orts- und Landschaftsbild wurden von dem begutachtenden Landschaftsplanungsbüro:in in Abstimmung mit dem Planverfasser beschrieben und bewertet und in die Abwägung und Begründung des Bebauungsplans eingestellt. Das Erfordernis eines gesonderten Gutachtens zusätzlich zum Umweltbericht - mit dezidierter Berücksichtigung in der Abwägung, wie Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgen - ,wird daher nicht gesehen.	Keine Berücksichtigung

Der hier vorliegende Bebauungsplan begründet sich aus den übergeordneten Plandokumenten des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck (letztmalig aufgestellt 1990) und der auf Landesebene vorliegenden Regionalplanung (aufgestellt 2004). Sowohl der Flächennutzungsplan, der im Bereich des hier vorliegenden Bebauungsplanentwurfs eine Sonstige Freifläche vorsieht, als auch der Regionalplan, der das Gebiet außerhalb der Siedlungsachse der Hansestadt Lübeck verortet, weisen an dieser Stelle keine Gewerbliche Baufläche aus und definieren das Gebiet als Außenbereich. Beide Plandokumente sind verbindliche Grundlagen für die weitere Planung auf der Bebauungsplanebene und wägen die übergeordneten Interessen weiterer betroffener Träger öffentlicher Belange auf dieser Ebene ab. Die genannten Plandokumente aus den Jahren 1990 und 2004 entsprechen allerdings nicht den aktuellen Anforderungen - Grundlage muss das aktuelle DSchG SH von 2014 sein - des Denkmalschutzes und bedürfen einer Überarbeitung bzw. Neuaufstellung. Nach §2 Abs. 3 des aktuellen DSchG SH sind entsprechend auch Belange von historischen Kulturlandschaften zu berücksichtigen. Auf den zuvor erläuternden Grundlagen von Planungs- und Denkmalschutzrecht ist die Denkmalpflege der Auffassung, dass eine Bewertung des Planungsraumes erst nach Einordnung der die Kulturlandschaft prägenden historischen Elemente erfolgen kann. Entsprechend dieser Anforderungen ist das Planungsgebiet des hier vorliegenden Bebauungsplans 15.04.00 als auch das weiter gefasste Umfeld bezogen auf Flächennutzungsplan und Regionalplan - anhand eines qualifizierenden Gutachtens zu untersuchen und der Abt. Denkmalpflege zur weiteren Bewertung vorzulegen. Erst nach Aktualisierung und Definition der denkmalpflegerischen Anforderungen auf der Ebene der Regionalplanung und des Flächennutzungsplans kann eine Bewertung des Bebauungsplans nach § 4 Abs. 1 des BauGB erfolgen.		

Nr. 6 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (Landesverband) **(Schreiben vom 20.11.2019)**		
Mit dem Planvorhaben im Außenbereich der Hansestadt Lübeck im Gesamtflächenumfang von 51,3 ha verbinden sich bei Realisierung erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt, der Verlust großer landwirtschaftlich genutzter Flächen, großflächige Vollversiegelungen auf mehr als der Hälfte der überplanten Fläche mit erheblichen Folgewirkungen für den lokalen Wasser- und Klimahaushalt so-	Vor dem Hintergrund des anhaltenden Bedarfs an Gewerbeflächen ist die Inanspruchnahme des Plangebiets als gewerbliche Baufläche städtebaulich erforderlich. Auf die Ausführungen in der Begründung wird verwiesen. Im Rahmen des Antrags auf Zielabweichung wurde auf gesamtstädtischer Ebene geprüft, ob im Stadtgebiet Gewerbeflächenstandorte ver- gleichbarer Größe und Eignung vorhanden sind. Diese Prüfung	Keine Berücksichtigung

wie wesentliche Verkehrszuwächse mit erhöhten Lärm- und Abgasemissionen und Ausbauerfordernisse im betroffenen Straßennetz. Die Bürgerschaft der Stadt hat in 2019 in Erkenntnis der globalen und lokalen Bedrohungen durch den Klimawandel den "Klimanotstand" festgestellt und notstandsgemäße Gegenmaßnahmen angekündigt. Unter anderem ergibt sich daraus die Notwendigkeit alle Planungen der Stadt auf den Prüfstand strenger ökologischer Nachhaltigkeit bzw. auf die Vereinbarkeit mit den Reduktionszielen des Klimaschutzes und den Erfordernissen der Klimaanpassung zu stellen und die Planung an diesen Kriterien auszurichten. Die Beachtung gesetzlicher Vorgaben und Grenzwerte kann vor diesem Hintergrund kein hinreichender Rahmen für die Zulässigkeit des Planvorhabens sein. Die Planunterlagen lassen im Hinblick auf die genannten klimarelevanten Planfolgen in völlig unzureichender Weise Konsequenzen aus dem Bürgerschaftsbeschluss erkennen, dagegen eine kommunale Wachstumsplanung nach der Devise "Business as usual" - insbesondere, wenn die angekündigten weiteren Planungsvorhaben im Umfeld des Plangebietes in die Betrachtung mit einbezogen werden. Somit widerspricht dieses Planvorhaben den eigenen Ansprüchen der Stadt im Klimaschutz und den nationalen Zielen zum Schutz der biologischen Vielfalt sowie zur Reduzierung des Flächenverbrauchs. Zu Begründung des Planentwurfs (Punkte 1. bis 4.) Die Planung des Gewerbegebietes wird im Kern mit einem prognostizierten Bedarf an Gewerbeflächen bis zum Jahr 2025 von 56 ha, bei lediglich 17 ha verfügbaren Flächen begründet. Unterstellt wird dabei stillschweigend, dass in der Auswahl der anzusiedelnden Gewerbebetriebe keine begrenzenden Kriterien der Klimaschutzverträglichkeit und der Flächeneinsparung (u.a. Arbeitsplätze pro Flächeneinheit) von Seiten der Stadt angewendet werden. Symptomatisch ist die zur Begründung des Flächenbedarfs aufgeführte (gewünschte) Nutzung des in der Seeverkehrsprognose 2013 genannten Potenzials für Logistikzentren in Lübeck, für deren Ansiedlung allein ein Bedarf von 43 ha Gewerbeflächen prognostiziert werden. Eine solche Betrachtungs- bzw. Vorgehensweise in der Bedarfsermittlung und -begründung ist weder mit den selbst gestellten Anforderungen eines Klimanotstands noch mit den nationalen und internationalen Zielen des Klimaschutzes als auch mit den nationalen Zielen zur Reduktion des Flächenverbrauchs zu vereinbaren. Das nationale Reduktionsziel, den Flächenverbrauch in Deutschland	ist in den Unterlagen zur 128. Änderung des Flächennutzungsplans im Kapitel „Alternativenprüfung“ dokumentiert. Im Ergebnis kann zur Deckung der Flächenbedarfe nicht auf Flächen im Bestand zurückgegriffen werden, sondern es ist die Entwicklung eines neuen, größeren Standortes im baulichen Außenbereich erforderlich. Des Weiteren sind am Standort verschiedene Planungsvarianten geprüft und bewertet worden. Dabei wurden folgende Planungsziele zugrunde gelegt: • Schaffung eines Gewerbegebiets mit einer Größe von ca. 40 ha (brutto) einschließlich der erforderlichen inneren Erschließung • Zielgröße der Nettobaulandfläche: ca. 30 bis 34 ha brutto • Flächeneffiziente Erschließung unter Berücksichtigung einer späteren Erweiterung des Gewerbegebiets • Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft, gesetzlich geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile • Vermeidung der Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten • Minimierung der Auswirkungen auf benachbarte Nutzungen Im Ergebnis dieser Prüfungen ist die vorgelegte Planung entwickelt worden.	

bis zum Jahr 2030 auf 30 ha pro Tag zu verringern, bedeutet für Schleswig- Holstein eine Halbierung der gegenwärtigen Flächeninanspruchnahme für weitere Wohn- und Gewerbesiedlungen und Straßen. Im neuen, noch in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplan für Schleswig- Holstein, wird dieses Ziel ausdrücklich aufgeführt. Die Planungshoheit der Kommunen macht sie zu entscheidenden Akteuren in der Zielerreichung. Eine extensive Flächeninanspruchnahme für Überbauungen, wie es das "Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030" der Bürgerschaft samt seiner Fortschreibung anstrebt, ist deshalb nicht "zukunftsorientiert", sondern kontraproduktiv im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsgerechten Stadtentwicklung und muss dringend korrigiert werden. Der BUND fordert deshalb... • ein neues Stadtentwicklungskonzept, das den dringenden Notwendigkeiten des Klimaschutzes und der Verringerung des Flächenverbrauchs im Sinne der vorgenannten Merkmale konsequent Rechnung trägt, • über ein Grundstückskataster brachliegende Gewerbeflächen im Innenbereich zu erfassen ggf. neu zu erschließen und absolut vorrangig gegenüber Außenflächenerschließungen der Wiedernutzung zuzuführen, • nur solchen Gewerbetrieben Ansiedlungsflächen (günstig) anzubieten bzw. bereit zu stellen, die klimaneutrale Produktions- bzw. Wirtschaftsweisen mit Minimierung der Flächenbeanspruchung verbinden, • den Erwerb von Gewerbeflächen zum Zwecke mittel- bis langfristiger Flächenreservierung durch kurzfristige Baugebote zu verhindern, auf dieser Grundlage die Planung der Gewerbegebiete südlich der Kronsforder Landstraße zu überprüfen und zu modifizieren		
Zu 3. Übergeordnete Planungen Die Ausführungen in der Begründung zum B-Plan suggerieren zunächst unter 3.1., dass die Planung voll im Einklang mit der Landesplanung (Regionalplan, Planungsraum II) steht, um abschließend das Gegenteil festzustellen. Der Regionalplan setzt nicht ohne Grund die BAB 20 als Grenze der baulichen Entwicklung der Stadt in Richtung Süden, um eine (weitere) Zersiedlung im Süden der Stadt zu unterbinden. Zudem stehen die Gewerbegebietsplanungen südlich der BAB 20 zu-	Der behauptete Widerspruch zum Regionalplan besteht nicht. Wie in der Begründung beschrieben, liegt das Plangebiet derzeit gemäß der zeichnerischen Darstellung zwar außerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes, ist aber als Suchraum für zusätzliche gewerbliche Bauflächen bereits benannt. Es ist klarzustellen, dass der Regionalplan aus 2010 veraltet ist und derzeit neu aufgestellt wird. Der regionale Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzog-	Keine Berücksichtigung

mindest teilweise im Widerspruch zum "Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010). Der BUND fordert die Festsetzungen des geltenden Regionalplans einzuhalten und nicht - wie beabsichtigt - durch ein beim Land beantragtes Zielabweichungsverfahren nach der Salamitaktik (Teilflächenantrag) zu umgehen.	tum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck wurde durch die Lübecker Bürgerschaft sowie die betroffenen Kreise im Jahr 2015 beschlossen. Hintergrund für die Erarbeitung des Leitfadens ist der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010). Dieser gibt vor, dass die Planungen für überregional bedeutsame Gewerbegebiete auf die Landesentwicklungsachsen abzustimmen sind. Für den Leitfaden von 2015 liegt eine „Fortschreibung und Aktualisierung des Gewerbeflächenleitfadens des Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015)“ vom August 2021 vor, die jedoch noch nicht abschließend regional abgestimmt ist. Auch in der Neufassung wird der Suchraum „Genin Süd / Niemark“ mit einem Zielwert von rund 70 ha (netto) erneut aufgeführt. Der Leitfaden soll im Zuge der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum III bzw. ggf. vorgezogener Zielabweichungsverfahren eine Grundlage der regional- und landesplanerischen Beurteilung bilden. Entsprechend wurden im Rahmen des Leitfadens seitens der beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde gemeinsam Standorte festgelegt, die zukünftig als Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung realisiert werden sollen. Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt innerhalb des Suchraumes „Genin Süd / Niemark“ und ist somit als möglicher künftiger Gewerbestandort mit den umliegenden Kreisen in Schleswig-Holstein abgestimmt. Dies wird auch bei der raumordnerischen Beurteilung im Zuge des Zielabweichungsverfahrens zu berücksichtigen sein. Der behauptete Widerspruch zum ISEK 2010 besteht ebenfalls nicht. Wie in der Begründung beschrieben, ist die mit der Bauleitplanung für das Plangebiet verfolgte Entwicklung von gewerblichen Bauflächen südwestlich der A 20 bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Lübeck von 2007 bis 2010 (ISEK) Gegenstand der räumlichen Planung. Unter Berücksichtigung der verschiedenen, teilweise divergierenden Flächenanforderungen regt das ISEK für den Suchraum Lübeck Süd (Planungsraum A4), in dem auch das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung liegt, die Entwicklung eines integrierten Konzeptes zur Siedlungs- und Freiflächenentwicklung an. Dabei stellt das ISEK einen Suchraum für Gewerbe dar, der in seiner räumlichen Ausdehnung weitgehend dem Suchraum G 8 – „Niemark“ aus dem Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 entspricht.	

Zu 6. Umweltbericht Der Umweltbericht enthält teilweise fragwürdige Beurteilungen und vernachlässigt wesentliche Umweltauswirkungen der Planung. Siehe dazu auch unsere Ausführungen zu 7.4 und 7.5. **Zu 6.2.2.1** ➢ Beeinträchtigungen der umgebenden Biotopverbundachsen und Landschaftsschutzgebiete durch die Planung werden verneint. Diese Aussage ist nicht haltbar. Die geplante großflächige Bebauung mit seinen Folgeerscheinungen verstärkt als indirekte Auswirkung die bereits durch die BAB A 20 entstandene Isolation des LSG Ringstedtenhof. Weiterhin begründet die Bebauung im Zusammenwirken mit dem vorgesehenen weiteren Gewerbegebiet zwischen der Kronsforder Landstraße und dem "Sauren Bruch" wie ausgeführt wird - die Notwendigkeit einer neuen Straßenanbindung an die BAB A 20 Anschlussstelle Genin. Diese Straße bedeutet zwangsläufig im Niederungsbereich des "Sauren Bruchs" direkte massive Eingriffe in vorhandene Ausgleichsflächen und in die Haupt-Biotopverbundachse entlang des Elbe-Lübeck-Kanals. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befindet sich entlang der Autobahntrasse ein Band von Ausgleichsflächen. Neben der Biotop(entwicklungs)funktion kommt diesen Flächen trotz der Beeinträchtigungen durch den Fahrbetrieb für viele Arten eine Lebensraumverbundfunktion zu (siehe dazu S. 47, Abb. 16). Die indirekten Beeinträchtigungen dieser Verbundachse durch Einwirkungen durch das geplante Gewerbegebiet wurden nicht untersucht und thematisiert.	An den Bewertungen des Umweltberichts wird festgehalten. Die perspektivische Erweiterung des Gewerbegebiets nördlich der Kronsforder Landstraße ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Die vorhandenen Biotopverbundachsen, u.a. der Glindbruch, sowie die Ausgleichsflächen entlang der Autobahn werden in ihrer Biotopverbund- und Lebensraumfunktion durch die Planung nicht beeinträchtigt. Die mittelbar verstärkte Isolation des LSG Ringstedtenhof ist in Abwägung mit der erforderlichen Schaffung von Gewerbeflächen hinzunehmen.	Keine Berücksichtigung
Zu 6.3.3 ➢ Die Ausführungen zum Klimaschutz beschränken sich im Umweltbericht auf die Nennung von Empfehlungen aus dem Klimaschutzkonzeptes der Stadt. Konkrete Schlussfolgerungen daraus sind nicht zu erkennen. So wird offensichtlich nicht vorgegeben, dass die Dachausrichtung der Gebäude und die Tragfähigkeit der Dachkonstruktionen (insbesondere bei Flachdächern) so auszuführen sind, dass eine Nutzung der Dächer durch Solarthermie und Fotovoltaik wirtschaftlich möglich ist, geschweige denn wird die Nutzung verbindlich vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Feststellung des Klimanotstands durch die Bürgerschaft ist das ein gravierender Mangel.	Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima sind in der Umweltprüfung hinreichend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Weitergehender Ermittlungen bedarf es nicht. In der Überarbeitung der Planunterlagen sind Festsetzungen zu einer verpflichtenden Dachbegrünung aufgenommen worden. Dies ist für Gewerbegebiete in der Hansestadt Lübeck ein Novum. In der Festsetzung wird zugleich klargestellt, dass Solaranlagen auch auf begrünten Dachflächen zulässig sind. Durch die voraussichtlich in diesem Jahr noch verabschiedete Novellierung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes Schleswig-Hol- stein wird die Installation von Photovoltaik auf geeigneten Dachflächen beim Neubau von allen Nichtwohngebäuden vorgegeben. Auch wird bei Neuerrichtung größerer Parkplätze (mehr als 100	Keine Berücksichtigung

Die Abb. 23, Seite 56 (Klimaanalyse Lübeck) weist für das Plangebiet lufthygienisch unbelastete Kaltluftleitbahnen in nördliche Richtungen aus, d.h. in Richtung der geschlossenen Wohnbebauung Lübecks. Abgesehen davon, dass die Darstellungen in Abb. 23 wegen zumindest zeitweiliger Luftbelastungen durch die Mülldeponie Niemark zweifelhaft erscheinen, ist die Verschlechterung der Wohnqualität in den nördlich liegenden Wohngebieten durch das großflächige Gewerbegebiet infolge von möglichen Luftschadstoffen, Geruchsemissionen und Lufttemperaturerhöhungen durch Wärmerückstrahlungen der versiegelten Flächen nicht auszuschließen. Die aufgeführten (diskutierten) Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich negativer Auswirkungen auf Klima und Luft mögen das Ausmaß der Auswirkungen von fast 40 ha versiegelter und gewerblich überbauten Flächen mildern, aber keineswegs ausgleichen. Zudem ist zweifelhaft, ob die per Satzung angeordneten Maßnahmen in der Praxis tatsächlich umgesetzt und/oder auf Dauer von den angesiedelten Betrieben eingehalten werden. Stichprobenartige Untersuchungen des BUND in 2018 von mehreren Gewerbegebieten in Schleswig-Holstein begründen erhebliche Zweifel. Der BUND fordert... • die Nutzung von Solarthermie und Fotovoltaik verbindlich vorzugeben, • die Reduzierung der Flächenversiegelung durch gezielte Vorgaben, u.a. durch Anordnung zentraler Parkhäuser, die Erstellung eines Luftschadstoffgutachtens.	Stellplätze) – soweit sie dafür geeignet sind – die gleichzeitige Installation von Photovoltaikanlagen auf solchen Flächen zum Standard. Aus diesem Grund wird eine Festsetzung zur Installation von Photovoltaikanlagen im B- Plan für entbehrlich erachtet. Die Angaben zur klimatischen Situation sind der städtischen Klimaanalyse entnommen. Die Darstellungen sind unabhängig von der Deponie Niemark zu sehen, da sie klimatische Aussagen treffen und keine Aussagen zu Schadstoffen (deren Austrag zweifelhaft ist) oder Geruchsemissionen enthalten. Dem Vorschlag, zentrale Parkhäuser im Gebiet festzusetzen, wird nicht gefolgt, da das Gewerbegebiet auf die von Betrieben verschiedener Branchen, Betriebsarten und -größen abzielt, deren Bedarfe für die Zahl und auch die zeitliche Beanspruchung von Stellplätzen (Schichtbetrieb oder nicht) noch nicht abgeschätzt werden können. Dies wird sich erst bei konkreten Ansiedelungsvorhaben im Genehmigungsverfahren zeigen. Die Erstellung eines Luftschadstoffgutachtens wird nicht für erforderlich gehalten. Im Unterschied zu Industriegebieten sind in Gewerbegebieten nach § 8 BauNVO nur nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe zulässig, insofern kann davon ausgegangen werden, dass sich in dem Gewerbegebiet keine Betriebe ansiedeln werden, von denen erhebliche Luftschadstoffemissionen oder Geruchsemissionen ausgehen. Aufgrund der Entfernung zu den nächstgelegenen Wohnnutzungen wird zudem davon ausgegangen, dass die genannten Beeinträchtigungen nicht eintreten. In Hinblick auf Lärmimmissionen wird durch die festgesetzte Lärmkontingentierung dafür Sorge getragen, dass die einschlägigen Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm an den nächstgelegenen Immissionsorten eingehalten werden.	
Zu 6.3.4 bis 6.3.6 Die aufgeführten Untersuchungen zur Ausgangssituation bezüglich der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und ihrer Lebensräume belegen das Vorkommen national und europäisch besonders geschützter Vogel-, Amphibien- und Fledermausarten im Plangebiet und/oder in angrenzenden Bereichen sowie mehrerer schützenswerter Baumbestände und Knicks. Durch die fast völlige bauliche Überformung und Umnutzung ist im Falle der Planrealisierung vom völligen bis weitgehenden Verschwinden der geschützten Tierarten auszugehen. Konkret aufgeführt werden im Wesentlichen nur geplante bzw. mögliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe und Beeinträchti-	Die Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten wurden im weiteren Verfahren vertieft und in entsprechenden Fachgutachten dokumentiert. Die Ergebnisse sind in die Konkretisierung der Umweltprüfung eingeflossen und dort hinreichend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Die zugrundeliegenden Fachgutachten werden, den Vorschriften des Baugesetzbuchs entsprechend, den Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemacht. Im Rahmen der gesetzlich eingeräumten Frist wird ihnen Gelegenheit zur Einsichtnahme und Stellungnahme gegeben. Eine vorgezogene Vorlage der Gutachten ist weder üblich noch gesetzlich erforderlich.	Keine Berücksichtigung

gungen im Plangebiet. Die umfangreich notwendigen Kompensationsmaßnahmen, einschließlich sogenannter CEF-Maßnahmen zur Schaffung von Ersatzlebensräumen vor Beginn der Eingriffe, werden nicht einmal ansatzweise nach Art, Umfang und räumlicher Lage aufgeführt. Der Verweis auf die Bearbeitung im weiteren Planungsverfahren ist völlig unbefriedigend, da die gesetzlich geforderte frühzeitige Beteiligung der Träger öffentliche Belange, d.h. die fachliche Beurteilung geplanter Maßnahmen deshalb nicht möglich ist. Nach einem Pressebericht (LN vom 13.11.2019) wurde in der November-Sitzung des Wirtschaftsausschusses der Stadt der Kompensationsflächenbedarf mit 20 ha angegeben, ohne dass bisher dafür geeignete Flächen gefunden seien. Sollte die Meldung zutreffen, ist das – neben den planerisch ungelösten Entwässerungsproblemen - ein weiteres Kennzeichen der Unausgereiftheit der ganzen Planung - letztlich infolge der mangelnden Vereinbarkeit mit ökologischen und hydrogeologischen Gegebenheiten und Erfordernissen. Der BUND fordert - im Falle der weiteren Verfolgung der Planung - die geplanten Eingriffsausgleichsmaßnahmen samt Bilanzierung frühzeitig vor der Öffentlichkeitsbeteiligung den Trägern öffentlicher Belange erneut zur Beurteilung und Stellungnahme vorzulegen.		
Zu 7. Wesentliche Auswirkungen der Planung **Zu 7.1.2** Bezüglich der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen wird mit Ausnahme des Hinweises auf die Möglichkeit zur Nutzung von Deponiegas aus der nahe gelegenen Deponie Niemark lediglich auf den Umweltbericht verwiesen. Eine tiefer greifende Beurteilung, die über die Einhaltung bestehender rechtlicher Normen hinausreicht, erfolgt damit nicht. Notwendig ist - insbesondere. im Hinblick auf den Bürgerschaftsbeschluss zum Klimanotstand - eine grundsätzliche und umfassende Verträglichkeitsprüfung der gesamten Planung anhand von strengen Beurteilungs- und verbindlichen Entscheidungskriterien. Siehe dazu auch unter Grundsätzliches in dieser Stellungnahme. Der BUND fordert eine umfassende und für die Öffentlichkeit transparente Verträglichkeitsprüfung der Planung nach verbindlichen, dem festgestellten Klimanotstand und den nationalen Zielsetzungen entsprechenden Reduktionszielen zum Klimaschutz und zum Flächenverbrauch.	Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima sind in der Umweltprüfung hinreichend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Weitergehender Ermittlungen bedarf es nicht.	Keine Berücksichtigung

Fazit Das Planvorhaben ist mit ungelösten Entwässerungsproblemen behaftet, für die bisher nur intern diskutierte Lösungsvorschläge aber keine naturschutzrechtlich und technisch belastbaren Konzepte vorgelegt werden. Mangels konkreter Konzepte zur Eingriffskompensation wird lediglich auf folgende Planungsschritte verwiesen. Die grundsätzlichen Probleme des Planvorhabens mit dem Klimaschutz sowie des immensen Flächenverbrauchs werden nicht in Beziehung zu den diesbezüglichen übergeordneten Handlungszielen auf allen staatlichen Ebenen - von lokal bis global - erörtert. Es wird weder die Verträglichkeit geprüft, noch werden angemessene Konsequenzen dargelegt. Die Begründung für das Vorhaben folgt dem jahrzehntealtem, unreflektiertem Paradigma wirtschaftlichen Konsum und Produktionswachstums, vor dessen Folgen für Mensch und Natur die Wissenschaft zunehmend eindringlich warnt. Heutige Generation erleben diese Folgen in Anfängen, die nachwachsenden Generationen letztlich in katastrophalen Dimensionen, sofern nicht unverzüglich und konsequent gegengesteuert wird. Hierzu müssen auch die Kommunen über zukunftsgerechte, nachhaltige Entwicklungskonzepte ihre Beiträge leisten, die nicht mehr den herkömmlichen Mustern expansiver Stadtentwicklung folgen. Die vorgelegte Gewerbegebietsplanung wird den Anforderungen zukunftsfähiger Entwicklung nicht gerecht.	Es wird auf die vorangegangenen Abwägungen verwiesen. Das Entwässerungskonzept wurde im weiteren Verfahren in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde fortgeschrieben. Die Hinweise zur Entwässerung wurden dabei berüchtigt. Die Auswirkungen der Planung auf die zu untersuchenden Schutzgüter sind in der Umweltprüfung hinreichend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Ziel der Hansestadt Lübeck ist, mit der gegenständlichen Bauleitplanung mittelfristig weitere gewerbliche Bauflächen in dem Planungsraum zu erschließen. Dies ergibt sich auch aus den gesamtstädtischen Beschlüssen, Plänen sowie Programmen und stützt sich auf aktuelle Prognosen für den Bedarf an Gewerbeflächen.	Kenntnisnahme

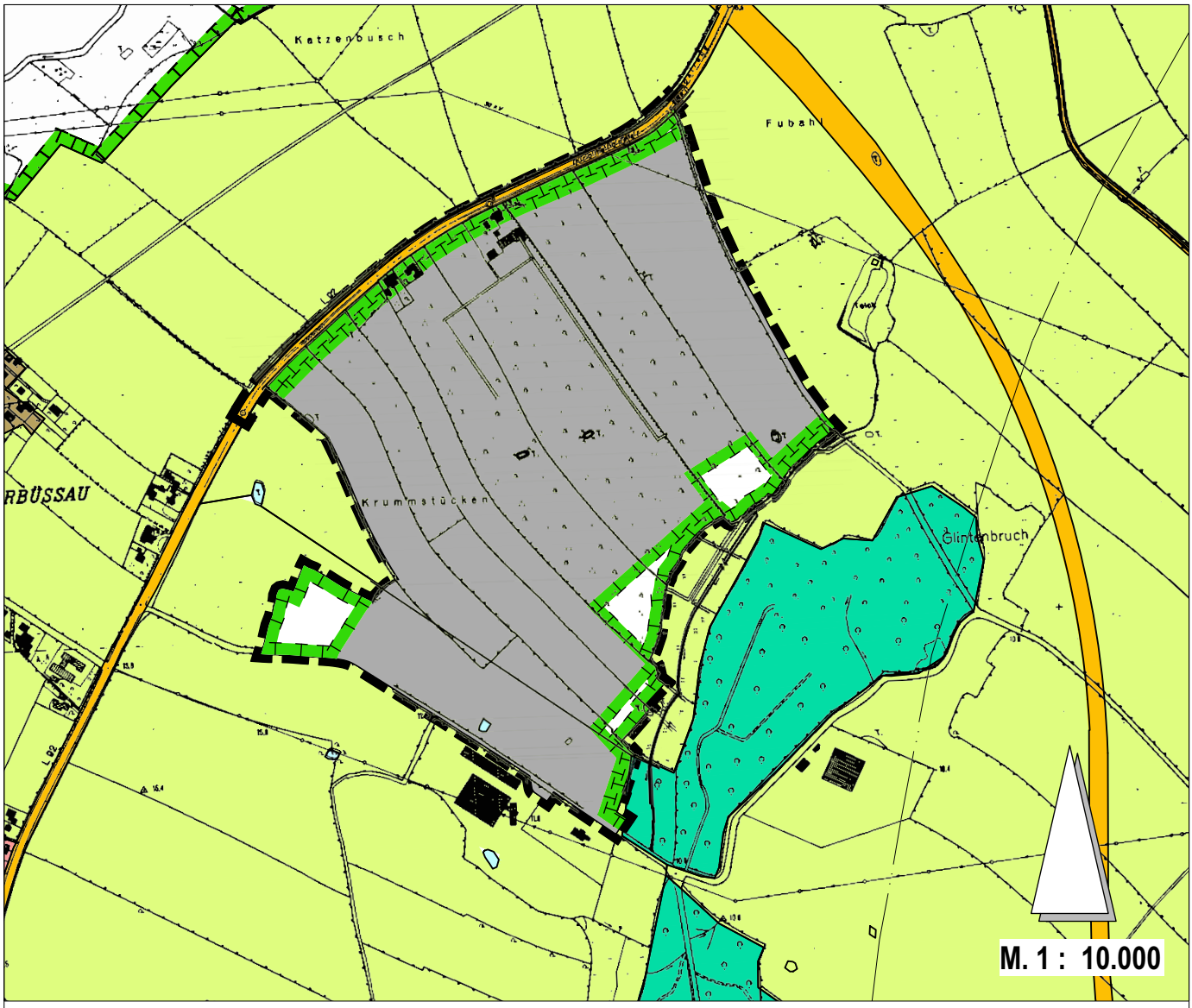
Nr. 7 Stadtbeauftragter für Naturschutz/ Beirat für Naturschutz (Schreiben vom 21.11.2019)		
Der Naturschutzbeirat der Hansestadt Lübeck schließt sich der abgegeben Stellungnahme des BUND i. S. B-Plan 15.04.00 vollinhaltlich an.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die vorangegangenen Abwägungen verwiesen.	Keine Berücksichtigung

Nr. 8 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (Schreiben vom 07.11.2019)		
Gegen die 128. Änderung des Flächennutzungsplans und den Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn folgende Punkte berücksichtigt werden: 1. Gemäß § 29 (1 und 2) Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 25.11.2003 (GVOBI. Seite 631) dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Um- fangs in einer Entfernung bis zu 20 m von der	zu 1) Da die Anbauverbotszone vollständig im Bereich des 30 m Streifens entlang der Kronsforder Landstraße liegt, hier keine baulichen Maßnahmen geplant sind, sind keine Konflikte mit der Anbauverbotszone zu erwarten. Auch wird diese nicht in die Darstellungen des Flächennutzungsplans übernommen, da Anbauverbotszonen im Lübecker FNP nicht dargestellt werden. zu 2) Zur äußeren Erschließung des Plangebiets wurden im Planungsverlauf mehrere Abstimmungsgespräche mit dem LBV geführt.	Teilweise Berücksichtigung

Landesstraße 92 (L 92), gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet bzw. vorgenommen werden. Die Anbauverbotszone ist nachrichtlich mit Maßangabe in der Planzeichnung des Flächennutzungs- und Bebauungsplans darzustellen. 2. Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets zur L 92 ist im weiteren Verfahren frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), Standort Lübeck abzustimmen. 3. Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Knotenpunkte – L 92 / Zufahrten Bebauungsplangebiet - in Form zweier Kreisverkehrsplätze weist der Einwender darauf hin, dass der Anlegung von Kreisverkehrsplätzen außerhalb von Ortsdurchfahrten der LBV.SH, Standort Kiel ausdrücklich zustimmen muss. Bevor daher eine diesbezügliche Vorfestlegung der Knotenpunktsformen im Bebauungsplan erfolgt, sind dem LBV.SH, Standort Lübeck zunächst entsprechende Unterlagen (Lageplan i. M. 1 : 250, Kapazitätsnach- weis, Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile eines Kreisverkehrs gegenüber eines herkömmlichen Knotenpunktes, insbesondere Wartezeiten und Verkehrssicherheit) in 3-facher Ausfertigung zur Prüfung vorzulegen, damit eine entsprechende Entscheidung des LBV.SH, Standort Kiel herbeigeführt werden kann. 4. Weitere direkte Zufahrten und Zugänge dürfen zur Bundesautobahn A 20 (BAB A 20) und zur freien Strecke der L 92 nicht angelegt werden. 5. Alle Lichtquellen sind so abzuschirmen, dass eine Blendung der Verkehrsteilnehmer auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs nicht erfolgt. Sie sind so auszubilden, dass sie durch ihre Form, Farbe, Größe oder dem Ort und die Art der Anbringung nicht zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen und -einrichtungen Anlass geben oder deren Wirkung beeinträchtigen können. 6. Der Straßenquerschnitt der L 92 ist in der Planzeichnung des Bebauungsplans nachrichtlich (ohne Normcharakter) darzustellen.	zu 3) In einer Variantenbetrachtung (Büro pbh 08/2021) wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft. Der Landesbetrieb Verkehr stimmt aufgrund der Lage des Plangebiets einer Ausbildung von Kreisverkehrsplätzen nicht zu. Im Ergebnis soll der Ausbau von zwei neuen signalisierten Knotenpunkten erfolgen. zu 4) Weitere direkte Zufahrten zur freien Strecke sind nicht vorgesehen, die Grundstückserschließung erfolgt von den inneren Planstraßen aus. zu 5) Die Gebäude werden in einem Abstand von mindestens 40 Metern von der Fahrbahn der Kronsforder Landstraße aus erstellt, Auswirkungen durch Blendungen sind daher auszuschließen. zu 6) Eine Darstellung des Straßenquerschnitts der Kronsforder Landstraße auf der Planurkunde ist nicht erforderlich, da der Regelquer- schnitt nicht verändert wird. zu 7) Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die schalltechnischen Auswirkungen, die sich durch Mehrverkehre der Plangebietsentwicklung ergeben, in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Von den Mehrverkehren des Plangebiets wirken Schallimmissionen insbesondere auf die Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße 70 bis 112 ein. Minderungsmaßnahmen können in der Errichtung einer Schallschutzwand zwischen der Nebenfahrbahn an den Grundstücken Kronsforder Landstraße 70 bis 86 und der L 92 bestehen. Die Errichtung dieser Schallschutzwand wird im Zuge des Knotenpunktumbaus Wasserfahr – Karkbrede – L 92 erfolgen. Im Bereich der Grundstücke Kronsforder Landstraße 92 bis 112 ist aufgrund der Unterbrechung dieser durch die einzelnen von der Kronsforder Landstraße abgehenden Grundstückszufahrten und aufgrund des Baumbestandes die Errichtung einer Schallschutzwand nicht möglich, sodass hier auf passive Schallschutzmaßnahmen zurückgegriffen werden muss.	

7. Der Einwender geht davon aus, dass bei der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen die zu erwartenden Verkehrsmengen auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs berücksichtigt werden und das Bebauungsgebiet ausreichend vor Immissionen geschützt ist. Immissionsschutz kann von den Baulastträgern der Straßen des überörtlichen Verkehrs nicht gefordert werden.		

Nr. 9 Amt Nordstormarn (Schreiben vom 18.11.2019)		
Der Einwender hat die von der o.g. Planung berührten amtsangehörigen Nachbargemeinden beteiligt. Seitens der Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop, Klein Wesenberg und Mönkhagen werden keine Bedenken vorgebracht. Die Belange der Gemeinden sind nicht berührt. Seitens des Amtes Nordstormarn wird befürchtet, dass die K 7 und die K 71 als Ausweichstrecken von und zu der B 75 und BAB 1 über die amtsangehörigen Gemeinden Barnitz und Wesenberg, OT Groß Wesenberg und Klein Wesenberg genutzt werden. Diese Verkehrsverbindung wird in den Unterlagen nicht berücksichtigt.	Es ist nicht zu erwarten, dass ein nennenswerter Anteil der Ziel- und Quellverkehre des Gewerbegebiets die genannte Verbindung nutzen wird, da das Plangebiet über die BAB 20 wesentlich schneller zu erreichen ist und im Gegensatz zu der genannten Ausweichstrecke nicht durch zahlreiche Ortslagen mit entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkungen führt.	Keine Berücksichtigung



128. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS DER HANSESTADT LÜBECK

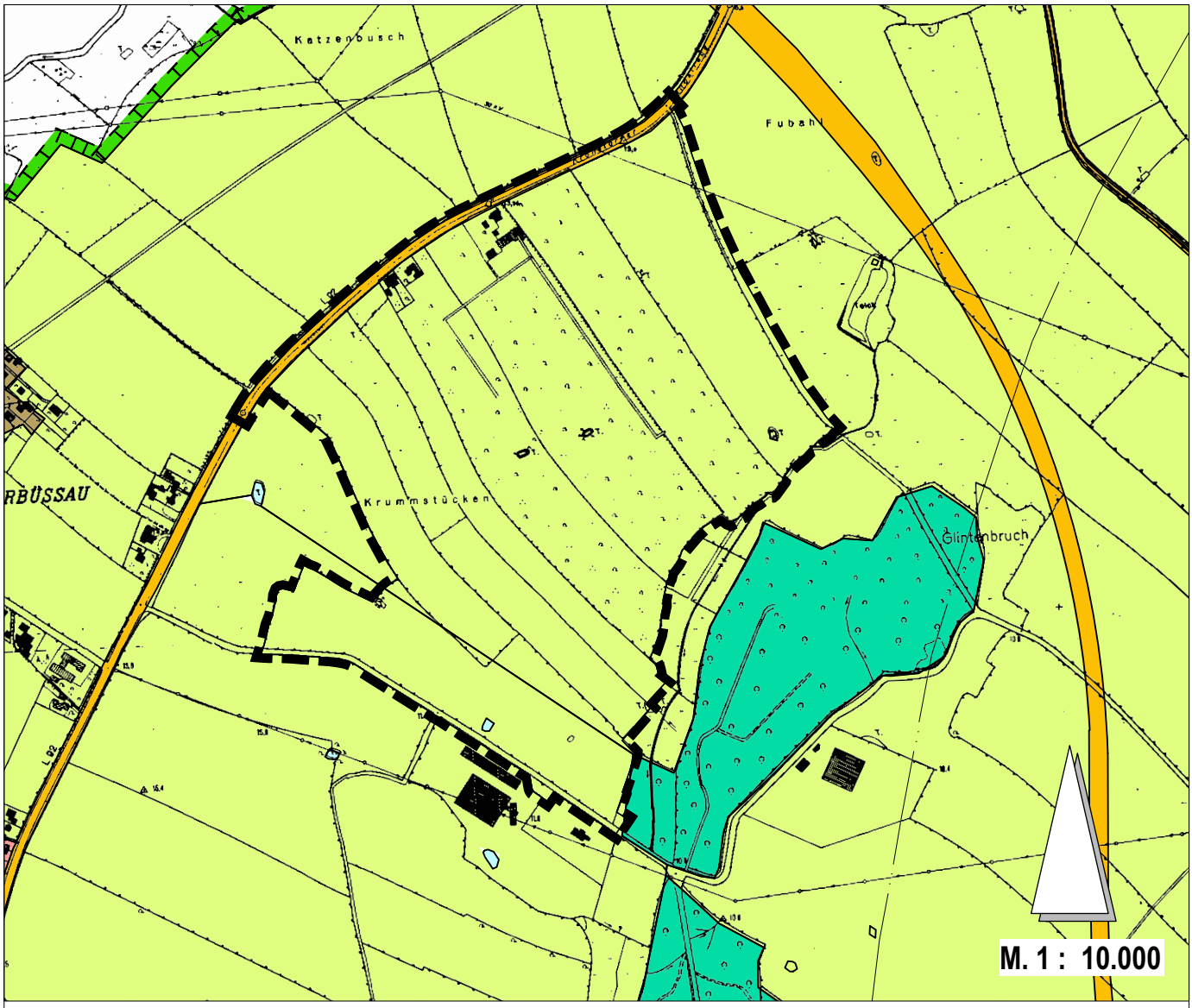
FÜR DEN TEILBEREICH „KRONSFORDER LANDSTRASSE SÜDLICH BAB 20“

Fassung zum abschließenden Beschluss / Stand: 04.04.2022

ZEICHENERKLÄRUNG:

- Gewerbliche Baufläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 BauNVO)
- Gemischte Baufläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 BauNVO)
- Wasserfläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB)
- Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)
- Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)
- Fläche für Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (§5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)
- Autobahn und autobahnähnliche Straßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs der Flächennutzungsplanänderung

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung



AUSSCHNITT AUS DEM GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH „KRONSFORDER LANDSTRASSE SÜDLICH BAB 20“

Stand: zuletzt geändert durch die 130. Änderung am 20.10.2018

ZEICHENERKLÄRUNG:

- Gemischte Baufläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 BauNVO)
- Wasserfläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB)
- Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)
- Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)
- Fläche für Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (§5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)
- Autobahn und autobahnähnliche Straßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs der Flächennutzungsplanänderung

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

ANLAGE 3

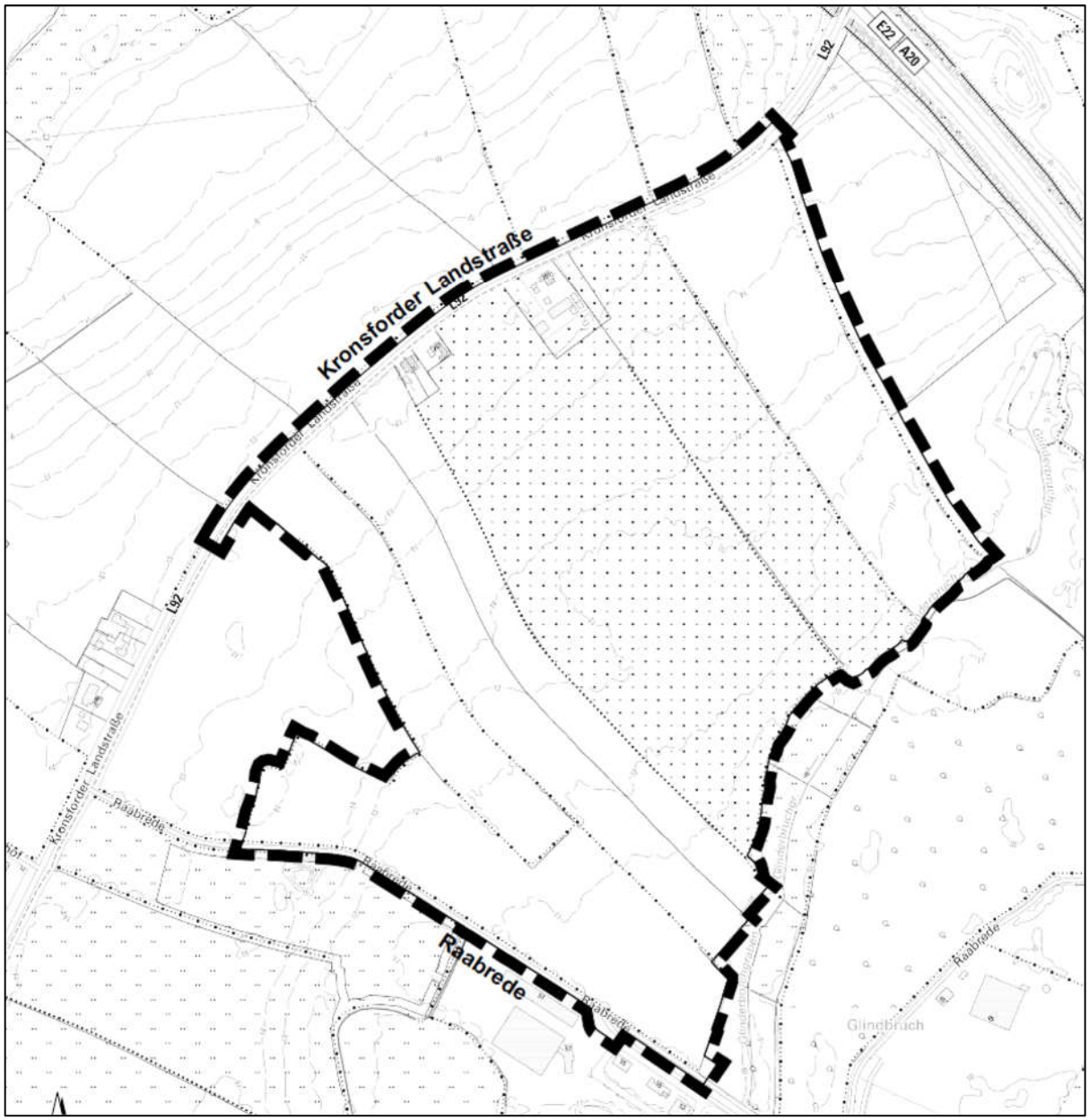
BEGRÜNDUNG

zur

128. Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck für den Teilbereich „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“

Fassung zum abschließenden Beschluss

Stand: 04.04.2022



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

in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros claussen-seggelke stadtplaner, Hamburg und Andresen Landschaftsarchitekten, Lübeck (Umweltbericht)

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebiets	4
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	7
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	7
2.2	Natur und Umwelt	8
2.3	Eigentumsverhältnisse	9
2.4	Bisheriges Planungsrecht	9
3.	Übergeordnete Planungen	10
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	10
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplans	11
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	12
3.4	Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2012 einschließlich Fortschreibung 2016	12
3.5	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	13
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck 2011	14
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	14
3.8	Managementplan UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	14
3.9	Regionaler Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck	15
3.10	Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck als Grundlagengutachten des Hafenentwicklungsplanes 2030	16
4.	Ziele und Zwecke der Planung	16
5.	Inhalt der Flächennutzungsplanänderung	17
5.1	Künftige Entwicklung und Nutzung	17
5.1.1	Art der baulichen Nutzung	17
5.2	Erschließung	18
5.2.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	18
5.2.2	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	19
5.2.3	Innere Erschließung	19
5.3	Ver- und Entsorgung	19
5.4	Grün, Natur und Landschaft	19
6.	Alternativenprüfung	20
6.1	Standortalternativen auf gesamtstädtischer Ebene	20
6.2	Planungsvarianten am gewählten Standort	23
6.2.1	Grundsätze der Flächenentwicklung	23
6.2.2	Beschreibung der Planungsvarianten	24

6.2.3 Vergleichende Bewertung der Planungsvarianten 28
6.2.4 Ergebnis 40

7. Umweltbericht 41
7.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Ziele und Inhalte der FNP-Änderung 41
7.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen 41
7.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen 41
7.2.2 Fachplanerische Grundlagen 42
7.3 Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen 49
7.3.1 Flächenverbrauch 49
7.3.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit 49
7.3.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden 53
7.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser 57
7.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen 62
7.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften 65
7.3.7 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete 78
7.3.8 Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft 78
7.3.9 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Erholung 80
7.3.10 Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle 84
7.3.11 Auswirkungen auf Kultur- und andere Sachgüter 84
7.3.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern 86
7.4 Hinweise für Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung, mit denen umweltbezogene Auswirkungen vermieden, vermindert und ausgeglichen werden können 86
7.4.1 Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet 87
7.4.2 Geplante Maßnahmen außerhalb des Plangebietes 87
7.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose) 88
7.6 Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten 88
7.7 Zusätzliche Angaben 88
7.7.1 Referenzliste der Quellen, Gutachten und umweltbezogenen Informationen 88
7.7.2 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen 88
7.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 88
7.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 89

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 90
8.1 Verfahrensübersicht 90
8.2 Rechtsgrundlagen 91
8.3 Fachgutachten und sonstige Quellen 91

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Der räumliche Geltungsbereich der 128. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt im Stadtteil St. Jürgen, Stadtbezirke Niederbüssau und Vorrade.

Begrenzt wird das ca. 51,3 ha große Plangebiet (Umgriff siehe Deckblatt)

- im Nordosten durch Feldfluren südlich der Bundesautobahn A 20,
- im Osten durch den Glindbruchgraben,
- im Süden durch die Straße Raabrede,
- im Südwesten durch Feldfluren zwischen der Kronsforder Landstraße und der Straße Raabrede sowie
- im Nordwesten durch die Kronsforder Landstraße.

Der räumliche Geltungsbereich der 128. Änderung des Flächennutzungsplans entspricht im Wesentlichen dem Geltungsbereich des Bebauungsplans 15.04.00, der im Parallelverfahren aufgestellt wird.

Die Abgrenzung des Plangebietes weicht von der Abgrenzung zum Aufstellungsbeschluss ab, da die Landesplanungsbehörde lediglich für eine Teilfläche die Durchführung eines erforderlichen Zielabweichungsverfahrens in Aussicht gestellt hat (siehe 1.3). Das Plangebiet beschränkt sich daher auf die Teilflächen südöstlich der Kronsforder Landstraße. Dabei bleibt das Plangebiet im Norden hinter der ursprünglichen Abgrenzung zurück, da die nahe zur Autobahn gelegenen Ausgleichs- und Ackerflächen nicht einer Entwicklung als Gewerbegebiet zugeführt werden sollen. Im Süden erstreckt sich das Plangebiet über die ursprüngliche Abgrenzung hinaus bis zur Straße Raabrede, um hier Gewerbe- und Ausgleichsflächen zu entwickeln und die Erschließung neu zu ordnen.

Die geänderte Abgrenzung wurde vom Bauausschuss zusammen mit der öffentlichen Auslegung der Bauleitpläne am 06.12.2021 beschlossen.

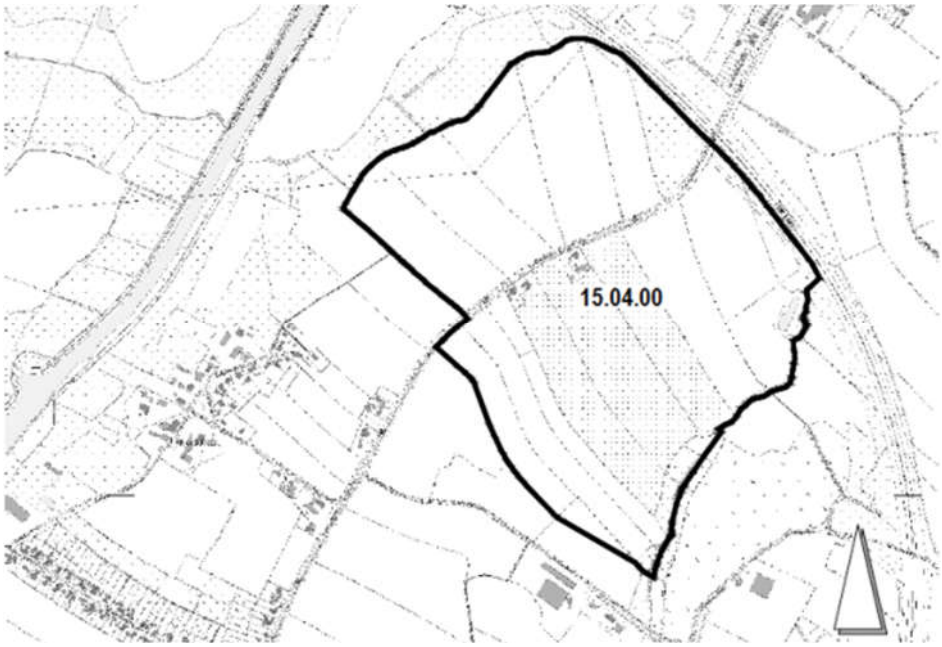


Abbildung 1: Abgrenzung Aufstellungsbeschlüsse

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, innerhalb des Plangebiets die Entwicklung eines Gewerbegebiets zu ermöglichen und damit einen Beitrag zur Deckung des Bedarfs an gewerblichen Bauflächen in der Hansestadt Lübeck zu leisten.

In den vergangenen Jahren war in Lübeck eine deutlich verstärkte Nachfrage nach Gewerbegrundstücken festzustellen, die sich gleichermaßen in einer zunehmenden Anzahl von Anfragen ansiedlungswilliger Unternehmen sowie auch in einer Zunahme verkaufter Gewerbegrundstücke (in Anzahl und Flächengröße) dokumentiert. Mittelfristig muss davon ausgegangen werden, dass auch die derzeit noch auf dem Markt befindlichen Gewerbegrundstücke veräußert sein werden, sodass für die allgemeine, vor allem durch mittelständische Betriebe geprägte gewerbliche Entwicklung des Standortes Lübeck ohne Neuausweisung keine Flächen mehr für Neuansiedlungen, Betriebsverlagerungen und -erweiterungen zur Verfügung stehen werden. Insbesondere für Betriebe mit einem größeren Flächenbedarf, wie zum Beispiel aus den Bereichen Logistik, Großhandel und produzierendes Gewerbe, mangelt es an geeigneten Flächen. Da die Entwicklung neuer Gewerbeflächen von der Planung bis hin zur vollständigen Erschließung baureifer Grundstücke in der Regel mindestens 3-5 Jahre in Anspruch nimmt, besteht somit bereits heute bauleitplanerischer Handlungsbedarf.

Durch die Lage nahe der Autobahn A 20 verfügt der Standort über eine sehr gute überregionale Anbindung. Bereits seit dem Jahr 2000 wurden nördlich der Anschlussstelle Genin-Süd zwischen Malmöstraße, Kronsforder Landstraße, Autobahn A 20 und der Niederung des Elbe-Lübeck-Kanals umfangreiche gewerbliche Bauflächen planungsrechtlich vorbereitet und in den Folgejahren sukzessive erschlossen, um die hervorragende Anbindung nutzen zu können. Das Gewerbegebiet Genin-Süd ist derzeit das zweitgrößte zusammenhängende Gewerbe- und Industriegebiet der Hansestadt.

Mit der derzeit erfolgenden Erschließung des Gewerbegebiets am Estlandring werden die Flächenkapazitäten im Bereich nördlich der Autobahn erschöpft sein.

Die Hansestadt Lübeck hat 2015 das Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ als Grundlage für die weitere Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung der kommenden 15 Jahre erstellt. Das Konzept wurde im Jahr 2017 fortgeschrieben. In dem fortgeschriebenen Konzept ist das Plangebiet Teil des Gewerbesuchraums G7 „Genin / Niemark“ und gesamtstädtisch als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) für eine Entwicklung versehen worden. Um einen zukunftsträchtigen Gewerbestandort zu schaffen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, an dem genannten Standort die Gewerbeentwicklung der nächsten Jahre zu bündeln. Daher soll perspektivisch beiderseits der Kronsforder Landstraße ein Gewerbegebiet in einer Größe von insgesamt rund 70 ha (brutto, d.h. einschließlich Erschließung, aber ohne Grünflächen) entwickelt werden. Zur Deckung des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs soll im ersten Schritt eine Teilfläche von ca. 40 ha (brutto) planungsrechtlich vorbereitet werden. Das geplante Gewerbegebiet soll gleichermaßen der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe wie auch der Erweiterung und Verlagerung von bereits in Lübeck ansässigen Unternehmen dienen.

Da das geplante Gewerbegebiet gegenwärtig noch im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegt und die betreffenden Flächen im geltenden Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, sind die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Die Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – und die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans wurden am 06.06.2016 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst. Sie umfassten dabei zunächst einen 95 ha (brutto) großen Bereich nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße (siehe 1.1).

FNP-Änderung im Parallelverfahren

Der geltende Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Lübeck soll gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes 15.04.00 geändert werden. Das Änderungsverfahren wird als 128. Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt werden.

Änderung der Flächen der Aufstellungsbeschlüsse und Zielabweichungsverfahren

Da die Entwicklung eines größeren Gewerbegebietes außerhalb der Siedungsachsen den Zielen der Landesplanung widerspricht, hat die Hansestadt Lübeck für den Bereich des Plangebiets mit Schreiben vom 12.09.2016 (Ergänzung vom 10.01.2017) einen Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan II gestellt (vgl. auch Kapitel 3.1).

Die Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – und die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans umfassen eine ca. 95 ha große Fläche nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße (siehe 1.1). Da sich die Entwicklung außerhalb der Achsenraumabgrenzung im Regionalplan befindet, widerspricht sie den geltenden Zielen der Raumordnung (siehe auch 3.1). Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der raumordnerischen Prüfung und Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens. Die Abteilung Landesplanung und ländliche Räume des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration hat für ein Gewerbegebiet mit einer Größe, deren Verkehre über das bestehende Straßennetz aufgenommen werden können, einen positiven Bescheid des Zielabweichungsverfahrens in Aussicht gestellt. Im Antrag auf Zielabweichung bei der Landesplanungsbehörde wurde im Jahr 2016/2017 bereits eine mögliche Abgrenzung des Plangebiets für den ersten Abschnitt mit einer Fläche von brutto 40 ha beantragt (siehe Abb. 3). Im weiteren Verfahren wurde untersucht, welche alternativen Möglichkeiten der Anordnung und Erschließung der Gewerbefläche an dem Standort bestehen (vgl. auch Kapitel 6.2). Das Ergebnis der Variantenprüfung ist ein räumlicher Geltungsbereich südlich der Kronsforder Landstraße mit einer Fläche von ca. 51 ha brutto (ca. 34 ha Gewerbefläche). Mit diesem ersten Planungsabschnitt des neuen Gewerbestandorts wird das Verfahren fortgeführt.

Der Antrag auf Zielabweichung wurde mit Schreiben vom 10.03.2022 auf der Grundlage der Entwürfe der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans und des dazugehörigen Bebauungsplans 15.04.00. aktualisiert. Das von der Landesplanungsbehörde durchzuführende Zielabweichungsverfahren wird vor Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung durch das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein abgeschlossen sein.

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der verbleibenden Flächen (nördlich der Kronsforder Landstraße) soll mittelfristig erfolgen, wenn hierfür die notwendigen raumordnerischen Voraussetzungen durch die Darstellung des gesamten Gewerbegebiets in der Neuaufstellung des Regionalplans III geschaffen worden sind.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs-, Nutzungs- und Freiraumstruktur (Bestand)

Die Plangebietsflächen sind im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzt. Dabei sind insbesondere die für die holsteinische Kulturlandschaft charakteristischen Gehölzstreifen (Knicks) und Baumreihen entlang der Feldfluren, wie auch die Allee im Zuge der Kronsforder Landstraße landschaftsraumprägend. Mehrere Knick- und Gehölzstrukturen entlang der Feldfluren durchziehen in südöstlicher Richtung das Plangebiet. Am nord- und südöstlichen sowie am südwestlichen Rand des Geltungsbereichs, sowie begleitend zur Straße Raabrede, befinden sich weitere Knickstrukturen und bilden zusammen mit dem Niederungsbereich am Glindbruchgraben und dem östlich davon gelegenen Waldgebiet die natürlichen Grenzen des Plangebiets. Im Niederungsbereich befinden sich mehrere festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Am südwestlichen Rand des Geltungsbereichs zwischen der Kronsforder Landstraße und der Raabrede befinden sich einige Kleingewässer im Knickverbund.

Das südöstlich der Kronsforder Landstraße im Plangebiet gelegene ehemalige Obstgut „Semiramis“ wird heute zwar nicht mehr für den Obstanbau, aber weiterhin landwirtschaftlich genutzt. Das Abholzen der Obstbäume wurde dabei durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen – Knickergänzungen erfolgten zwischen den landschaftsbildprägenden Rotbuchen und am Ostrand des Geltungsbereichs. Das Grundstück an der Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Wohngebäude des ehem. Obstguts) wird auf absehbare Zeit weiter bestandsgemäß als Wohngebäude genutzt werden.

An der Kronsforder Landstraße Nr. 203, 205 und 207 befinden sich im Plangebiet drei eingeschossige Wohngebäude und diverse Wirtschaftsgebäude. Diese Gebäude gehörten ehemals ebenfalls zum Obstgut. Die Grundstücke wurden für die Entwicklung der Gewerbeflächen aufgekauft. Die Wohngebäude werden bereits nicht mehr bewohnt, die Grundstücke stehen damit kurzfristig für eine städtebauliche Neuordnung zur Verfügung.

Nutzungen in der Umgebung

Auf der gegenüber dem Plangebiet liegenden Straßenseite der Kronsforder Landstraße befinden sich im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Westlich bzw. südwestlich des Plangebietes liegt die heute überwiegend durch Wohnnutzungen geprägte Ortslage Niederbüssau, die über die Straße Butenhof an die Kronsforder Landstraße angebunden ist.

Der südlich bzw. südöstlich des Plangebietes gelegene Deponiestandort Niemark und der diesem vorgelagerte Abfallwirtschaftshof der Entsorgungsbetriebe sind derzeit über die Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße angebunden. Im versetzten Einmündungsbereich dieser beiden Straßen befinden sich einzelne verstreute Wohn- und Gewerbenutzungen auf Grundstücken westlich der Kronsforder Landstraße.

Die nächstgelegenen wohnbaulich genutzten Grundstücke an der Kronsforder Landstraße in Richtung Lübeck liegen nördlich der Autobahntrasse zwischen A 20 und der Straße Wasserfahr.

Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird unmittelbar durch die als Landesstraße klassifizierte (L92) zweistreifige Kronsforder Landstraße erschlossen, die das Lübecker Stadtgebiet als südliche Ausfallstraße

(bzw. Stadtzufahrt) mit den Gemeinden im Norden des Kreises Herzogtum Lauenburg (Krummesse, Klempau, Berkenthien und über die B208 auch mit Ratzeburg) verbindet.

Die Autobahn A 20 mit ihrer Anschlussstelle Genin Süd ist derzeit über die Kronsforder Landstraße, die Malmöstraße und die Baltische Allee mit einer Fahrstrecke von rd. 5 km bzw. ca. 6 Minuten zur erreichen.

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr am 25.07.2018 wurde durch die geplante Änderung der Verkehrsführung im Bereich Baltische Allee – Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße die Voraussetzung für eine verbesserte Anbindung der vorgesehenen gewerblichen Entwicklung südlich der BAB 20 an das übergeordnete Verkehrsnetz geschaffen. Durch diese nahe und parallel zur Trasse der A 20 verlaufende Querverbindung wird sich die Fahrstrecke zur Autobahnanschlussstelle zukünftig auf rd. 2 km bzw. auf rd. 3 Minuten verkürzen.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Bushaltestellen der Linie Nr. 16 „Obstgut“ und „Butenhof“ an der Kronsforder Landstraße ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Die ÖPNV-Erschließung entspricht den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck 2019-2023 (RNVP) für Gewerbegebiete ohne Handel und öffentliche Dienstleistungen (Haltestelleneinzugsbereich: Wegeentfernung bis zu 600 m).

Archäologie und Denkmalpflege

Die landschaftsbildprägenden Elemente, zu denen unter anderem die Kronsforder Landstraße oder die Knicke in der Landfläche gehören, bilden eine über die Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft.

Das Plangebiet umfasst weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem der Vor- und Frühgeschichte, nicht ausgeschlossen werden können. Zudem ist die Kronsforder Landstraße ein alter, weit in die Geschichte zurückreichender Fernverkehrsweg, in deren Umfeld archäologische Denkmale nicht ausgeschlossen sind (vgl. auch Kapitel 7.3.8).

2.2 Natur und Umwelt

Topographie

Die höchsten Geländepunkte im Plangebiet liegen im Mittel bei ca. 14,5 bis 15,0 m über Normalhöhennull (NHN). Ein Geländescheitel verläuft in einem Versatz von ca. 220 m südöstlich parallel zur Kronsforder Landstraße. Es handelt sich hierbei um eine natürliche Anhöhe im Gelände. Nordwestlich fällt das Gelände kontinuierlich in Richtung Kronsforder Landstraße und - außerhalb des Plangebiets - weiter in Richtung Elbe-Lübeck-Kanal auf ca. 12,0 m ü.NHN ab. Südöstlich des Höhenrückens fällt das Gelände kontinuierlich in Richtung Glindbruchgraben im Mittel auf ca. 10,5 bis 11,0 m ü.NHN ab.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten des Elbe-Lübeck-Kanals, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht gesondert zu berücksichtigen sind.

Geologie

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Lübecker Beckens, dessen westliche und südliche Begrenzung durch Höhenzüge schon in der Elsterkaltzeit gebildet und durch die Vereisungsperioden der Saale- und Weichsel-Kaltzeiten ausgeformt wurden.

Das vom Gletscher mitgeführte Gesteinsmaterial hat die noch heute deutlich erkennbaren End- und Seitenmoränenstrukturen entstehen lassen. Durch darauffolgende Schmelzperioden wurde eine Hauptdeckschicht abgelagert, die lokal von mehreren Metern bis zu 100 m Mächtigkeit reichen kann. Die bindigen eiszeitlichen Böden bestehen oberflächennah überwiegend aus kalkhaltigem Geschiebemergel und Beckenschluffen/-tonen. Die oberflächennahen Sande bilden aufgrund der geringeren Schichtmächtigkeit selten weitläufige, zusammenhängende Horizonte. Im Gebiet des Lübecker Beckens ist ein zusammenhängendes Gebiet oberflächennaher Sande bekannt, welches den ersten Grundwasserleiter bildet.

Bodenversiegelung

Das Plangebiet ist mit Ausnahme der geringfügig versiegelten Grundstücke an der Kronsforder Landstraße Nr. 201, Nr. 203, Nr. 205 und Nr. 207 nicht bebaut und dementsprechend unversiegelt.

Altlasten

Im Plangebiet befindet sich gemäß Boden- und Altlastenkataster ein Gärtnereibetrieb (Kronsforder Landstraße Nr. 201), für den potenziell altlastverdächtige gewerbliche Altnutzungen verzeichnet sind – sog. Prüflisten bzw. P1-Fälle im Altlasten-Kataster.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Kampfmittel sind für den Bereich des Plangebiets nicht bekannt. Gemäß Auskunft des Kampfmittelräumdienstes haben sich aus einer Luftbildauswertung keine Hinweise auf Kampfmittel ergeben.

Bezüglich Natur- und Artenschutz, Vegetationsbestand sowie Landschaftsbild und Erholung wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht (Kapitel 6) verwiesen.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die zukünftig gewerblich zu nutzenden, heute landwirtschaftlichen Flächen südöstlich der Kronsforder Landstraße befinden sich überwiegend im Eigentum der KWL GmbH, teils in Privateigentum. Das Grundstück Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Wohngebäude des ehemaligen Obstguts) befindet sich im Privateigentum.

Die Verkehrsfläche der Raabrede befindet sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, die Kronsforder Landstraße im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein. Die noch zu erstellenden öffentlichen Verkehrsflächen der inneren Erschließung werden nach der vollzogenen Übernahme in das Eigentum der Hansestadt Lübeck übergehen.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Da für das Plangebiet bisher weder ein rechtsgültiger Bebauungsplan existiert, noch die Flächen südöstlich der Kronsforder Landstraße einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil zuzurechnen sind, ist das Gebiet in Gänze planungsrechtlich dem Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zuzuordnen.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Die gemeindliche Bauleitplanung ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele sind im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021 (LEP) sowie im Regionalplan für den Planungsraum II dargelegt. Der LEP weist in Schleswig-Holstein Landesentwicklungsachsen aus. Diese orientieren sich an den wichtigen überregionalen Verkehrstrassen. Auch die A 20 ist als Landesentwicklungsachse dargestellt. Gemäß LEP können an den Landesentwicklungsachsen in den Regionalplänen Standorte für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung festgelegt werden (Grundsatz). Diese sind insbesondere verkehrsintensiven gewerblichen Branchen vorbehalten, die auf eine überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind.

Der Regionalplan Schleswig-Holstein für den Planungsraum II von 2004 stellt das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 in der Nebenkarte zur räumlichen Gliederung als Teil des Ordnungsraumes eines zentralen Ortes dar. Das Plangebiet liegt jedoch außerhalb der in der Hauptkarte des Regionalplans dargestellten Abgrenzung des Achsenraumes der Siedlungsachsen und des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets.

Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung, die durch eine der künftigen Entwicklung angepasste Ausweisung von u.a. gewerblichen Bauflächen dieser Aufgabe gerecht werden (Ziel der Raumordnung).

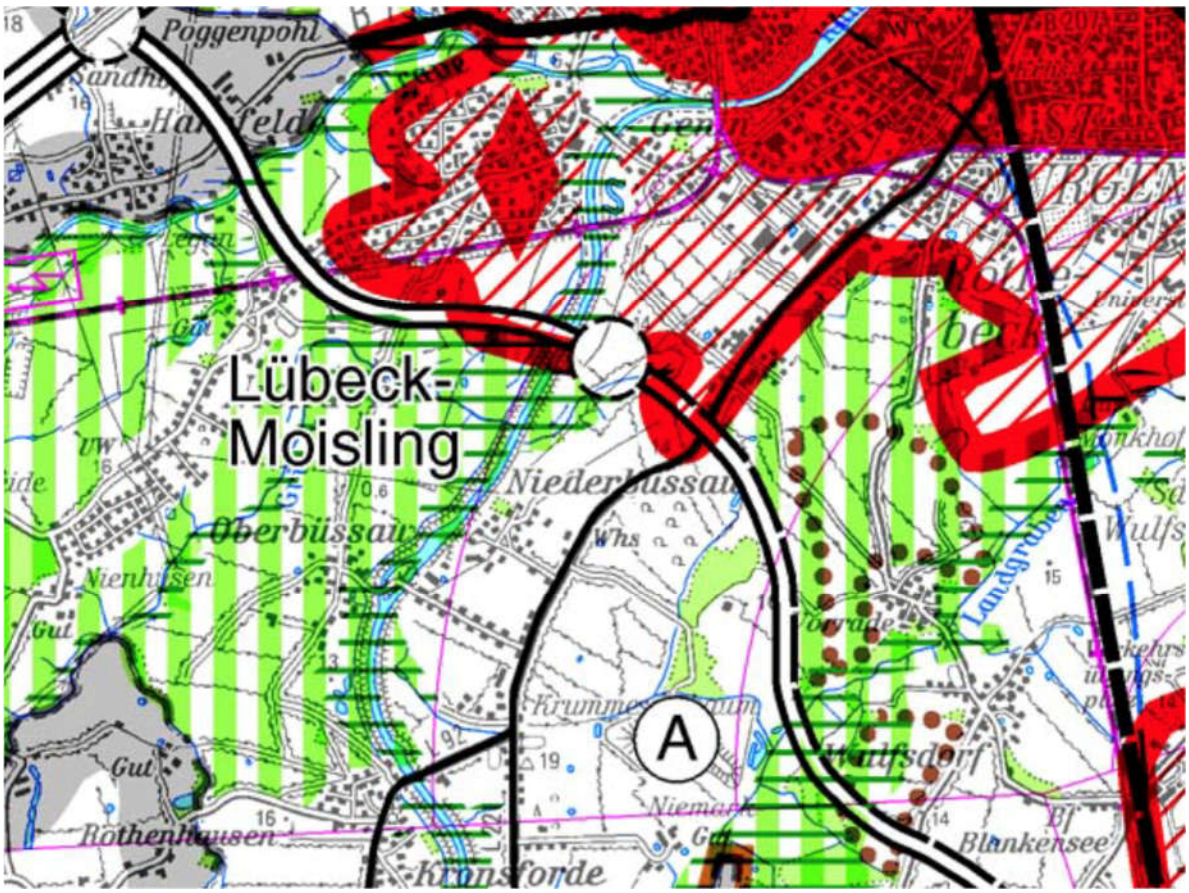


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem geltenden Regionalplan

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum und nimmt über die Grenzen des Planungsraumes hinaus zentrale Funktionen wahr. Neue Industrie- und Gewerbeflächen sollen dabei ausschließlich dort entwickelt werden, wo eine tragfähige regionale Infrastruktur vorhanden ist (Grundsatz der Raumordnung).

Aufgrund der vorhandenen guten innerstädtischen und der sehr guten überregionalen infrastrukturellen Rahmenbedingungen durch die Bundesautobahn A 20 und den Flughafen bieten die Flächen gemäß Regionalplan gute Voraussetzungen für eine weitere städtebauliche, insbesondere bedarfsgerechte gewerbliche Entwicklung im Süden der Hansestadt Lübeck. Der geltende Regionalplan für den Planungsraum II legt daher im Textteil, Kapitel 6.5, trotz der Achsenraumabgrenzung südlich und nördlich der A 20 einen Suchraum für zusätzliche gewerbliche Bauflächen fest.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt dennoch nahezu vollständig außerhalb der im Regionalplan zeichnerisch dargestellten Abgrenzung des Achsenraumes der Siedlungsachsen. Ziel der Raumordnung für den Ordnungsraum Lübeck ist es, dass sich die siedlungsbezogene und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen soll.

Die Bauleitplanung steht somit bisher nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung, sodass für die beabsichtigte Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem Bereich ein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist.

Zielabweichungsverfahren

Die Hansestadt Lübeck hat für den Bereich des Plangebiets mit Schreiben vom 12.09.2016 (Ergänzung vom 10.01.2017) einen Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan II gestellt.

Das Zielabweichungsverfahren soll den ersten Planungsabschnitt des neuen Gewerbestandortes an der Kronsforder Landstraße umfassen.

Die vollständige Gesamtfläche des beiderseits der Kronsforder Landstraße perspektivisch geplanten Gewerbegebiets (95 ha brutto) soll durch die Hansestadt Lübeck in die anstehende Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum III eingebracht werden.

Das Zielabweichungsverfahren wurde in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde bis zur endgültigen Festlegung der Abgrenzung des geplanten Gewerbegebietes zurückgestellt. Der Antrag auf Zielabweichung wurde auf der Grundlage der Entwürfe der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplans 15.04.00 mit Schreiben vom 10.03.2022 aktualisiert. Da in den Bauleitplanverfahren alle betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden beteiligt und in den Stellungnahmen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht wurden, wird davon ausgegangen, dass die Zielabweichung positiv beschieden wird und die Änderung des Flächennutzungsplans genehmigt werden kann.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplans

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, in der am 07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossenen und am 08.10.1990 in Kraft getretenen Fassung, zuletzt geändert durch die 130. Änderung vom 20.10.2018, stellt das Plangebiet als „Flächen für Landwirtschaft“ dar.

Die Kronsforder Landstraße ist als „Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren 15.04.00 erfolgt ein Bauleitplanverfahren zur 128. Änderung des FNP im Geltungsbereich des Bebauungsplans 15.04.00.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Die mit der Bauleitplanung für das Plangebiet verfolgte Entwicklung von gewerblichen Bauflächen südwestlich der A 20 war bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Lübeck von 2007 bis 2010 (ISEK) Gegenstand der räumlichen Planung. Unter Berücksichtigung der verschiedenen, teilweise divergierenden Flächenanforderungen regt das ISEK für den Suchraum Lübeck Süd (Planungsraum A4), in dem auch das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung liegt, die Entwicklung eines integrierten Konzeptes zur Siedlungs- und Freiflächenentwicklung an. Dabei stellt das ISEK einen Suchraum für Gewerbe dar, der in seiner räumlichen Ausdehnung weitgehend dem Suchraum G 8 – „Niemark“ aus dem *Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030* entspricht.

Die Flächen nordwestlich der Kronsforder Landstraße werden zusätzlich in einer überlagernden Darstellung als für den Landschaftsschutz geeignet dargestellt.

3.4 Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2012 einschließlich Fortschreibung 2016

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck (GEFEK) analysiert den Lübecker Gewerbeflächenbestand und stellt die qualitativen und quantitativen Gewerbeflächenbedarfe bis zum Jahr 2025 dar. Es bildet zudem eine Grundlage für das Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“, welches die zukünftigen Gewerbestandorte festlegt.

Gemäß Prognose wird die Nachfrage nach Gewerbeflächen in Lübeck bis zum Jahr 2025 das vorhandene Angebot um voraussichtlich bis zu 56 ha übersteigen.

Die Hansestadt Lübeck hat zum Jahresende 2016 eine Überprüfung bzw. Aktualisierung der Daten des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 vorgenommen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die tatsächlichen Gewerbeflächenumsätze zwischen 2011 und 2015 höher ausgefallen sind als im GEFEK prognostiziert.

Weiterhin sind die Flächenreserven deutlich zurückgegangen und die Nachfrage nach großen Grundstücken (3 bis 8 ha) übersteigt das zur Verfügung stehende Angebot. Auch wenn zwischenzeitlich am Standort Genin-Süd zwischen Elbe-Lübeck-Kanal und Baltischer Allee (Estlandring) durch die Überplanung bisheriger Sonderbauflächen für den großflächigen Einzelhandel durch den Bebauungsplan 17.57.00 gewerbliche Bauflächen im Umfang von 17 ha geschaffen wurden, reicht das dort geschaffene Potenzial aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Ansiedlung eines mittelständischen Unternehmens nicht für die Ansiedlung von Großprojekten aus. Die am Estlandring entstandenen Gewerbeflächen können somit in vollem Umfang zur Deckung des prognostizierten Bedarfs für „normale“ Ansiedlungsvorhaben genutzt werden.

Nach Abzug der 17 ha gewerblichen Bauflächen am Standort Genin-Süd / Estlandring wird die Nachfrage an Gewerbeflächen in Lübeck bis zum Jahr 2025 das vorhandene Angebot um voraussichtlich bis zu 39 ha (netto) übersteigen. Der rechnerische Bedarf von 39 ha zusätzlicher Gewerbefläche wird voraussichtlich eher über- als unterschritten werden, da der Bedarf an Großansiedlungen im Gewerbeflächenentwicklungskonzept sowohl bei der Ermittlung der vergangenen Nachfrage als auch bei der Prognose nicht berücksichtigt wurde. Dass derartige Ansiedlungen nicht unrealistisch sind, haben die Bemühungen um die Schwartauer Werke verdeutlicht. Berücksichtigt man zusätzlich den Flächenbedarf für die Ansiedlung eines Großbetriebes mit rd. 15 ha (analog zum Bedarf der Schwartauer Werke) würde sich der prognostizierte Bedarf auf rd. 54 ha erhöhen. Die aktuelle Gewerbeflächenbedarfsprognose von 2021 für die Hansestadt Lübeck prognostiziert nach der Bilanzierung der absoluten Bedarfe mit den bestehenden Bestandsflächen sogar eine

zusätzliche Nachfrage nach unbebauten Gewerbeflächen in Höhe von rd. 201,4 ha (brutto bis 2035) bzw. 276,4 ha (brutto bis 2040).

Es ist vor diesem aktuellen Hintergrund geboten, zukünftig Flächen für derartige Großvorhaben vorzuhalten und auf Flächennutzungsplanebene zu sichern, so dass daraus bedarfsgerecht Bebauungspläne entwickelt werden können.

Die südlich der BAB 20 zu beiden Seiten der Kronsforder Landstraße gelegenen Flächen bieten langfristig das Potenzial zur Entwicklung von ca. 55 bis 60 ha (netto) gewerblichen Bauflächen. Damit könnte zusammen mit den verbleibenden 17 ha am Standort Genin-Süd / Estlandring der im Gewerbeflächenentwicklungskonzept prognostizierte Gesamtbedarf für den Zeitraum bis 2025 vollständig gedeckt werden.

Der Bebauungsplan 15.04.00 „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“ sowie die 128. Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck können als erster Teil der gewerblichen Gesamtentwicklung an diesem Standort aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd somit wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen.

3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

Das von der Verwaltung in 2014 erarbeitete Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 wurde im März 2015 von der Lübecker Bürgerschaft mit Änderungen beschlossen. Als informelles Planungskonzept legt Lübeck 2030 Suchräume für die Entwicklung von Wohnbau- und Gewerbeflächen fest. Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes Lübeck 2030 wurden die Standortqualitäten sowie Realisierungshemmnisse der einzelnen Suchräume zusammengestellt und vergleichend bewertet. Daraus wurden dann Prioritäten (in 2 Stufen) für die mögliche Entwicklung der Suchräume als Bauflächen abgeleitet.

In welchem Umfang und mit welchen Abgrenzungen die im Konzept umrissenen Suchräume als Wohnbauflächen bzw. als gewerbliche Bauflächen entwickelt werden können und sollen, ist im Rahmen der Bauleitplanung in Abwägung mit den übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belangen zu klären bzw. zu ermitteln.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung ist Teil des Suchraumes für die Gewerbeflächenentwicklung G 8 – „Niemark“ und wurde der Entwicklungskategorie 2 zugeordnet. Gemäß dem Konzept Lübeck 2030 soll die Fläche somit als potenzielle gewerbliche Baufläche vorgehalten und von weiteren konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

<u>Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030</u>

Am 26.01.2017 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 mit aufgeführten Änderungen beschlossen.

Eine Fortschreibung des Konzeptes Lübeck 2030 (VO/2014/01797) entspricht dem Bürgerschaftsbeschluss von März 2015 und ist aus folgenden Gründen erforderlich: Die Hansestadt Lübeck verzeichnet seit 2013 eine starke Nachfrage nach Gewerbeflächen bei gleichzeitig hohem Abverkauf unbebauter Flächen sowohl aus kommunalem als auch aus privatem Eigentum. Daher ist die kurzfristige Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen erforderlich. Die Zahlen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 wurden fortgeschrieben. Demnach müssen kurz- bis mittelfristig 39 – 54 ha Hektar Gewerbeflächen ausgewiesen werden. Die Planungen seitens der Hansestadt Lübeck weichen jedoch in Bezug auf die Standortwahl für die neuen Gewerbeflächen aus begründetem Anlass vom im März 2015 beschlossenen Konzept Lübeck 2030 ab.

Die seitens der Hansestadt angestrebte Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen wurde zum Anlass genommen, sämtliche Suchräume des Konzeptes Lübeck 2030 zu prüfen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass einzig die Flächen an der Kronsforder Landstraße innerhalb des ursprünglichen Suchraumes G 8 Niemark die Anforderungen an eine neue gewerbliche Entwicklung erfüllen. Daher ist die Fokussierung auf den ursprünglichen Suchraum G 8 als zukünftiger Gewerbeschwerpunkt erforderlich. Die Suchräume G 7 „Genin Süd“ und G 8 „Niemark“ wurden zu einem neuen Suchraum G 7 „Genin / Niemark“ zusammengefasst und der Suchraum G 7 wurde als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) versehen.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck 2011

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 24.02.2011 ein Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (Zentrenkonzept 2011) beschlossen. Wesentliche Ziele des Zentrenkonzepts sind die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung.

Das Zentrenkonzept ist bei der räumlichen Entwicklung des Einzelhandels in der Hansestadt Lübeck und bei deren Steuerung durch die Bauleitplanung zu beachten.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Zentrenkonzept ausgewiesenen Stadteil- und Nahversorgungszentren an einem städtebaulich nicht integrierten Standort. Eine Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten im Plangebiet ist demnach zum Schutz der ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereichen gemäß den Leitsätzen 3 und 4 des Zentrenkonzeptes nicht möglich.

Ausnahmen können für untergeordnete Verkaufsstätten von produzierenden oder verarbeitenden Gewerbebetrieben gemacht werden (Leitsatz 6).

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Gemäß Entwicklungskonzept des Landschaftsplans der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung nicht in einem Schwerpunktbereich des Naturschutzes, sondern in einem Prüfbereich für künftige Gewerbegebiete.

Beiderseits der Autobahntrasse sowie im Bereich des Sauren Bruchs und der Rothewiese werden Flächen für Ausgleichsmaßnahmen dargestellt bzw. nachrichtlich übernommen, die dem Bauvorhaben A 20 zugeordnet sind.

Eine nähere Darlegung ist dem Kapitel 6. Umweltbericht zu entnehmen.

3.8 Managementplan UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im September 2010 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Managementplan für die UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ beschlossen. Der Managementplan dient als verbindliches Planungsinstrument unter anderem dazu, die Ziele und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, Nutzung und Entwicklung der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ festzulegen. Das Plangebiet liegt gemäß Managementplan außerhalb der sogenannten Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“. Aber auch außerhalb der Pufferzone sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit den schützenswerten Stadtansichten, Blickbeziehungen und Sichtachsen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Höhenentwicklung und das bauliche Maß von Vorhaben in Bezug auf die Stadtansichten aus den Umlandregionen.

3.9 Regionaler Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck

Der Leitfaden wurde durch die Lübecker Bürgerschaft sowie die betroffenen Kreise im Jahr 2015 beschlossen. Hintergrund für die Erarbeitung des Leitfadens ist der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010). Dieser gibt vor, dass die Planungen für überregional bedeutsame Gewerbegebiete auf die Landesentwicklungsachsen abzustimmen sind. Der Leitfaden soll demnach im Zuge der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum III bzw. ggf. vorgezogener Zielabweichungsverfahren eine Grundlage der regional- und landesplanerischen Beurteilung bilden.

Entsprechend wurden im Rahmen des Leitfadens seitens der beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde gemeinsam Standorte festgelegt, die zukünftig als Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung realisiert werden sollen.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt innerhalb des Suchraumes „Genin Süd / Niemark“ und ist somit als möglicher künftiger Gewerbestandort mit den umliegenden Kreisen in Schleswig-Holstein abgestimmt. Dies wird auch bei der raumordnerischen Beurteilung im Zuge des Zielabweichungsverfahrens zu berücksichtigen sein.

Fortschreibung des regionalen Leitfadens

Für den Leitfaden von 2015 liegt eine „Fortschreibung und Aktualisierung des Gewerbeflächenleitfadens des Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015)“ vom August 2021 vor, die jedoch noch nicht abschließend regional abgestimmt ist. Auch in der Neufassung wird der Suchraum „Genin Süd / Niemark“ mit einem Zielwert von rund 70 ha (netto) erneut aufgeführt. Der neue Leitfaden beinhaltet auf Grundlage der „Gewerbeflächenbedarfsprognose der Hansestadt Lübeck 2021“ zudem eine aktuelle Bilanzierung der prognostizierten Bedarfe mit den vorhandenen Gewerbeflächenpotenzialen für die Hansestadt Lübeck.

Die Bedarfsprognose gemittelt aus der Trendprognose auf Grundlage der Beschäftigtenentwicklung und den Ergebnissen der realen Verkäufe (Kaufpreissammlung) geht für die Hansestadt Lübeck von einem durchschnittlichen jährlichen Gewerbeflächenbedarf in Höhe von 10,51 ha (netto) aus. Dies entspricht für den Prognosezeitraum 2021 bis 2035 insgesamt rd. 157,7 ha (netto) sowie zwischen 2021 und 2030 über 105,1 ha (netto). Das klassische Gewerbe nimmt dabei mit Abstand den größten Anteil der Nachfrage ein, gefolgt von Logistik und verkehrsintensivem Gewerbe.

Für die Hansestadt Lübeck legt der Leitfaden im Innenbereich bestehender Gewerbestandorte Baulandpotenziale in Höhe von 16,6 ha (netto) dar, für die aber von einer Veräußerung bis Ende des Jahres 2021 ausgegangen wurde. Geeignete Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan, die zukünftig entwickelt werden könnten, sind für die Hansestadt Lübeck nicht vorhanden. Im Ergebnis der Bilanzierung ergibt sich ein starker Nachfrageüberhang und ein zusätzlicher Flächenbedarf von rd. 88,5 ha bzw. 141,0 ha (netto) bis zum Jahr 2030/35.

3.10 Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck als Grundlagengutachten des Hafenentwicklungsplanes 2030

Laut Seeverkehrsprognose 2013 wird das Umschlagvolumen des Lübecker Hafens ausgehend vom Basisjahr 2010 um 10,1 Mio. t wachsen. Mit dem Gutachten soll das generelle logistische Ansiedlungspotenzial Lübecks sowie das aus der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung mit funktionstüchtigen Hinterlandanbindungen resultierende logistische Ansiedlungspotenzial ermittelt werden.

Durch ein Logistikzentrum in Lübeck könnten nach Einschätzung der Gutachter vorhandene Entwicklungspotenziale genutzt und zusätzlicher Umschlag im Hafen generiert werden, sodass voraussichtliche Rückgänge im Güterumschlag infolge der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung zumindest in Teilen kompensiert werden könnten. Das Gutachten hat dabei für Lübeck bis 2030 einen potenziellen Gewerbeflächenbedarf von bis zu 43 ha zur Ansiedlung von Logistikunternehmen prognostiziert.

Da das derzeitige Angebot an für Logistikunternehmen geeigneten Gewerbeflächen weitgehend erschöpft ist, kann die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Plangebiet an der Kronsforder Landstraße aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd hier wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. Änderung des Flächennutzungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung neuer Gewerbeflächen geschaffen werden. Das südlich der Bundesautobahn A 20 und südöstlich der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet ist zum einen überregional verkehrlich sehr gut erschlossen, zum anderen sind im näheren Umfeld wenige emissionsempfindliche Nutzungen vorhanden. Gute Ansiedlungsbedingungen bestehen an dem Standort insbesondere für Betriebe, die auf die Nähe zu überregionalen Verkehrstrassen in besonderer Weise angewiesen sind.

Die Entwicklung der Flächen ermöglicht gemäß der Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 ein Angebot weiterer Gewerbeflächen im Suchraum G 7 „Genin / Niemark“ in unmittelbarer Nähe an dem für die Entwicklungsachse A 1 bedeutenden Knotenpunkt A 20 / A 1. Mit der geplanten Entwicklung der Flächen wird ein wichtiger Beitrag zur Sicherung und wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbestandorts Lübeck geleistet.

Zur Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Gewerbegebietes, auch vor dem Hintergrund einer perspektivischen Entwicklung weiterer potenzieller Gewerbeflächen nördlich der Kronsforder Landstraße, ist im Rahmen der Planung der Bau zweier neuer Knotenpunkte für die Anbindung der inneren Erschließungsstraßen an die Kronsfroder Landstraße erforderlich. Die bestehende Anbindung der Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße soll für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Geh- und Radweg zurückgebaut werden. Dies ermöglicht die Fortführung der vorhandenen Geh- und Radwegeverbindung zwischen der Kronsforder Landstraße, entlang der Straße Raabrede, bis zum Werkstoffhof Niemark an der Raabrede mit Weiterführung über die Autobahn bis zur Ortschaft Vorrade. Die nach geltendem Planrecht bereits festgesetzten Ausgleichsflächen werden – soweit möglich - in die vorgesehene städtebauliche Entwicklung eingebunden.

5. Inhalt der Flächennutzungsplanänderung

5.1 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.1.1 Art der baulichen Nutzung

a) Gewerbliche Bauflächen

Bisherige Darstellungen des Flächennutzungsplans:

- Flächen für die Landwirtschaft
- Hauptverkehrsstraße

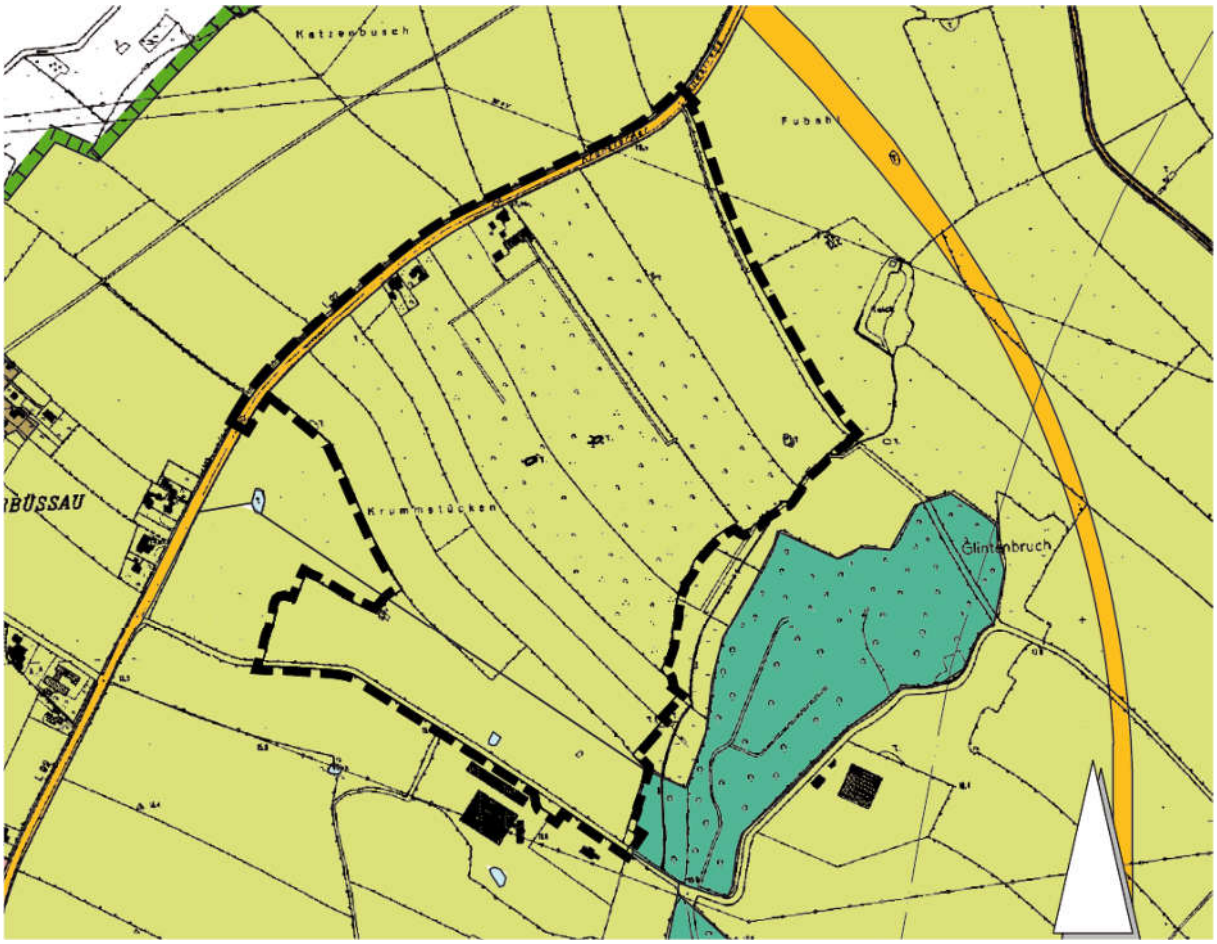


Abbildung 3: Bisherige Darstellungen des Flächennutzungsplans

Zukünftige Darstellungen des Flächennutzungsplans:

- Gewerbliche Bauflächen
- Hauptverkehrsstraße
- Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzungen soll die derzeitige Darstellung des Flächennutzungsplans „Flächen für die Landwirtschaft“ in „Gewerbliche Bauflächen“ geändert werden. Die Darstellung der Kronsforder Landstraße als „Hauptverkehrsstraße“ wird beibehalten. Parallel wird eine straßenbegleitende „Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ergänzt.

Im Bereich der Glindbruchniederung sind „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ vorgesehen.

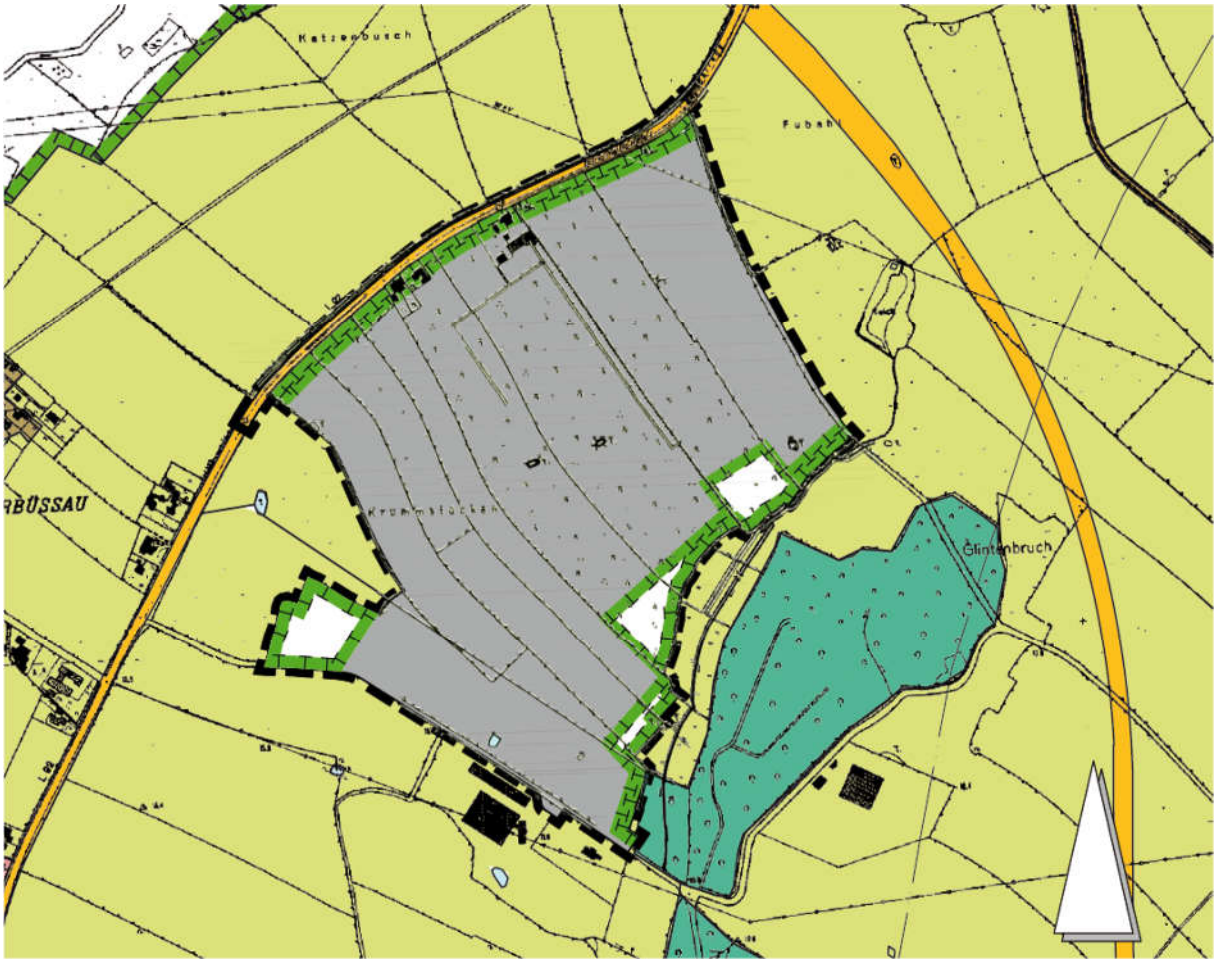


Abbildung 4: Zukünftige Darstellungen des Flächennutzungsplans

5.2 Erschließung

5.2.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die übergeordnete Hauptverkehrsstraße Kronsforder Landstraße (L92) bildet eine südliche Stadtzufahrt nach Lübeck und führt von der Innenstadt aus in Richtung Niederbüssau und Krummesse. Die Anschlussstelle „Genin-Süd“ der Autobahn A 20 Lübeck-Stettin ist über die Baltische Allee und die (kurzfristig herzustellende) Querverbindung Oslostraße / Wasserfahr mit der Kronsforder Landstraße verbunden.

Der südlich bzw. südöstlich des Plangebietes gelegene Deponiestandort Niemark und der diesem vorgelagerte Abfallwirtschaftshof der Entsorgungsbetriebe sind über die Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße angebunden.

Der im Plangebiet gelegene Abschnitt der Kronsforder Landstraße liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt. Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurden zwei grundlegende Varianten entwickelt, um die neu zu erschließenden Gewerbeflächen an die Kronsforder Landstraße anzubinden. Nach Abwägung der verschiedenen Erschließungsvarianten wurde entschieden, mit der

Kronsforder Landstraße zwei neue signalisierte Knotenpunkte mit den Planstraßen des Plangebiets anzulegen und nach Inbetriebnahme die Straße Raabrede im Abschnitt zwischen Kronsforder Landstraße und der Planstraße C für den Kfz-Verkehr zu sperren.

5.2.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Durch die Bushaltestellen der Linie Nr. 16 „Obstgut“ und „Butenhof“ an der Kronsforder Landstraße ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die bestehenden Bushaltestellen näher an die geplanten neuen Knotenpunkte an den beiden Einmündungen des Gewerbegebiets zu verlegen. Alternativ oder ergänzend könnte auch eine Buslinie durch das Gewerbegebiet geführt werden. Die Straßenverkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert, um in den Nebenflächen Bushaltestellen aufnehmen zu können.

5.2.3 Innere Erschließung

Die innere Erschließung des Baugebiets wird auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung festgelegt. Es ist vorgesehen, eine Bügelstraße zu errichten, die an zwei neue signalisierte Knotenpunkte mit der Kronsforder Landstraße anbindet.

5.3 Ver- und Entsorgung

Für die Bauflächen im Plangebiet müssen Ver- und Entsorgungsleitungen erstmalig hergestellt werden.

5.4 Grün, Natur und Landschaft

Eine Planung der Grün- und Erholungsflächen sowie von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

6. Alternativenprüfung

Gemäß § 1a Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen soll insbesondere durch Maßnahmen der Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und anderen Maßnahmen der Innenentwicklung vermieden werden.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden. Die Notwendigkeit der Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen ist zu begründen.

Entsprechend der Anforderungen des Baugesetzbuches werden im ersten Schritt zunächst Standortalternativen beschrieben und bewertet. Im Sinne einer nachhaltigen, flächensparenden Stadtentwicklung wird zunächst die Flächensituation in bestehenden bzw. planungsrechtlich gesicherten Gewerbegebieten erfasst und bewertet.

Im Anschluss erfolgt die Prüfung alternativer Planungsvarianten innerhalb des Untersuchungsraums.

6.1 Standortalternativen auf gesamtstädtischer Ebene

Im Rahmen des Antrags auf Zielabweichung wurde auf gesamtstädtischer Ebene geprüft, ob im Stadtgebiet Gewerbeflächenstandorte vergleichbarer Größe und Eignung vorhanden sind.

Ausweislich der Fortschreibung der Zahlen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 müssen kurz- bis mittelfristig 39 – 54 ha Hektar Gewerbeflächen ausgewiesen werden (vgl. Kapitel 3.4). Die seitens der Hansestadt angestrebte Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen wurde zum Anlass genommen, sämtliche Suchräume des Konzeptes Lübeck 2030 zu prüfen.

Flughafen Nord		
	Fläche	37,5 ha
	Baugrund / Topographie	gut
	Eigentum	privat
	Anbindung	Autobahn 2,5 km direkt, Bus, Bahnhaltepunkt
	Planerische Vorgaben	Reservefläche laut Lübeck 2030 neu; FNP-Änderung, B-Plan und Zielabweichung erforderlich; Knicks vorhanden
	Erschließung	Verkehrserschließung vorhanden; Vorflut nicht leistungsfähig; sehr hohe Anforderungen an RW-Rückhaltung; kein Trennsystem vorhanden – SW-Entsorgung kaum möglich
	Konflikte / Widerstände	mittel; Entfernung Wohnnutzung ca. 50 m
	Zeithorizont	mehr als 2 Jahre
Die Lage des Standortes ist für eine gewerbliche Nutzung grundsätzlich geeignet. Im Rahmen der Standortsuche für die Schwartauer Werke konnte jedoch festgestellt werden, dass erhöhte Anforderungen an die technische Erschließung an diesem Standort nicht erfüllt werden können. Insbesondere eine adäquate Schmutzwasserentsorgung ist aufgrund des im Umfeld vorhandenen Mischsystems nicht möglich.		

Kronsforder Landstraße	Fläche	95 ha
	Baugrund / Topographie	gut
	Eigentum	große städtische Anteile
	Anbindung	Autobahn 4,3 km (nach Ausbau „Wasserfahr“ 1,9 km), Bus
	Planerische Vorgaben	Oberste Priorität laut Lübeck 2030; FNP-Änderung, B-Plan und Zielabweichung erforderlich; liegt in Sichtachse auf das Welterbe; Knicks vorhanden
	Erschließung	Verkehrserschließung vorhanden; SW-Vorflut vorhanden aber nicht leistungsfähig, ca. 1 km Druckrohrleitung mit Kreuzung BAB nötig; RW-Vorflut zu überprüfen, vsl. RW Rückhaltung erforderlich
	Konflikte / Widerstände	mittel; Entfernung Wohnnutzung ca. 300 m
	Zeithorizont	ca. 2 Jahre
Der Standort ist siedlungsstrukturell zwar nicht integriert, weist aber im Vergleich die geringsten Entwicklungshemmnisse auf. Eine adäquate Anbindung an die Autobahn ist durch Ausbau der Straße Wasserfahr möglich. Auch die technische Erschließung ist mit vertretbarem Aufwand möglich.		

Schiereichenkoppel	Fläche	14,3 ha
	Baugrund / Topographie	gut
	Eigentum	privat
	Anbindung	Autobahn 3,8 km (nach Ausbau „Wasserfahr“ 1,3 km), Bus
	Planerische Vorgaben	Reservefläche laut Lübeck 2030 neu; FNP-Änderung, B-Plan und Zielabweichung erforderlich; liegt in Sichtachse auf das Welterbe; Knicks vorhanden
	Erschließung	Verkehrserschließung vorhanden; SW-Vorflut vorhanden (DN 300), hydraulische Kapazität zu überprüfen; Vsl. RW-Rückhaltung erforderlich
	Konflikte / Widerstände	hoch; Entfernung Wohnnutzung ca. 50 m
	Zeithorizont	ca. 2 Jahr
Die Lage des Standortes ist eher für kleinere und nicht störende Betriebe geeignet, da er aufgrund der angrenzenden Wohnnutzung ein hohes Konfliktpotenzial aufweist. Auch wegen der zu geringen Flächengröße scheidet die Fläche aus. Der mittelfristig zu verzeichnende Flächenbedarf ist an diesem Standort weder quantitativ noch qualitativ zu befriedigen.		

Moisling	Fläche	74,6 ha
	Baugrund / Topographie	Fläche nicht eben
	Eigentum	städtisch
	Anbindung	BAB-Anschlußstelle nur bei Neubau Kanalquerung erreichbar; zukünftig Bahnhaltepunkt
	Planerische Vorgaben	Reservefläche laut Lübeck 2030 neu; FNP-Änderung, B-Plan erforderlich; teilweise LSG; liegt in Sichtachse; Knicks vorhanden
	Erschließung	Verkehrserschließung herzustellen; SW-Vorflut nicht vorhanden; Kanalanschluss über 400 m lange Leitung am Elbe-Lübeck-Kanal mit Kreuzung des Bahndamms, Überprüfung der hydraulischen Kapazität; RW-Vorflut Niederung am Elbe-Lübeck-Kanal
	Konflikte / Widerstände	hoch; Entfernung Wohnnutzung ca. 75 m
	Zeithorizont	mehr als 2 Jahr
Die Lage des Standortes ist stadträumlich gut geeignet, da ein bereits durch Verkehrsachsen vorbelasteter Raum entwickelt werden könnte. Der Stadtteil Moisling könnte durch das Vorhaben gestärkt, aber auch am südlichen Rand durch Immissionen belastet werden. Der erhebliche Erschließungsaufwand steht sowohl zeitlich als auch finanziell einer zeitnahen Realisierung entgegen. Die erforderliche Querung des Kanals ist unrealistisch.		

Gut Roggenhorst	Fläche	22,8 ha
	Baugrund / Topographie	gut
	Eigentum	städtisch (langfristig verpachtet), Gut privat
	Anbindung	Autobahn 1,7 km; Anschlusstelle Moisling ausgelastet
	Planerische Vorgaben	Reservefläche laut Lübeck 2030 neu; FNP-Änderung, B-Plan und Zielabweichung erforderlich; liegt in Sichtachse auf das Welterbe; Knicks und Fledermäuse vorhanden; Gut unter Denkmalschutz
	Erschließung	Verkehrserschließung zu ertüchtigen; SW-Vorflut vorhanden aber beschränkt leistungsfähig, zweiter SW-Übergabepunkt als Druckrohrleitung möglich; vsl. RW-Rückhaltung erforderlich
	Konflikte / Widerstände	einzelne Wohnnutzung in unmittelbarer Nähe
	Zeithorizont	mehr als 2 Jahr
Die Erweiterung eines bestehenden Gewerbegebietes wird prioritär geprüft. Die Entwicklung dieses Standorts wird jedoch erheblich dadurch erschwert, dass die Anschlussstelle Moisling keine zusätzlichen Verkehre mehr aufnehmen kann und dass das denkmalgeschützte Gut nicht in städtischem Eigentum ist. Die Schaffung einer eigenen Anschlussstelle für die Gebietserweiterung ist nicht realistisch.		

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass einzig die Flächen an der Kronsforder Landstraße innerhalb des ursprünglichen Suchraumes G 8 Niemark die Anforderungen an eine neue gewerbliche Entwicklung erfüllen. Daher ist die Fokussierung auf den ursprünglichen Suchraum G 8 als zukünftiger Gewerbeschwerpunkt erforderlich. Die Suchräume G 7 „Genin Süd“ und G 8 „Niemark“ wurden zu einem neuen Suchraum G 7 „Genin / Niemark“ zusammengefasst und der Suchraum G 7 wurde als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) versehen.

6.2 Planungsvarianten am gewählten Standort

Mit dem Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan II hat die Hansestadt Lübeck im Jahr 2016/2017 bereits eine mögliche Abgrenzung des Plangebiets für einen ersten Abschnitt der Gewerbegebietsentwicklung an der Kronsforder Landstraße eingebracht (vgl. Kapitel 1.2).

Im weiteren Verfahren wurde untersucht, welche alternativen Möglichkeiten der Anordnung und Erschließung der Gewerbeflächen an dem Standort bestehen.

6.2.1 Grundsätze der Flächenentwicklung

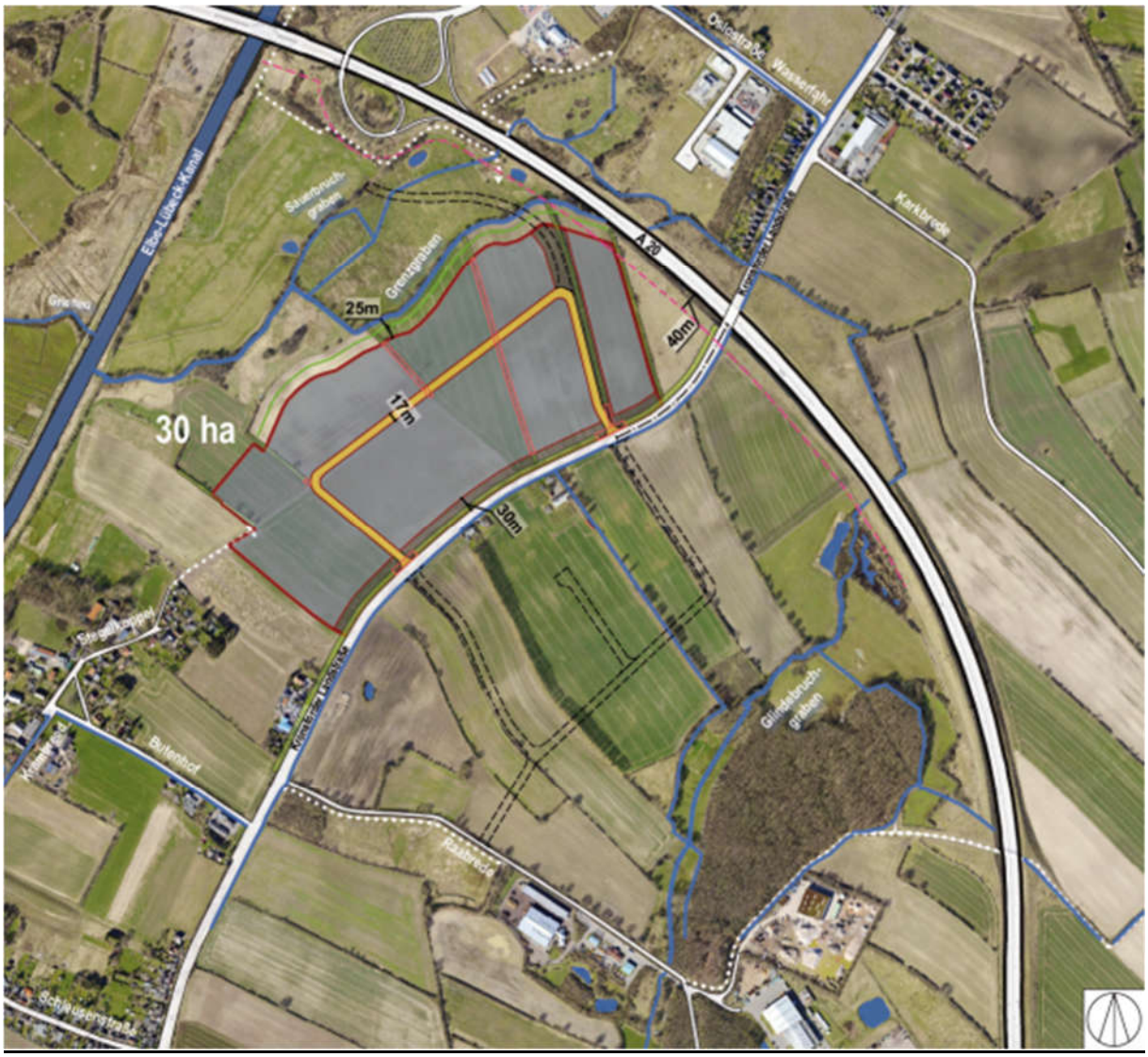
Der Variantenuntersuchung wurden folgende Planungsziele zugrunde gelegt:

- Schaffung eines Gewerbegebiets mit einer Größe von ca. 40 ha (brutto) einschließlich der erforderlichen inneren Erschließung
- Zielgröße der Nettobaulandfläche: ca. 30 bis 34 ha brutto
- Flächeneffiziente Erschließung unter Berücksichtigung einer späteren Erweiterung des Gewerbegebiets
- Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft, gesetzlich geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile
- Vermeidung der Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten
- Minimierung der Auswirkungen auf benachbarte Nutzungen

Allen untersuchten Varianten ist gemein, dass das zugrunde gelegte Erschließungskonzept eine zukünftige Erweiterung des Gewerbestandortes in einem zweiten Bauabschnitt auf die Gesamtfläche von ca. 95 ha ermöglicht, indem bereits entsprechende Anknüpfungspunkte berücksichtigt werden. Zudem berücksichtigen alle Planungsvarianten die perspektivische Anbindung des Gebiets an die Autobahnanschlussstelle Genin Süd. Die durch diese Anbindung an die Anschlussstelle verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt sowie in das Landschaftsbild wurden bei der Variantenbetrachtung indes nicht berücksichtigt.

Die untersuchten Planungsvarianten werden nachfolgend kurz erläutert.

6.2.2 Beschreibung der Planungsvarianten

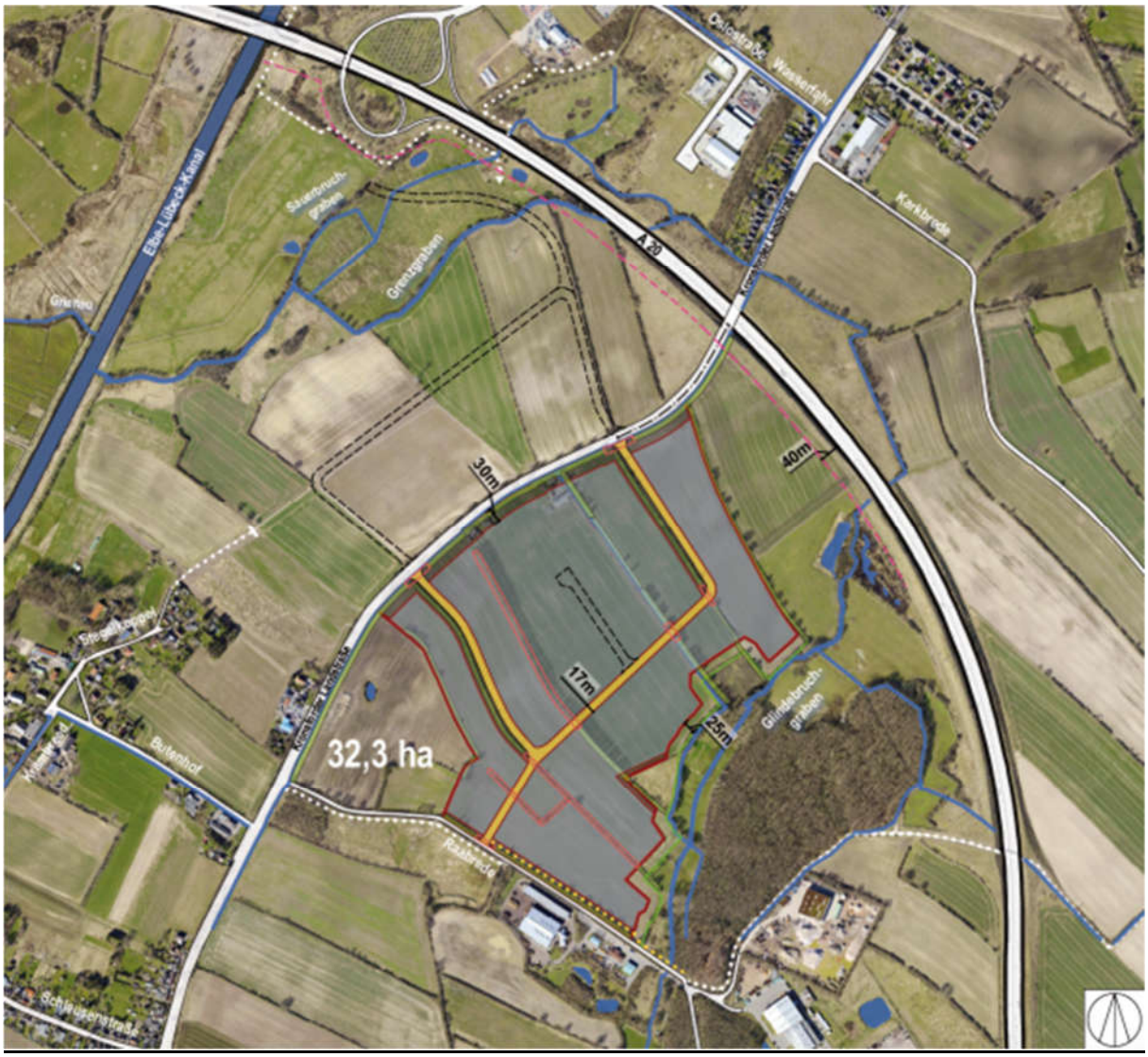


Variante A „Nordvariante“

Die Planungsvariante A stellt eine Gewerbeflächenentwicklung ausschließlich nördlich der Kronsforder Landstraße dar.

Die nördliche Begrenzung des Plangebiets bildet der Grenzgraben, zu dem ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten wird. Im Osten reichen die Gewerbeflächen in etwas bis zur Anbauverbotszone der BAB A 20 heran. Im Westen beträgt der Abstand zu der Dorflage Niederbüssau ca. 130 m.

Die Erschließung erfolgt durch eine Bügelstraße, die an zwei neu einzurichtenden Knotenpunkten an die Kronsforder Landstraße anschließt. Eine unmittelbare Erschließung von Gewerbegrundstücken von der Kronsforder Landstraße aus ist nicht vorgesehen. Die Bauflächen halten einen Abstand von mindestens 30 m zur Kronsforder Landstraße ein, sodass der straßenbegleitende Baumbestand mit Ausnahme der für den Ausbau der Knotenpunkte erforderlichen Bereiche erhalten werden kann.



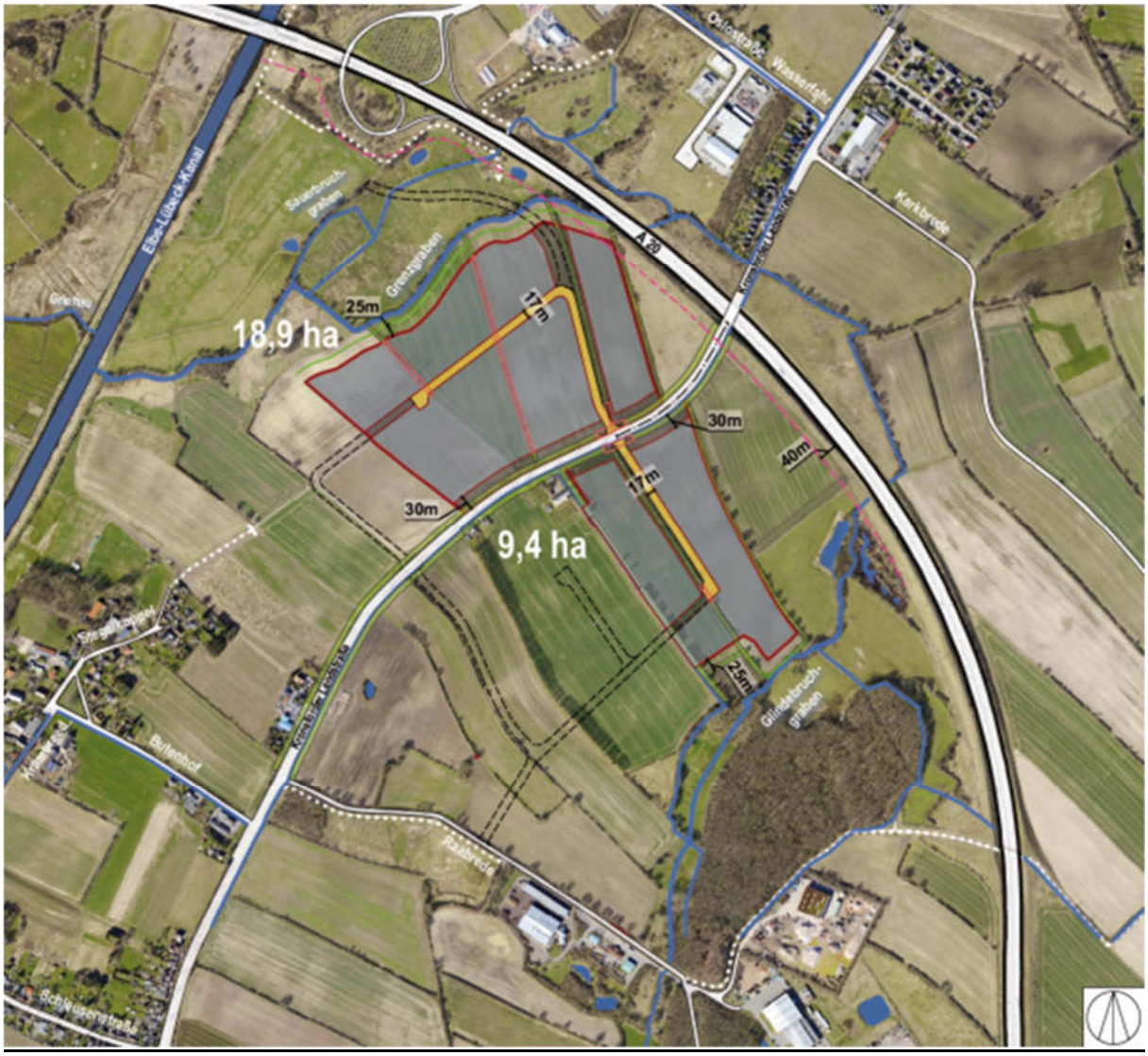
Variante B „Südvariante“

Die Planungsvariante B stellt eine Gewerbeflächenentwicklung ausschließlich südlich der Kronsforder Landstraße dar.

Die südöstliche Begrenzung des Plangebiets bildet die Niederung des Glindbruchgrabens, zu der ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten wird. Im Süden wird das Plangebiet durch die Straße Raabrede begrenzt. Die Gewerbeflächen halten dabei einen Abstand von ca. 17 m zur Straße Raabrede ein, sodass die Anlage einer straßenbegleitenden Grünverbindung möglich wäre. Im Westen beträgt der Abstand zu den nächstgelegenen Wohngebäuden Kronsforder Landstraße Nr. 236 – 248 ca. 190 m. Im Osten halten die Gewerbeflächen einen Abstand von mindestens 150 m zur BAB A 20 ein.

Die Erschließung erfolgt durch eine Bügelstraße, die an zwei neu einzurichtenden Knotenpunkten an die Kronsforder Landstraße anschließt. Eine unmittelbare Erschließung von Gewerbegrundstücken von der Kronsforder Landstraße aus ist nicht vorgesehen. Die Bauflächen halten einen Abstand von mindestens 30 m zur Kronsforder Landstraße ein, sodass der straßenbegleitende Baumbestand mit Ausnahme der für den Ausbau der Knotenpunkte erforderlichen Bereiche erhalten werden kann.

Die Abgrenzung des Plangebiets bezieht die Flächen des ehemaligen Obsthofes an der Kronsforder Landstraße Nr. 201 mit ein, wenngleich kurz- bis mittelfristig mit einer Fortführung der dort ausgeübten Wohnnutzung zu rechnen ist.



Variante C „Nord-Süd-Variante Zielabweichungsverfahren“

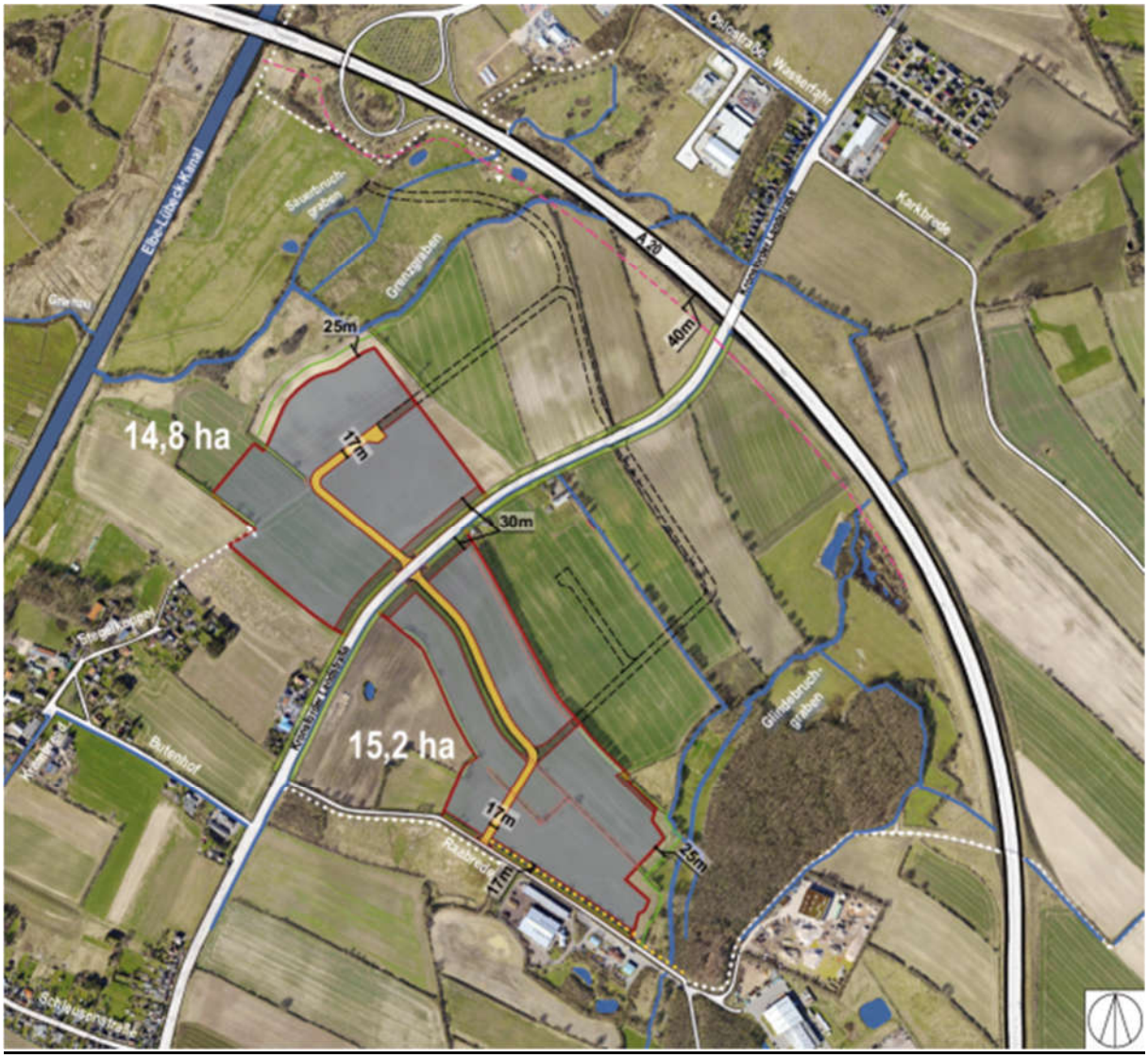
Die Planungsvariante C stellt eine Gewerbeflächenentwicklung beidseitig der Kronsforder Landstraße dar.

Die nördliche Begrenzung des Plangebiets bildet der Grenzgraben, zu dem ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten wird. Im Osten reichen die Gewerbeflächen in etwa bis zur Anbauverbotszone der BAB A 20 heran. Im Westen beträgt der Abstand zu der Dorflage Niederbüssau ca. 450 m.

Die Erschließung erfolgt durch eine Stichstraße, die an einem neu einzurichtenden Knotenpunkt an die Kronsforder Landstraße anschließt. Eine unmittelbare Erschließung von Gewerbegrundstücken von der Kronsforder Landstraße aus ist nicht vorgesehen. Die Bauflächen halten einen Abstand von mindestens 30 m zur Kronsforder Landstraße ein, sodass der straßenbegleitende Baumbestand mit Ausnahme des für den Ausbau des Knotenpunktes erforderlichen Bereichs erhalten werden kann.

In Richtung Süden erschließt eine weitere Stichstraße den südlichen Teil der Gewerbeflächen. In Richtung Osten halten die Gewerbeflächen einen Abstand von mindestens 150 m zur BAB 20 ein. Westlich der Stichstraße wird in etwa eine Bautiefe erschlossen. Die südöstliche Begrenzung des Plangebiets bildet die Niederung des Glindbruchgrabens, zu der ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten wird.

Der Flächenumgriff entspricht in Lage und Größe damit in etwa der Fläche, die im Jahr 2017 dem Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan zugrunde gelegt worden ist.



Variante D „Nord-Süd-Variante II“

Die Planungsvariante D stellt eine Gewerbeflächenentwicklung beidseitig der Kronsforder Landstraße dar.

Die Erschließung erfolgt durch eine Stichstraße, die an einem neu einzurichtenden Knotenpunkt an die Kronsforder Landstraße anschließt. Eine unmittelbare Erschließung von Gewerbegrundstücken von der Kronsforder Landstraße aus ist nicht vorgesehen. Die Bauflächen halten einen Abstand von mindestens 30 m zur Kronsforder Landstraße ein, sodass der straßenbegleitende Baumbestand mit Ausnahme des für den Ausbau des Knotenpunktes erforderlichen Bereichs erhalten werden kann.

In Richtung Norden reichen die Gewerbeflächen bis auf einen Abstand von ca. 25 m an die Niederung des Grenzgrabens heran. Im Westen beträgt der Abstand zu der Dorflage Niederbüssau ca. 130 m. In Richtung Osten halten die Gewerbeflächen einen Abstand von min. 500 m zur BAB A 20 ein.

In Richtung Süden erschließt eine weitere Stichstraße den südlichen Teil der Gewerbeflächen. Beidseitig der Stichstraße wird in etwa eine Bautiefe erschlossen. Die südöstliche Begrenzung des Plangebiets bildet die Niederung des Glindbruchgrabens, zu der ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten wird. Im Süden wird das Plangebiet durch die Straße Raabrede begrenzt. Die Gewerbeflächen halten dabei einen Abstand von ca. 17 m zur Straße Raabrede ein, sodass die Anlage einer straßenbegleitenden Grünverbindung möglich wäre.

6.2.3 Vergleichende Bewertung der Planungsvarianten

Erschließung

Die Planungsvarianten A und B setzen die Ausbildung von zwei neuen Knotenpunkten mit der Landesstraße 92 voraus. Dies ist mit einem hohen baulichen Aufwand und mit Eingriffen in den straßenbegleitenden Baumbestand verbunden. Zudem führt die Ausbildung von zwei neuen Knotenpunkten auf der heute freien Strecke zu einer gewissen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses. Demgegenüber stehen die Vorteile einer Ring- / Bügelerschließung, die eine sehr gute Anbindung und gleichwertige Adressbildung für alle Grundstücke im geplanten Gewerbegebiet verspricht. Die Abwicklung der Verkehre über zwei Anbindungspunkte (Variante B: drei Anbindungspunkte) anstelle der Konzentration auf nur einen Anbindungspunkt ist vorteilhafter für die interne Verkehrsqualität und sichert eine Erschließung bzw. die Anfahrbarkeit für die Feuerwehr auch für den Fall, dass eine Zuwegung durch Bauarbeiten einmal eingeschränkt sein sollte. In der Variante B bietet das mögliche Anknüpfen an die Straße Raabrede eine zusätzliche Verbesserung der Erschließungsqualität der Grundstücke. In den Varianten A und B ist an den gewählten Knotenpunkten mit der Kronsforder Landstraße zu einem späteren Zeitpunkt ein nahtloser Anschluss einer nördlichen bzw. südlichen Erweiterung des Gewerbegebiets möglich. In der Variante A müsste innerhalb der Gewerbeflächen eine Trasse für den Anschluss an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd von Bebauung freigehalten werden.

Die Planungsvarianten C und D sehen eine Stichstraßenerschließung vor, die über nur einen Knotenpunkt mit der Kronsforder Landstraße erschlossen wird. Dies ist in Hinblick auf den baulichen Aufwand und den Eingriff im Bereich der Kronsforder Landstraße zunächst von Vorteil. Die nördliche und südliche Stichstraße enden in der Variante C in größeren Wendeanlagen. Im Zuge der perspektivischen Weiterentwicklung des Gewerbegebiets nach Westen wäre ein Weiterbau dieser Straßen, zum Beispiel als Bügelstraße, möglich, allerdings nur bei entsprechender Freihaltung der hierfür erforderlichen Flächen von einer gewerblichen Bebauung. Zudem wäre ein späterer Rückbau der Wendeanlagen erforderlich. Gleiches gilt für die Planungsvariante D, wobei durch den hier möglichen Anschluss an die Straße Raabrede für den südlichen Teil wohl keine zusätzliche Wendeanlage notwendig werden würde. In der Variante C müsste innerhalb der Gewerbeflächen eine Trasse für den Anschluss an die BAB-Anschlussstelle Genin Süd von Bebauung freigehalten werden.

Bewertung

Der bauliche Erschließungsaufwand ist bei allen untersuchten Varianten in etwa vergleichbar. In Hinblick auf eine perspektivische Erweiterung des Gewerbegebiets weisen die Varianten A und B Vorteile auf, da die Anschlusspunkte bereits hergestellt werden können, ohne dass ein Umbau / Rückbau von Erschließungsanlagen erforderlich wird. In Hinblick auf Erreichbarkeit, Adressbildung und Flächeneffizienz sind die Varianten A und B mit Ring-/Bügelerschließung gegenüber Stichstraßenlösungen zu bevorzugen.

Auswirkungen auf benachbarte Nutzungen / Immissionsschutz

Im Zuge der Variantenprüfung wurde auch überprüft, ob sich durch die Gewerbegebietsentwicklung schalltechnische Konflikte mit angrenzenden Nutzungen ergeben könnten.

Die nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen stellen westlich / südwestlich des Plangebiets Wohnnutzungen in den Gebäuden Stegelkoppel Nr. 22b, Kronsforder Landstraße Nr. 201 und Nr. 238 dar. Für die genannten Bereiche existiert kein verbindliches Bauplanungsrecht. Aufgrund der ausgeübten Nutzung erfolgt eine Einstufung der Schutzbedürftigkeit wie die eines Dorf-/Mischgebiets (MD). Die Schutzbedürftigkeit des Grundstücks Kronsforder Landstraße Nr. 288 wird wie die eines allgemeinen Wohngebiets (WA) beurteilt.

Nordöstlich der Autobahn A 20 sind Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße zu berücksichtigen, die im derzeit gültigen Bebauungsplan 17.56.00 Teilbereich II als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind.

Der südlich des Plangebiets gelegene Wertstoffhof Niemark stellt keine schutzbedürftige Nutzung dar, er ist aufgrund der ausgeübten Nutzung wie ein Industriegebiet einzustufen.

Für den baulichen Außenbereich existieren keine einschlägigen Lärm-Orientierungswerte. Der Wanderweg „Alte Salzstraße“ am Elbe-Lübeck-Kanal wird vorwiegend als Freizeitroute, aber weniger zum Aufenthalt genutzt. Daher ist hier auf eine genaue Betrachtung der Lärmimmissionen verzichtet worden.

Nordwestlich der Kronsforder Landstraße sind potenzielle Lebensräume des Wachtelkönigs dokumentiert. Mit Rücksicht auf diese besonders geschützte Vogelart sollen die Immissionen durch die gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich soweit begrenzt werden, dass keine Immissionen größer 52 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht auftreten können. Nach fachgutachterlicher Aussage ist bei Einhaltung dieser Werte keine Beeinträchtigung des Lebensraums gegeben.

Bei der Aufstellung der Bauleitplanung wird im Sinne des Trennungsgebots nach § 50 Satz 1 BImSchG das Ziel verfolgt, die von dem Gewerbegebiet ausgehenden Schallemissionen durch eine Feingliederung des Baugebiets gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 BauNVO so zu regeln bzw. zu begrenzen, dass einerseits eine an den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen orientierte optimale gewerbliche Ausnutzung der Bauflächen des Gewerbegebiets erfolgen kann, andererseits aber schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Ausweislich einer gutachterlichen Ermittlung ist es zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm erforderlich, die auszuweisenden Gewerbeflächen hinsichtlich der zulässigen Lärmemissionen zu begrenzen. Hierzu werden im Bebauungsplan maximal zulässige

Lärmemissionskontingente festgesetzt. Zur bestmöglichen Ausnutzung der Gewerbeflächen sollen hierbei für Teilflächen unterschiedlich hohe Lärmemissionskontingente festgesetzt werden.

Die Untersuchung zeigt auf, dass für die Entwicklung des Plangebiets als Gewerbegebiet weniger die in der Umgebung vorhandenen Wohnnutzungen den limitierenden Faktor darstellen, sondern das Vorkommen des Wachtelkönigs im Bereich der Niederungen des Grenzgrabens und Sauerbruchgrabens. Der Wachtelkönig ist sehr störanfällig. Bei einem Heranrücken an seinen Lebensraum müssten daher neben der Wahrung eines angemessenen räumlichen Abstands auch die Lärmemissionen der angrenzenden Gewerbeflächen auf ein Maß von maximal 53 dB(A) am Tage und 44 dB(A) in der Nacht begrenzt werden. Dies ist insbesondere für den Tagzeitraum ein zu geringer Wert, der mit der Entwicklung eines weitgehend uneingeschränkten Gewerbegebiets, wie es hier geplant ist, nicht vereinbar ist. Gewerbegebietstypisch sind Emissionskontingente von 60 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht.

Die Planungsvarianten A, C und D beziehen Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße ein. Unter Berücksichtigung des Lebensraums des Wachtelkönigs würde dies bedeuten, dass gewerbegebietstypische Lärmemissionen auf diesen Flächen nicht zugelassen werden dürften, was bedeutet, dass eine gewerbliche Entwicklung auf diesen Flächen damit zunächst ausscheidet. Erfolgt keine ausreichende Begrenzung der Lärmemissionskontingente, oder rücken die Gewerbeflächen zu dicht an den Lebensraum heran, wäre mit einem Verlust des Lebensraums zu rechnen. In diesem Szenario müsste ein angemessen großer, geeigneter Ersatzlebensraum möglichst in räumlicher Nähe zum Plangebiet geschaffen werden. Der Ersatzlebensraum müsste zeitlich vorgezogen vor der Umsetzung der Gewerbeflächenentwicklung bereitgestellt werden. Die Schaffung eines Ersatzlebensraums für den Wachtelkönig ist mit einem hohen wirtschaftlichen und zeitlichen Aufwand verbunden, zudem könnte es schwierig sein, eine Fläche geeigneter Größe und Ausstattung zu finden.

Bei einer Gewerbeflächenentwicklung, die sich zunächst ausschließlich südlich der Kronsforder Landstraße vollzieht, wie in der Planungsvariante B skizziert, ergeben sich aus lärmtechnischer Sicht geringere Restriktionen. Da die Gewerbeflächen im Vergleich der Varianten hier den größten Abstand zu schutzbedürftigen Nutzungen aufweisen, wäre es möglich, für sämtliche Gewerbeflächen ein Grundkontingent von mindestens 62 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht zuzulassen. Für einzelne Teilflächen im Südosten des Plangebiets könnte sogar ein höheres Grundkontingent von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht zugelassen werden. Bei der genannten Kontingentierung ist bereits berücksichtigt, dass das Grundstück an der Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Wohngebäude des ehem. Obstguts) auf absehbare Zeit weiter bestandsgemäß genutzt werden wird. Um sicherzustellen, dass an den schützenswerten Immissionsorten im weiteren Verlauf an der Kronsforder Landstraße nördlich der BAB A 20 unter Berücksichtigung der bereits durch andere, planexterne Gewerbeflächen gegebenen Vorbelastung durch die Immissionen des Plangebiets die einschlägigen Richtwerte der TA Lärm nicht überschritten werden, ist es erforderlich, dass in Richtung Nordosten negative Richtungskontingente, also richtungsbezogene Abschläge von den genannten Lärmemissions-Grundkontingenten getroffen werden.

Eine genauere Festlegung der zulässigen Lärmemissionskontingente erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

Bewertung

Aus schalltechnischer Sicht ist die Planungsvariante B die günstigste, da sie unter Berücksichtigung des Wachtelkönig-Lebensraums hinreichende Lärmemissionskontingente für die in der ersten Ausbaustufe zu entwickelnden Gewerbeflächen ermöglicht. Die Planungsvarianten A, C und D würden eine deutliche Lärmeinschränkung auf Teilen der Fläche oder eine Verlagerung des Wachtelkönig-Lebensraums bedingen, bevor eine gewerbegebietstypische Nutzung aufgenommen werden kann.

Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Alle vier untersuchten Planungsvarianten sind mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verbunden. In allen untersuchten Varianten sind ausschließlich derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidlich, da nach Prüfung der Flächenpotenziale auf gesamtstädtischer Ebene (vgl. Kapitel 6.1) keine geeigneten alternativen Standorte zur Verfügung stehen, die eine Entwicklung eines größeren zusammenhängenden Gewerbegebiets in vergleichbarer Lagegunst ermöglichen würden.

Bewertung

Unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauchs stellt sich die Planungsvariante C als die günstigste Variante dar, da sie die geringste Fläche beansprucht. Da sich die Planungsalternativen hinsichtlich der in Anspruch genommenen Fläche jedoch nicht wesentlich (plus / minus 4 ha) unterscheiden, sind sie in Hinblick auf das Kriterium nahezu als gleichwertig anzusehen.

Schutzgebiete / Schutzobjekte / Natura 2000

Alle vier Planungsvarianten grenzen insbesondere im Nordwesten sowie im Südosten des Untersuchungsgebietes (= Flächen aller vier Planungsvarianten) an geschützte Flächen an, in denen sich unterschiedliche Schutzkategorien überlagern:

So bildet der Niederungsbereich des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) mit dem Sauren Bruch und dem Grenzgraben einen naturschutzfachlich hochwertigen Lebensraumkomplex, dem als Landschaftsschutzgebiet (westlich des ELK), als Hauptverbundachse mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems gemäß Landschaftsrahmenplan, als Gebiet mit bereits fest- und umgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie als Gebiet mit einer Vielzahl von gesetzlich geschützten Biotopen ein besonderer Schutzstatus zukommt (s. auch Kap. 7.2).

Auch in der Glindbruch-Niederung südöstlich des Untersuchungsgebietes haben sich zahlreiche gesetzlich geschützte Biotope entwickelt, die zusammen mit den planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Autobahnbaus einen hochwertigen Lebensraumkomplex bilden.

FFH- und Vogelschutzgebiete liegen in größerer Entfernung zum Untersuchungsgebiet an der Wakenitz und in der Grönauer Heide (s. auch Abbildung). Zu den gesetzlich geschützten Biotopen im Untersuchungsgebiet zählen alle Knicks (§ 21 (1) Nr. 4 LNatSchG) sowie die Alleebäume an der Kronsforder Landstraße (§ 21 (1) Nr. 3 LNatSchG).

Eine vertiefende Betrachtung der geschützten Tierarten erfolgt unter dem Unterpunkt Tiere/Lebensräume im weiteren Verlauf des Kapitels.

Bewertung

Alle vier Planungsvarianten halten mit einem mindestens 25 m breiten Pufferstreifen Abstand zu den genannten Niederungskomplexen: Planungsvarianten A, C und D zum großräumigen Niederungsbereich Elbe-Lübeck-Kanal und Planungsvarianten B, C und D zum eher kleinräumigen Glindbruch. Für beide Pufferstreifen gilt die Zielsetzung, die bereits mit unterschiedlichen Schutzkategorien belegten Niederungsbereiche flächenmäßig weiter zu arrondieren sowie den naturschutzfachlichen Wert durch entsprechende Bepflanzungs- und Gestaltungsmaßnahmen zu sichern bzw. eventuelle Störungen durch die geplanten Gewerbeflächen möglichst zu minimieren.

Im Hinblick auf die Natura 2000-Gebiete sind von allen vier Planungsvarianten aufgrund der großen Entfernung und der trennenden Wirkung der BAB 20 und der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg keine Beeinträchtigungen bzw. Wirkungszusammenhänge zu erwarten.

Die Erhaltung des gesetzlich geschützten Knicksystems ist bis auf die erforderlichen Durchbrüche für die Erschließungsstraßen grundsätzlich bei allen vier Planungsvarianten möglich. Dies gilt insbesondere für die Knickstrukturen, die an den äußeren Grenzen der einzelnen Planungsvarianten liegen und den Übergang zur freien Landschaft bilden. Die Erhaltungsoptionen für die innerhalb der Gewerbegebiete liegenden Knicks werden vom Zuschnitt der Gewerbegrundstücke und ihrer Erschließung beeinflusst, die auf der Maßstabsebene der Flächennutzungsplanänderung bzw. Variantenbetrachtung noch nicht beurteilt werden können (s. auch Landschaftsbild).

Bei allen vier Planungsvarianten sind die geschützten Alleebäume der Kronsforder Landstraße für die erforderliche Erschließung der Gewerbeflächen an jeweils zwei Alleeabschnitten von einer Überplanung betroffen: für die Planungsvarianten A und B sind jeweils zwei Alleedurchbrüche auf einer Alleeseite erforderlich (für Planungsvariante A auf der nördlichen Alleeseite, für Planungsvariante B auf der südlichen Alleeseite). Für die Planungsvarianten C und D liegen die Alleedurchbrüche jeweils gegenüber, so dass beide Alleeseiten betroffen sind. Zur Anzahl der betroffenen Alleebäume lassen sich auf der Maßstabsebene der Variantenbetrachtung noch keine Aussagen treffen.

Im Hinblick auf die Variantenbetrachtung ist zusammenfassend festzustellen, dass alle Planungsvarianten direkt an Schutzgebiete und Schutzobjekte angrenzen. Dabei sind Planungsvarianten C und D als deutlich nachteiliger einzuschätzen, da sie Auswirkungen auf jeweils beide geschützten Komplexe haben. Für die Planungsvarianten A und B lässt sich für den Aspekt Schutzgebiete / Schutzobjekte / Natura 2000 keine eindeutige Vorzugsvariante ableiten. Allerdings fungiert der Schutzgebietskomplex ELK/Saures Bruch, der direkt an die Planungsvariante A angrenzt, im Gegensatz zum Schutzgebietskomplex Glindbruch als überregionale Hauptverbundachse, so dass tendenziell die Planungsvariante B mit der Betroffenheit einer „nur“ örtlich wirksamen Verbundachse als weniger nachteilhaft bewertet werden muss.

Landschaftsbild / Erholung

Die BAB 20 markiert im Bereich Genin derzeit ungefähr die südliche Grenze der räumlichen Ausdehnung der (vor)städtischen Wohn- und Gewerbegebiete. Sie bildet damit eine Zäsur zwischen Vorstadt und ländlich geprägter Kulturlandschaft, die sich auch im Landschaftsbild deutlich widerspiegelt.

Der Raum südlich der BAB 20 – und damit auch das Untersuchungsgebiet für die Planungsvarianten - wird derzeit durch die für Schleswig-Holstein typische Knicklandschaft geprägt. Die Topographie ist leicht kuppig, wobei ein Höhenrücken südlich und parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft (s. auch Abbildung). Der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes (Variante A, C und D) fällt deutlich zur Niederung des Elbe-Lübeck-Kanals ab.

Beidseitig der Kronsforder Landstraße erstrecken sich intensiv genutzte Ackerflächen, die durch die für die Kulturlandschaft charakteristischen Knicks sowie einige prägnante Baumreihen gekammert und geprägt werden. Bis vor wenigen Jahren wurde ein Teil der südlich der Kronsforder Landstraße gelegenen Flächen noch für den Obstanbau genutzt.

Das vorhandene strukturgebende und gliedernde Netz aus Knicks und Baumreihen ist südlich der Kronsforder Landstraße dichter und verzweigter ausgeprägt als im nördlichen Bereich. Ein größerer Teil der Knicks ist hier aufgrund eines hohen Baumanteils (ältere Eichen) in die höheren Wertstufen des Knickbewertungssystems eingeordnet. Das engmaschigere Knicksystem südlich der Kronsforder Landstraße wird zudem durch zwei landschaftsbildprägende Baumreihen ergänzt. Beide Baumreihen sind auf Grund ihrer Größe und linearen Ausdehnung von weit her sichtbar.

Die Dichte und Ausprägung des Knicksystems bestimmen im Wesentlichen die Sichtbeziehungen wie auch die sichtverschattenden Wirkungen in der freien Landschaft. Als Vorbelastungen in Bezug auf das Landschaftsbild sind technische Bauwerke wie der Deponiekörper Niemark und die zugehörigen Betriebsgebäude zu nennen, die vorhandene Hochspannungsleitung in der ELK-Niederung sowie Gewerbebauten im Gewerbegebiet Genin-Süd, die ebenfalls die Sichtbeziehungen in der Kulturlandschaft prägen (lila Flächen in Abbildung).

Abbildung zeigt einige der derzeitigen Sichtbeziehungen von erholungsrelevanten Infrastrukturen im näheren Umfeld auf das Untersuchungsgebiet. Dazu zählen insbesondere alle Sichtbeziehungen, die sich vom Erholungsraum Elbe-Lübeck-Kanal auf den Untersuchungsraum ergeben, so insbesondere der direkt am Kanal verlaufende Rad- und Wanderweg „Alte Salzstraße“ sowie der Wanderweg zwischen Kanal und der Straße Eckbusch sowie von der Straße Eckbusch selbst.

Die Glindbruch-Niederung selbst ist nur wenig für Erholungszwecke erschlossen (Wege in den Waldbereichen) und wird entsprechend wenig genutzt. Die südlich und süd-östlich der Niederung verlaufende Straße Raabrede ist als übergeordnete Radwegeverbindung zwischen Vorrade und Niederbüssau ausgeschildert.

Gegliedert wird die beschriebene Kulturlandschaft zudem durch die Kronsforder Landstraße, die beidseitig, allerdings teilweise lückig, mit einer Allee aus Linden bestanden ist. Die Kronsforder Landstraße fungiert seit Jahrhunderten als überörtliche Verbindung zwischen der Hansestadt Lübeck und Lauenburg. Auf der südlichen Alleeseite verläuft ein Rad- und Fußweg.

Beidseits der Straße liegen einige Splittersiedlungen sowie auch der alte Obsthof Semiramis. Das Dorf Niederbüssau liegt süd-westlich des Untersuchungsgebietes. Südlich des Untersuchungsgebietes liegen die verschiedenen baulichen Anlagen der Deponie Niemark (Recyclinghof, MBA) sowie der weithin sichtbare Deponiekörper.

Direkt an den Untersuchungsraum für die Variantenbetrachtung grenzen wie oben beschrieben die beiden naturnahen Niederungen Saurer Bruch / ELK sowie der Glindbruch mit jeweils abwechslungsreichen Komplexen aus verschiedenen Landschaftselementen wie Gräben, Röhrichtflächen, Feuchtgebüschen, Staudenfluren und Feuchtgrünland. Dabei ist der naturnahe Niederungsbereich Glindbruch im Vergleich zur ELK-Niederung und zum Sauren Bruch sehr viel stärker bewaldet und bildet eine großräumige und dichte grüne Kulisse nach Süden.

Der gesamte Niederungsbereich des Elbe-Lübeck-Kanals sowie des Sauren Bruchs ist dagegen von vielen Orten aus weithin einsehbar und wird insbesondere durch den genannten Rad- und Wanderweg am Elbe-Lübeck-Kanal intensiv für die Erholung genutzt. Die Reliefunterschiede sind hier im Vergleich zur nur leicht kuppigen Knicklandschaft südlich der Kronsforder Landstraße deutlich stärker ausgeprägt.

Bewertung

Im Hinblick auf die Variantenbetrachtung ist festzustellen, dass alle Planungsvarianten einen erheblichen Eingriff in das bisher überwiegend durch die freie Landschaft geprägte Landschaftsbild (im Außenbereich) darstellen. Variante A und B sind dabei jedoch als deutlich geringerer Eingriff in das Landschaftsbild zu bewerten, da sie jeweils nur einen Teilraum des Untersuchungsgebietes überformen: Variante A überformt den Landschaftsraum zwischen Kronsforder Landstraße und ELK-Niederung sowie Variante B den Landschaftsraum zwischen Kronsforder Landstraße und Glindbruch-Niederung. Planungsvariante C und D überformen und beeinträchtigen durch ihre jeweils beidseitige Lage der Allee den gesamten Kulturlandschaftsraum zwischen den beiden Niederungen. Sie sind daher unter dem Aspekt des Eingriffs in das Landschaftsbild als deutlich problematischer als Variante A und B zu bewerten.

Für Planungsvariante A ist zudem festzustellen, dass sie durch die beschriebene geringere Dichte an gliedernden Landschaftselementen sowie die ausgeprägtere Topographie und die damit einhergehende Einsehbarkeit von intensiv genutzten Erholungsräumen am Elbe-Lübeck-Kanal deutlich empfindlicher gegenüber Landschaftsbildbeeinträchtigungen bzw. den damit verbundenen Beeinträchtigungen von Erholungsnutzungen erscheint als Variante B – vorausgesetzt, dass bei Planungsvariante B auch ein Großteil der gliedernden Landschaftselemente mit ihrer abschirmenden und sichtverschattenden Funktion erhalten bleiben bzw. bei Überplanung ersetzt werden.

Der Landschaftsraum für die Planungsvariante B scheint sich zudem eher für eine gewerbliche Ansiedlung zu eigen, da hier bereits eine gewisse anthropogene Überformung und Beeinträchtigung durch den Deponiekörper sowie die zugehörigen baulichen Anlagen gegeben ist.

Die Eingriffe in die landschaftsbildprägende Allee sind für alle Planungsvarianten nach derzeitigem Kenntnisstand gleich zu bewerten, da jeweils gleich viele Alleeabschnitte betroffen sind (s. auch Schutzobjekte). Als Puffer zwischen Allee und Gewerbeflächen ist bei allen Planungsvarianten jeweils beidseitig der Kronsforder Landstraße ein mindestens 30 m breiter Grünstreifen vorgesehen, der die räumliche Erlebbarkeit der Allee gewährleisten soll.

Variante B bildet unter dem Aspekt Landschaftsbild die Vorzugsvariante.

<u>Pflanzen/Biotoptypen</u>

Vorherrschender Biotoptyp im Untersuchungsgebiet sind die intensiv genutzten Ackerflächen sowie die Knicks verschiedener Wertstufen, davon eine Vielzahl hochwertige Knicks (Wertstufen 7 und 8) mit dichtem Strauchbewuchs und prägenden, oft älteren Überhältern (Eichen, Eschen). Das Knicknetz ist wie bereits genannt südlich der Kronsforder Landstraße dichter

ausgeprägt als nördlich der Landstraße. Die Knicks verlaufen überwiegend in Nordwest - Südost-Richtung.

Hervorzuheben ist eine Baumreihe aus 26 ca. 100-jährigen Rotbuchen im Bereich des ehemaligen Obsthofs südlich der Kronsforder Landstraße sowie parallel dazu eine Reihe aus engstehenden ca. 50-jährigen Hybrid-Pappeln. Letztere ist stark beschädigt und kurz- bis mittelfristig abgängig. Die Allee an der Kronsforder Landstraße ist überwiegend aus Linden bestanden. Nördlich und südlich des alten Obstgutes an der Kronsforder Landstraße sind kleinere Obstwiesenrelikte erhalten. Nördlich des Gebäudes stehen einige ältere Laubbäume (Rotbuche, Kastanie, Linde).

Bewertung

Wie bereits unter den Punkten Schutzobjekte und Landschaftsbild dargelegt, ist die Erhaltung des Knicksystems bis auf die erforderlichen Durchbrüche für die Erschließungsstraßen grundsätzlich bei allen vier Planungsvarianten möglich. Dies gilt insbesondere für die Knickstrukturen, die den Übergang der einzelnen Planungsvarianten zur freien Landschaft bilden. Die Erhaltungsoptionen für die innerhalb der Gewerbegebiete liegenden Knicks werden bei allen Planungsvarianten vom Zuschnitt der Gewerbegrundstücke und ihrer Erschließung beeinflusst, die auf der Maßstabsebene der Flächennutzungsplanänderung bzw. Variantenbetrachtung nicht abschließend beurteilt werden können. Bei Planungsvariante B wird es voraussichtlich aufgrund des engmaschigeren Knicknetzes zu mehr Knickdurchbrüchen kommen als bei den anderen Varianten. Die überplanten Knickabschnitte können jedoch durch Knickneuanlagen innerhalb der geplanten Gewerbeflächen (z.B. entlang von zukünftigen Grundstücksgrenzen) ersetzt werden.

Die markante Buchenreihe kann bei den Planungsvarianten A, C und D in Gänze erhalten bleiben, bei Variante B entfällt ein kleineres Teilstück für die Haupterschließungsstraße. Die Pappelreihe kann bei den Varianten A, C und D erhalten bleiben, sie entfällt bei Variante B.

Die geschützten Alleebäume der Kronsforder Landstraße sind – wie auch unter dem Punkt Schutzobjekte dargelegt - bei allen vier Planungsvarianten von der erforderlichen Erschließung der Gewerbeflächen an jeweils zwei Alleeabschnitten durch Überplanung betroffen: für die Planungsvarianten A und B sind jeweils zwei Alleedurchbrüche auf einer Alleeseite erforderlich (für Planungsvariante A auf der nördlichen Alleeseite, für Planungsvariante B auf der südlichen Alleeseite). Für die Planungsvarianten C und D liegen die Alleedurchbrüche jeweils gegenüber, so dass beide Alleeseiten betroffen sind. Zur Anzahl der betroffenen Alleebäume lassen sich auf der Maßstabsebene der Variantenbetrachtung noch keine Aussagen treffen.

Die kleinere Obstwiese am Obstgut kann bei den Planungsvarianten A, C und D erhalten bleiben.

Der Verlust von Ackerflächen ist bei den Planungsvarianten A, C und D ungefähr gleich groß (Nettobauland ca. 30 ha), bei Planungsvariante B allerdings um ca. 4 ha größer. Die Ackerflächen sind als reiner Biotoptyp im Vergleich zu den vorkommenden höherwertigen Knicks und Baumreihen eher monostrukturiert und artenarm. Die Bedeutung der Ackerflächen resultiert überwiegend aus ihrer Lebensraumfunktion (s. folgendes Kapitel).

<u>Tiere / Lebensräume</u>

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch große, knickgegliederte Ackerflächen aus, an die naturnähere Flächen zum ELK und zur Glindbruchniederung anschließen. Die Ackerflächen sind für die Brutvögel, hier v.a. die Feldlerchen von Bedeutung. Die Art des Offenlandes

kommt auf allen Ackerflächen vor. In den gliedernden Knicks kommen Gehölzvögel vor, wie z.B. die Goldammer. Die Haselmaus als typische Art der Knicks wurde bei Untersuchungen nicht festgestellt. Da alle Planungsvarianten Ackerflächen überbauen und Knicks dabei mit Durchbrüchen und später angrenzender Gewerbenutzung betroffen sind, ergeben sich nur geringfügige Unterschiede bezüglich dieser Flächen und Arten.

Eine ungleiche Verteilung der Arten ergibt sich für die Arten der Gebäude, für die eine Bedeutung im früheren Obsthof gegeben ist. Hier ist eine Wochenstube der Zwergfledermaus mit Balzquartieren und Nahrungsrevieren vorhanden, z.B. Waldohreule, Rauch- und Mehlschwalbe kommen hier mit Brutplätzen vor. Der Obsthof ist durch Variante B betroffen, bei den weiteren ist eine indirekte Wirkung durch die umgebend veränderte Nutzung zu erwarten.

Die an die Varianten angrenzenden Flächen stellen bedeutende Lebensräume für seltenere Arten, wie den Wachtelkönig und die Wachtel in der Niederung des ELK und den Rotmilan, Mittelspecht und Baumpieper im Wald am Glindbruchgraben dar. In südlich angrenzenden Flächen finden sich z.B. Neuntöter und Rot- und Schwarzmilan sowie ein Nahrungsrevier des Kranichs. Die Nordvariante A und die Varianten C und D mit Anteilen nach Nordwesten können Auswirkungen auf die ELK-Niederung haben während die Südvariante B und Teile der Varianten C und D mit Flächenanteilen Richtung Glindbruch dort Vogelarten beeinträchtigen können.

Gewässer liegen im Bereich des Glindbruchgrabens und südlich der Varianten. Eine direkte Betroffenheit ist nicht gegeben. Alle Varianten sparen auch die gewässerumgebenden Flächen aus, so dass auch Landlebensräume bestehen bleiben. Mit der Knoblauchkröte wurde eine europäisch geschützte und seltene Art der Amphibien im südlichen Gewässer festgestellt. Die Art nutzt dieses als Laichgewässer, die umgebenden Ackerflächen sind Landlebensraum für die Art, die auch in offenen Flächen vorkommt und damit bei den Varianten mit Südausdehnung, hier B und D, stärker mit Landlebensraum betroffen ist.

Bewertung

Hohe Bedeutung für die Bewertung haben v.a. die europäisch geschützten Arten der Vögel, Fledermäuse und die Knoblauchkröte. In den Ackerflächen mit Feldlerchen und Knickvögeln ergeben sich keine großen Unterschiede in den Varianten. Diese liegen in der Betroffenheit des Wachtelkönigs in Ausgleichsflächen, die mit dem Ziel dieser Art am ELK angelegt wurden. Hier ergibt sich ein Vorteil für die Variante B, die aufgrund der Entfernung keine Lärmwirkung in den Bereich ELK-Niederung erwarten lässt. Für die weiteren Varianten ergeben sich Beeinträchtigungen durch die Lärmemission im Bereich Richtung ELK-Niederung. Eine Kompensation für diese Art bedeutet einen längeren zeitlichen Ansatz, Beeinträchtigungen sind erst nach Funktionsfähigkeit von Ersatzlebensräumen möglich.

Die Variante B führt dagegen zu dem Verlust des Obsthofes mit Fortpflanzungsstätten von Vögeln und Fledermäusen der Gebäude und deren Lebensräumen. Eine Kompensation ist auch hier nicht ganz einfach, da Gebäudebrüter Gebäude mit einer Struktur und Nutzung erfordern, die landwirtschaftlichen Hofstellen vergleichbar sind. Es sind hier jedoch auch mittelfristig Möglichkeiten denkbar (Schwalbenhaus, Sicherung von Stallungen im Umfeld). Die weiteren Varianten beeinträchtigen den Obsthof indirekt und überbauen Teile der Freiflächen als Nahrungshabitate der Gebäudevögel und –fledermäuse.

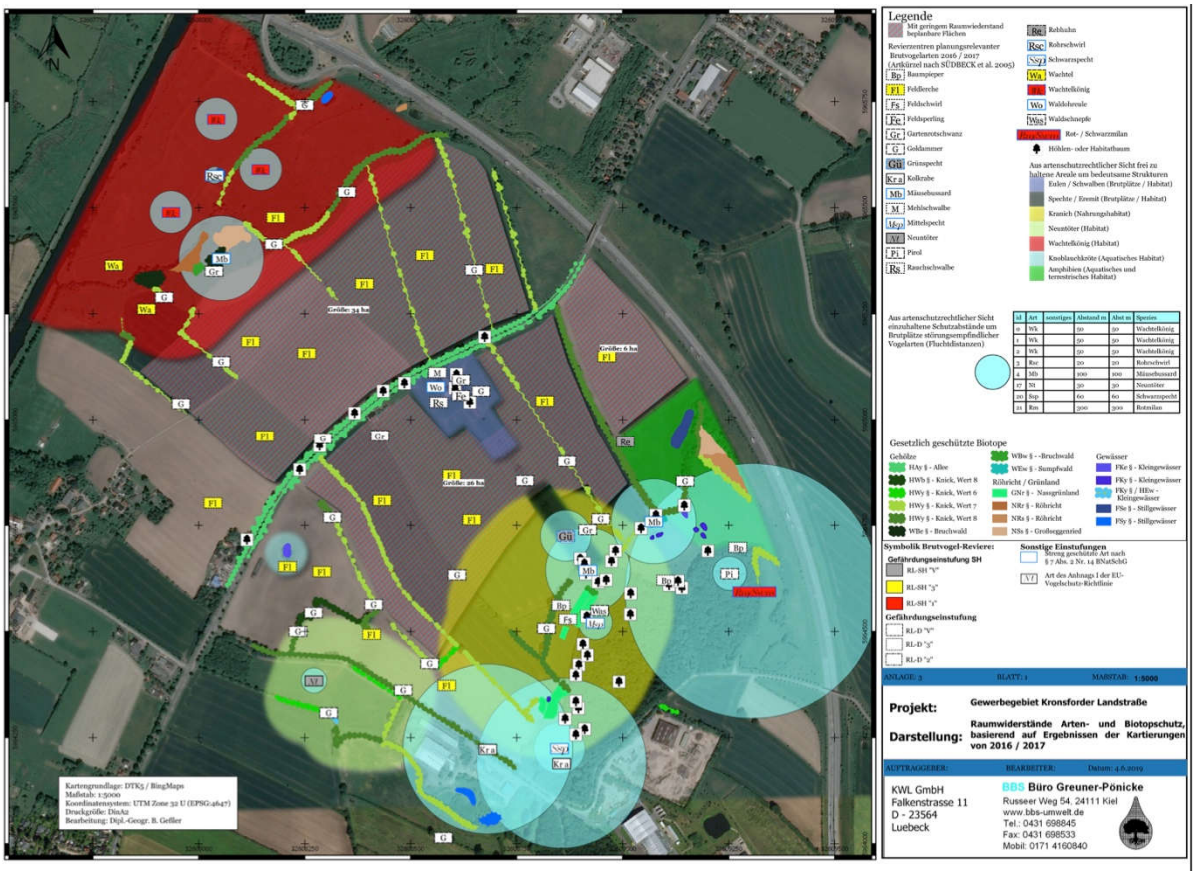


Abbildung 5: Raumwiderstände Arten- und Biotopschutz (Büro BBS)

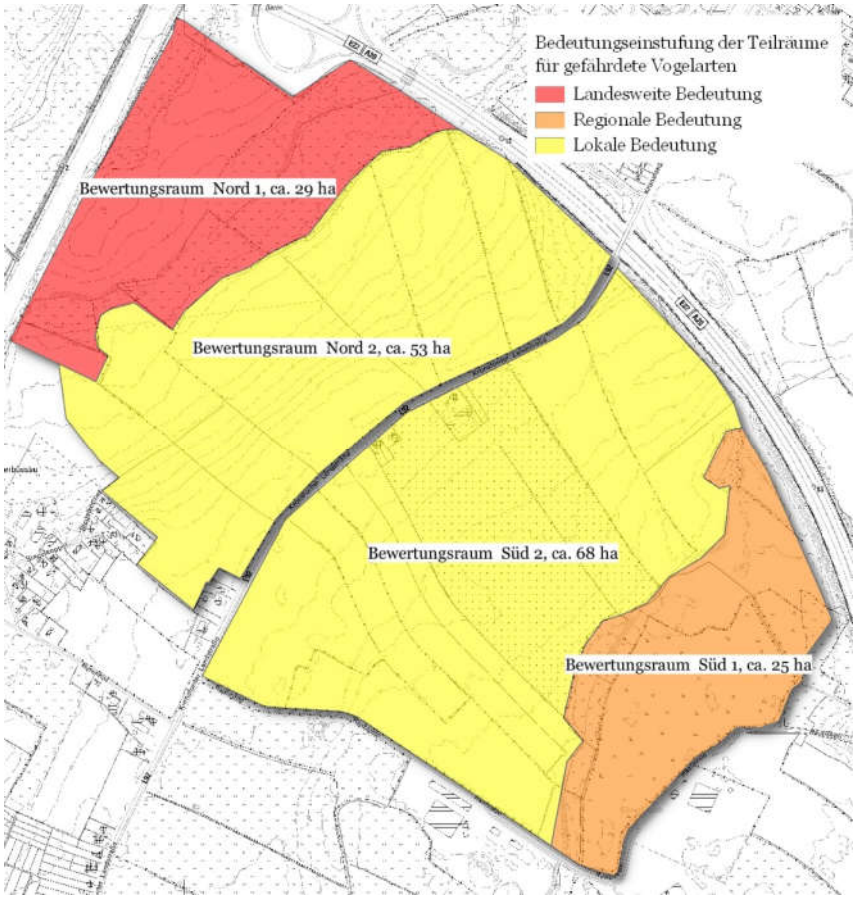


Abbildung 6: Bedeutungsstufung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS)

Die Arten der Glindbruchniederung und die Knoblauchkröte sind von den Varianten B und D vergleichsweise stärker jedoch nur indirekt betroffen.

Die Variante B hat Vorteile durch den Abstand zum Wachtelkönig; bezüglich der Nachteile in der direkten Betroffenheit des Obsthofes mit Gebäudearten und indirekter Wirkung in die Glindbruchniederung mit empfindlichen Brutvögeln ist eine Minimierung und Kompensation im weiteren Verfahren zu klären.

Boden / Wasser

Alle vier Planungsvarianten liegen in Gebieten mit überwiegend Lehm- und Mergelböden (s. auch Kap. 7.3.1) mit sehr schlechter Versickerungsfähigkeit. In der Glindbruchniederung gibt es auch Moorböden, die jedoch nicht überplant werden. Aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung, insbesondere auch auf den Flächen des alten Obstgutes, ist von anthropogenen Vorbelastungen des Bodens (Dünge- und Spritzmittel) auszugehen. Der Höhenrücken parallel und südlich der Kronsforder Landstraße bildet die Wasserscheide: die nordwestlich liegenden Gebiete entwässern Richtung ELK, die südöstlichen liegenden Gebiete Richtung Glindbruch.

Im direkten Untersuchungsgebiet liegen keine Klein- oder Fließgewässer. Direkt angrenzend liegen im Nordwesten der Grenz- und Sauerbruchgraben, die in den ELK entwässern, sowie im Südosten der Glindbruchgraben in der gleichnamigen Niederung, der in den Niemarker Landgraben entwässert.

Bewertung

Die Überplanung von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen in Gewerbeflächen führt durch die großflächige Versiegelung bei allen Planungsvarianten zu erheblichen Veränderungen des natürlichen Bodengefüges und zu Verlusten der natürlichen Bodenfunktionen. Das gleiche gilt auch für den Bodenwasserhaushalt, da durch die Versiegelung die bestehenden Verhältnisse von Oberflächenabfluss, Versickerung (Grundwasserneubildung) und Verdunstung verändert werden. Von diesen Veränderungen sind die Planungsvarianten A, C und D aufgrund der gleichen Flächengröße gleichermaßen betroffen. In Planungsvariante B ist das Nettobauland ca. 4 ha größer, so dass die Veränderungen von Boden- und Grundwasserverhältnissen hier als weitreichender zu beurteilen sind.

Klima / Luft

Alle vier Planungsvarianten liegen in Bereichen mit einer geringen bioklimatischen Bedeutung (niedrigste Wertstufe) sowie mit einem hohen Luftgüte-Index (höchste Wertstufe, s. auch Kap. 7.3.4).

Bewertung

Für den Aspekt Klima / Luft ergeben sich keine Präferenzen für einzelne Planungsvarianten.

Kultur- und Sachgüter

- UNESCO Welterbe „Lübecker Altstadt“:

Das Plangebiet liegt ca. 7 km süd-westlich des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“. Gemäß DSchG SH 2015 stehen Welterbestätten als Schutzzonen unter Denkmalschutz, ohne dass es hierzu einer gesonderten Festsetzung durch eine Rechtsverordnung bedarf. Bei Bauvorhaben und Planungen außerhalb der Altstadt und deren Pufferzone sind insbesondere die schützenswerten Ansichten und Sichtachsen zu berücksichtigen.

Im September 2010 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Managementplan für die UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ beschlossen. Der Managementplan dient als verbindliches Planungsinstrument unter anderem dazu, die Ziele und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, Nutzung und Entwicklung der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ festzulegen. Das Untersuchungsgebiet liegt gemäß Managementplan außerhalb der sogenannten Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“.

Allerdings bestehen auch außerhalb der Pufferzone und auch außerhalb des Lübecker Stadtgebietes zahlreiche Sichtbeziehungen, die eine eindeutige Orientierung zur Altstadtsilhouette Lübecks als unverwechselbares Erkennungsmerkmal des Lübecker Raumes bieten. Bauliche Maßnahmen und Vorhaben sind auf ihre Verträglichkeit mit den schützenswerten Stadtansichten, Blickbeziehungen und Sichtachsen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Höhenentwicklung und das bauliche Maß von Vorhaben in Bezug auf die Stadtansichten aus den Umlandregionen. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Streckensicht Nr. 12 südlich Sierksrade sowie des Spots Nr. 13 südlich Kastorf (Christianshöhe). Bei einer Begehung (Sommer 2017) konnte die Streckensicht optisch nachvollzogen werden, der Spot jedoch nicht.

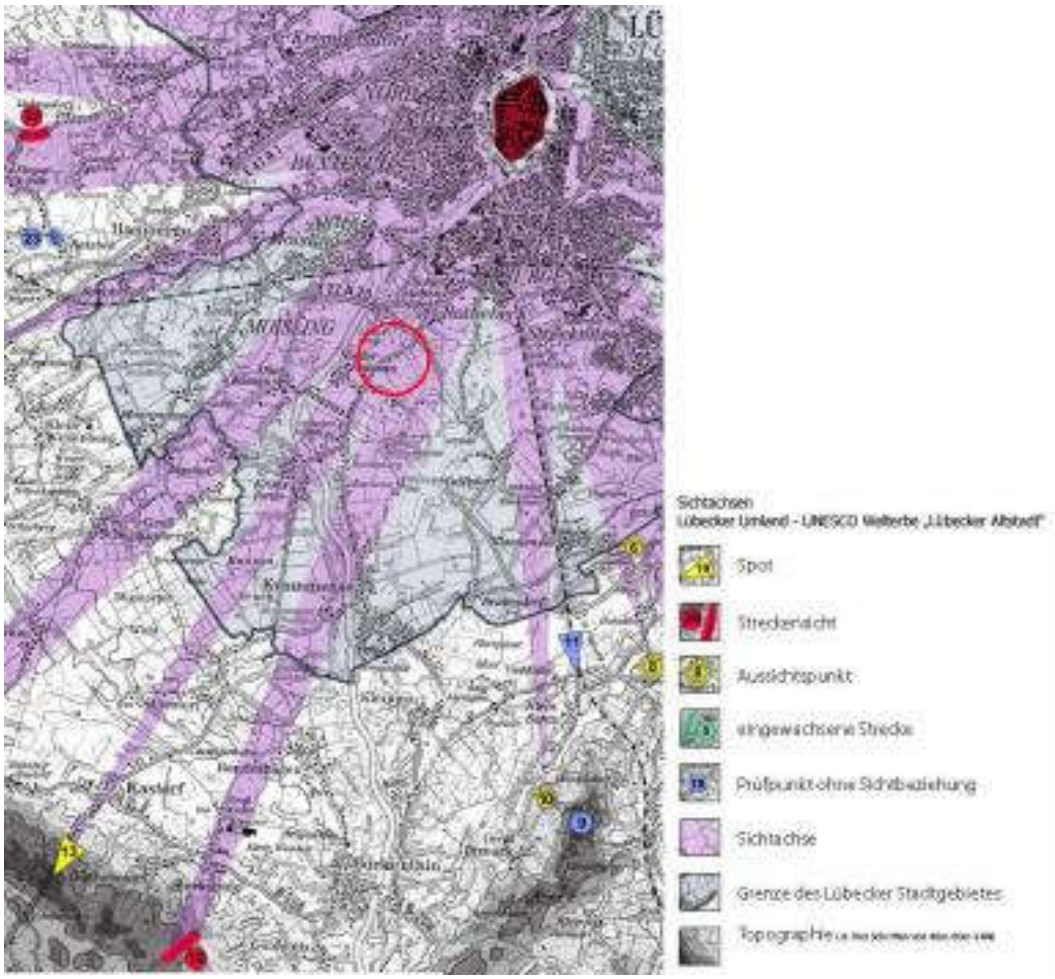


Abbildung 7: Sichtachsenkarte „Welterbe Lübecker Altstadt“ (Streckensichten in rot)

Im Untersuchungsgebiet selbst kann die Altstadtsilhouette von zwei (erreichbaren) Punkten aus erlebt werden: zum einen von der Kronsforder Landstraße aus, ungefähr im Kurvenbereich auf Höhe der geplanten westlichsten Ausdehnung des Gewerbegebietes mit Blickrichtung stadteinwärts, zum anderen von der Straße Stegelkoppel aus am östlichen Rand von Niederbüssau. Letzteres wird nur von sehr wenigen Nutzer:innen wahrgenommen.

Bewertung

Aufgrund der großen Entfernung der genannten Streckensicht zur Lübecker Altstadt scheint eine Beeinträchtigung durch das geplante Gewerbegebiet auf die Sichtbeziehungen zur Altstadt bei allen Planungsvarianten sehr unwahrscheinlich.

Dagegen werden die genannten Sichtbeziehungen vom Untersuchungsgebiet auf die Altstadtsilhouette von den Planungsvarianten A, C und D tangiert. Mit Variante B werden keine Sichtbeziehungen zur Altstadtsilhouette beeinträchtigt. Sie bildet daher unter diesem Aspekt die Vorzugsvariante.

- Archäologische Denkmale:

Da es sich bei dem Untersuchungsgebiet um einen bislang weitgehend ungestörten Landschaftsteil handelt, können archäologische Denkmale vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte erwartet werden. Systematische archäologische Prospektionen haben bislang in diesem Raum nicht stattgefunden. Im Verlauf der BAB 20 wurden jedoch zahlreiche Fundstellen dokumentiert (s. auch Kap. 7.3.11).

Mit der Kronsforder Landstraße durchquert ein in die Vorgeschichte zurückreichender Fernverkehrsweg das Untersuchungsgebiet.

Bewertung

Da Fundstellen von archäologischen Denkmalen (noch) nicht konkret benannt werden können, gibt es unter diesem Aspekt keine Hinweise für eine Bewertung der Planungsvarianten. Auf der Ebene der Bebauungsplanung sind ggf. archäologische Prospektionen durchzuführen, die genauere Aussagen zum Vorkommen von archäologischen Denkmalen ermöglichen.

6.2.4 Ergebnis

Ziel der Planung ist die kurzfristige Bereitstellung von Gewerbeflächen. Aufgrund der Tatsache, dass für eine Umsetzung der Planungsvarianten A, C und D zunächst ein Ersatzlebensraum für den Wachtelkönig geschaffen werden müsste, wäre bei diesen Varianten das Ziel der möglichst kurzfristigen Bereitstellung von Gewerbeflächen am Standort nicht umsetzbar.

Da die Variantenprüfung für die weiteren zu prüfenden Kriterien ergeben hat, dass sich die Varianten in ihren Auswirkungen zwar in den einzelnen betrachteten Kriterien in der Bewertung geringfügig unterscheiden, nach erster Einschätzung jedoch jeweils keine grundsätzlichen Umsetzungshindernisse bestehen, soll im weiteren Verfahren die Planungsvariante B („Südvariante“) weiterverfolgt werden.

7. Umweltbericht

Die Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung bereiten Eingriffe in die Schutzgüter des Naturhaushalts (Boden, Wasser, Luft, Klima, Flora und Fauna einschließlich Lebensgemeinschaften) und in das Landschaftsbild vor. Zudem sind mit den geplanten gewerblichen Nutzungen immer auch Immissionsbelastungen für umliegende Wohn- und sonstige schutzbedürftige Nutzungen sowie Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion des Landschaftsraumes zu erwarten. Infolgedessen ist eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Die Ergebnisse sind im nachfolgenden Umweltbericht dargelegt.

Der Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung bezieht sich dabei auf die sog. „Südvariante“ (Gewerbeflächen südlich der Kronsforder Landstraße, Variante B), die im Ergebnis der in Kap. 6 vorgenommenen Variantenprüfung als Vorzugsvariante bewertet wurde. Parallel zur Flächennutzungsplanänderung wird für die „Südvariante“ auch ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Grundlage für die Umweltprüfung sind die geplanten Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung. Dabei basieren die folgenden Darlegungen im Wesentlichen auf den unter 8.3 aufgeführten Fachgutachten.

7.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Ziele und Inhalte der FNP-Änderung

Mit der Flächennutzungsplanänderung sollen im Wesentlichen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Gewerbegebietes südlich der Kronsforder Landstraße und westlich der Bundesautobahn A 20 geschaffen werden.

Folgende Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung für eine Fläche von rd. 52,2 ha sind für die Umweltprüfung relevant:

- Gewerbliche Bauflächen ca. 43 ha,
- Verkehrsflächen ca. 1,3 ha sowie
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ca. 7,9 ha.

7.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

7.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

§ 1a Abs. 2 BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 8 LNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 9 LNatSchG: Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Die vorstehend genannten fachgesetzlichen Ziele und Vorgaben wurden bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt worden sind, ist den Beschreibungen zu den jeweiligen Schutzgütern in Kapitel 7.4 zu entnehmen.

7.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Regionalplan SH für den Planungsraum II (2004)

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt außerhalb der im Regionalplan dargestellten Abgrenzung des Achsenraumes der Siedlungsachsen. Ziel der Raumordnung für den Ordnungsraum Lübeck ist es, dass sich die siedlungsbezogene und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen soll. Die Bauleitplanung steht somit bisher nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung, sodass für die beabsichtigte Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem Bereich ein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist. Die Regionalpläne befinden sich in der Neuaufstellung, zukünftig liegt Lübeck im Planungsraum III.

Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III (2020)

Die bestehenden Landschaftsrahmenpläne (LRP) I ,II und IV aus den Jahren 1998, 2003 und 2005 sind aufgrund der Neufassung der Planungsräume Schleswig-Holstein durch das Landesplanungsgesetz (LAPlaG) vom 27. Januar 2014 sowie aufgrund neuer Rahmenbedingungen und aktueller Entwicklungen durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein als oberste Naturschutzbehörde fortgeschrieben bzw. als Landschaftsrahmenplan III neu gefasst worden. Hierzu gehören die Kreise Dithmarschen, Steinburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Ostholstein sowie die Hansestadt Lübeck. Die Hauptkarten des LRP enthalten folgende Hinweise oder Darstellungen für das Plangebiet:

Hauptkarte 1 Blatt 2: (siehe Abbildung 8)

- keine Hinweise für das Plangebiet
- westlich der Kronsforder Landstraße: Darstellung einer Hauptverbundachse beidseitig des Elbe-Lübeck-Kanals mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems (grüne Schrägschraffur). Bestandteile der Hauptverbundachse sind auch der Niederungsbereich des Sauren Bruchs östlich des Kanals sowie die Grienau-Niederung westlich des Kanals.



Abbildung 8: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 1 Blatt 2

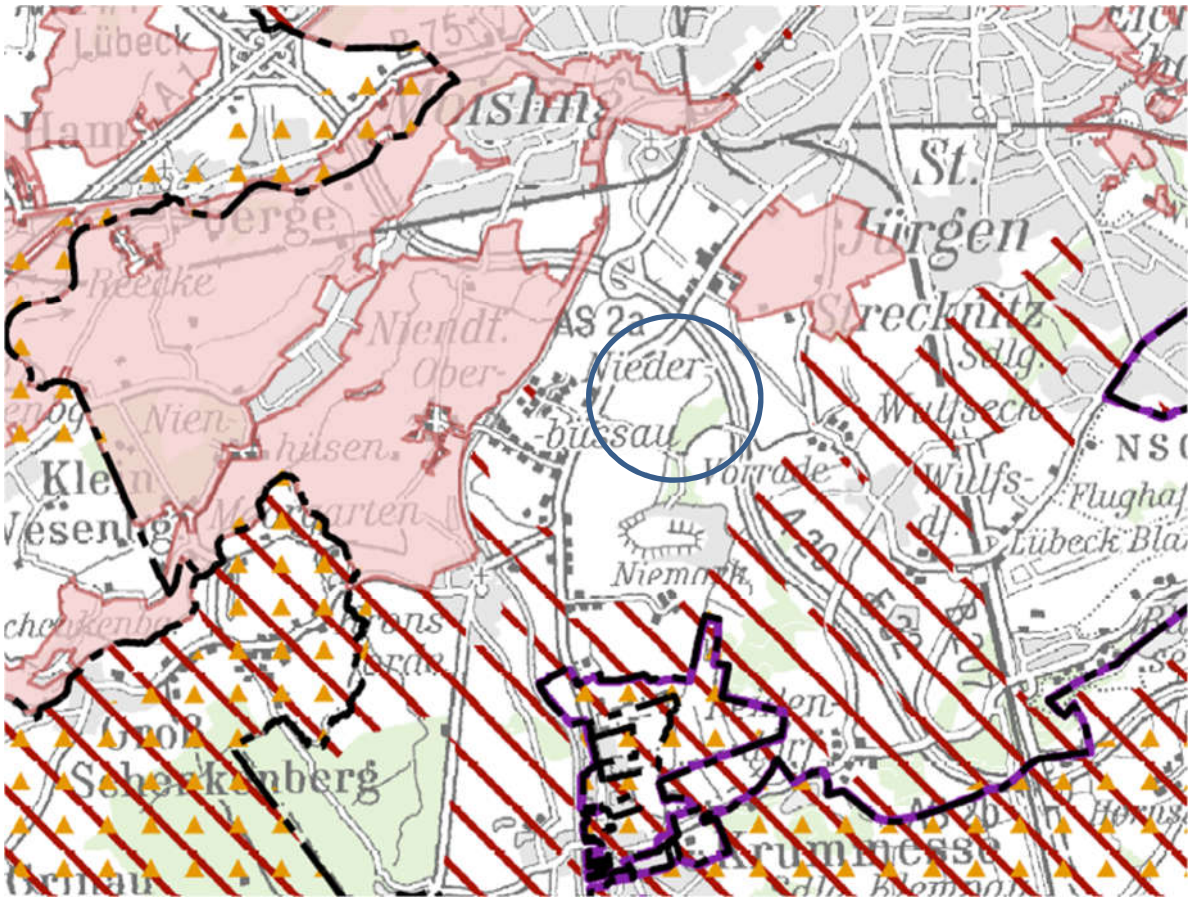


Abbildung 9: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 2 Blatt 2

Hauptkarte 2 Blatt 2: (siehe Abbildung 9)

- keine Hinweise für das Plangebiet
- Darstellung eines Landschaftsschutzgebietes westlich des Elbe-Lübeck-Kanals (rosa Flächen),
- Darstellung eines Gebietes östlich und südöstlich des Plangebietes, das die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Landschaftsschutzgebiet erfüllt (rote Schrägschraffur)

Hauptkarte 3 Blatt 2 (ohne Abbildung):

- keine Hinweise für das Plangebiet
- süd-östlich des Plangebietes: Darstellung von Wald > 5 ha

Schutzgebiete und -objekte / NATURA 2000

Naturschutzgebiete/FFH-Gebiete/Vogelschutzgebiete:

Naturschutzgebiete, z.T. auch mit überlagernden FFH- und Vogelschutzgebieten, befinden sich einige Kilometer weiter östlich des Plangebietes, z.B. entlang der Wakenitz und in der Grönauer Heide. Aufgrund der Entfernung und der trennenden Wirkung der BAB 20 und der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg sind keine Beeinträchtigungen dieser Gebiete durch das geplante Gewerbegebiet zu erwarten.

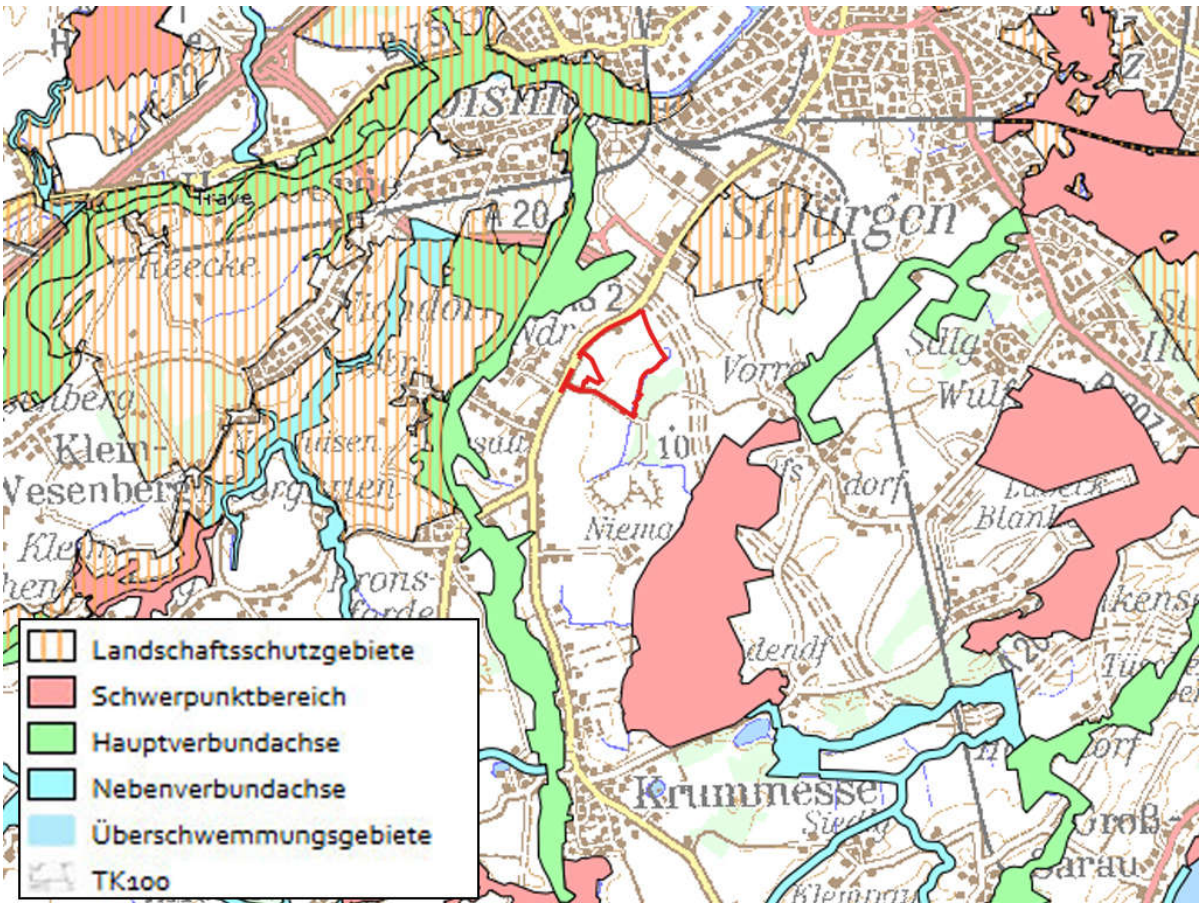


Abbildung 10: Schutzgebiete, NATURA 2000-Gebiete (Agrar- und Umweltatlas Schleswig-Holstein)

Landschaftsschutzgebiete:

- In der Nähe des Plangebietes befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG, braune Senkrechtschraffur in Abbildung 10):
- LSG Ringstedtenhof (Schutzgebietsverordnung vom 29.11.1992) nordöstlich des Plangebietes und der BAB 20,
- LSG Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek (Schutzgebietsverordnung vom 30.06.1994) westlich des Elbe-Lübeck-Kanals.

Die Schutzgebietsziele werden durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt.

Trinkwassergewinnungsgebiet

Einige Kilometer südöstlich des Plangebietes liegt im Bereich St. Hubertus/Flughafen ein Trinkwassergewinnungsgebiet, das aufgrund der großen Entfernung keine Relevanz für das Plangebiet hat.

Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck (GLP 2008)

Die für das Plangebiet relevanten Karten des gültigen Gesamtlandschaftsplans enthalten für das Plangebiet bzw. für das Umfeld folgende Darstellungen:

GLP-Themenkarte Leitbild (ohne Abbildung):

Das geplante Gewerbegebiet liegt zwischen den beiden Schwerpunkträumen „Elbe-Lübeck-Kanal / Grienau“, zu dem auch der Niederungsbereich des Sauren Bruchs gehört, und „Niemarker Landgraben / Krummesser Moor“. Die beiden Schwerpunkträume werden durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt.

GLP Entwicklungskonzept Krummesse (Karte 18.1c_1):

Im Entwicklungskonzept Krummesse (2008, s. Abbildung) ist das gesamte Plangebiet als Prüfgebiet für zukünftige Gewerbegebiete dargestellt. Parallel zur BAB 20 und in den Niederungsbereichen sind die bereits festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt (aktuellerer Stand s. Abbildung .).

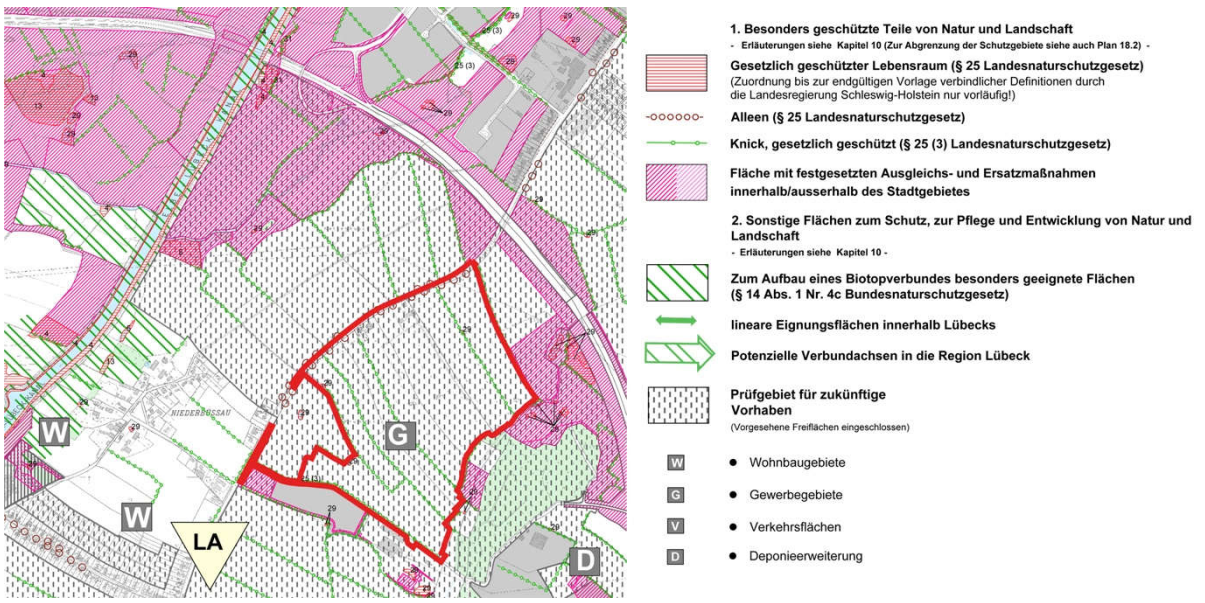


Abbildung 11: Gesamtlandschaftsplan: Entwicklungskonzept Blatt 1 Krummesse (Ausschnitt Plan 18.1c_1 von 2008)

Der Elbe-Lübeck-Kanal sowie Teile der noch nicht durch festgesetzte Maßnahmen belegten beidseitigen Niederungsflächen sind als zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Flächen gem. § 14 Abs. 1 Nr. 4c BNatSchG gekennzeichnet (grüne Schrägschraffur). Zudem sind die geschützten Biotope (waagerechte rote Schraffur) sowie Knicks und Alleen dargestellt.

Die (hier nicht abgebildete) Themenkarte Karte 8b (2008) des GLPs stellt die gesetzlich geschützten Biotope in der Kronsforder Allee, die Knicks sowie Flächen mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dar. Abbildung zeigt einen aktuellen Stand zu diesem Thema aus dem Flächeninformationssystem der Hansestadt Lübeck.

Abgebildet sind umfängliche Maßnahmenflächen beidseits der ELK-Niederung. Dazu gehören die Flächen des Sauren Bruchs östlich des Kanals sowie der Grienau-Niederung westlich des Kanals. Zudem erstrecken sich Ausgleichsflächen parallel zur BAB 20, die den Verbund mit der Glindbruch-Niederung sichern sowie südlich der Straße Raabrede

Ebenso sind die Ausgleichsmaßnahmen für die Rodung der Obstplantagen des Obstgutes Semiramis dargestellt. Bereits festgesetzte und realisierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, sollen in der Planzeichnung des Bebauungsplanes dargestellt und entsprechende Festsetzungen übernommen werden.

Zudem zeigt Abbildung die Überlagerung verschiedener Schutzgebietskategorien (Landschaftsschutzgebiet, Biotopverbundsystem).

GLP-Karte 6 Klima und Luftgüte (ohne Abbildung):

Gemäß der Themenkarte des Gesamtlandschaftsplans „Klima und Luftgüte in der Hansestadt Lübeck bewertet anhand des Luftgüteindexes“ (Plan 6) liegt das Plangebiet in einem Gebiet von hoher Luftqualität. Der Luftgüte-Index von 1,6-1,8 entspricht der höchsten Wertstufe.

Klimaanalyse Lübeck (2017)

Weitere Hinweise zur klimatischen Einschätzung des Plangebiets gibt die sog. Planungshinweiskarte der „Klimaanalyse Lübeck“ (Büro GeoNet s.

Abbildung). Demnach hat das Plangebiet eine geringe bioklimatische Bedeutung bzw. eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Die Hauptströmungsrichtungen der Flurwinde und damit der lufthygienisch unbelasteten Kaltluftleitbahnen verlaufen in nördliche bzw. leicht nord-östliche Richtung.

Klimaschutz

Im November 2010 wurde für Lübeck erstmalig ein Klimaschutzkonzept erstellt und von der Bürgerschaft als Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung beschlossen (Integriertes Rahmenkonzept Klimaschutz). Daraus hat die Klimaschutzleitstelle konkrete Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre entwickelt.

U.a. wird für Neubauvorhaben empfohlen, die Rentabilität einer gemeinsamen Wärmeerzeugung in der Siedlung (Wärmenetz) zu prüfen bzw. die Dachausrichtung und Dachform so zu gestalten, dass Eigentümer:innen thermische Solaranlagen wirtschaftlich betreiben können.

Im Mai 2019 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck der Klimanotstand beschlossen.

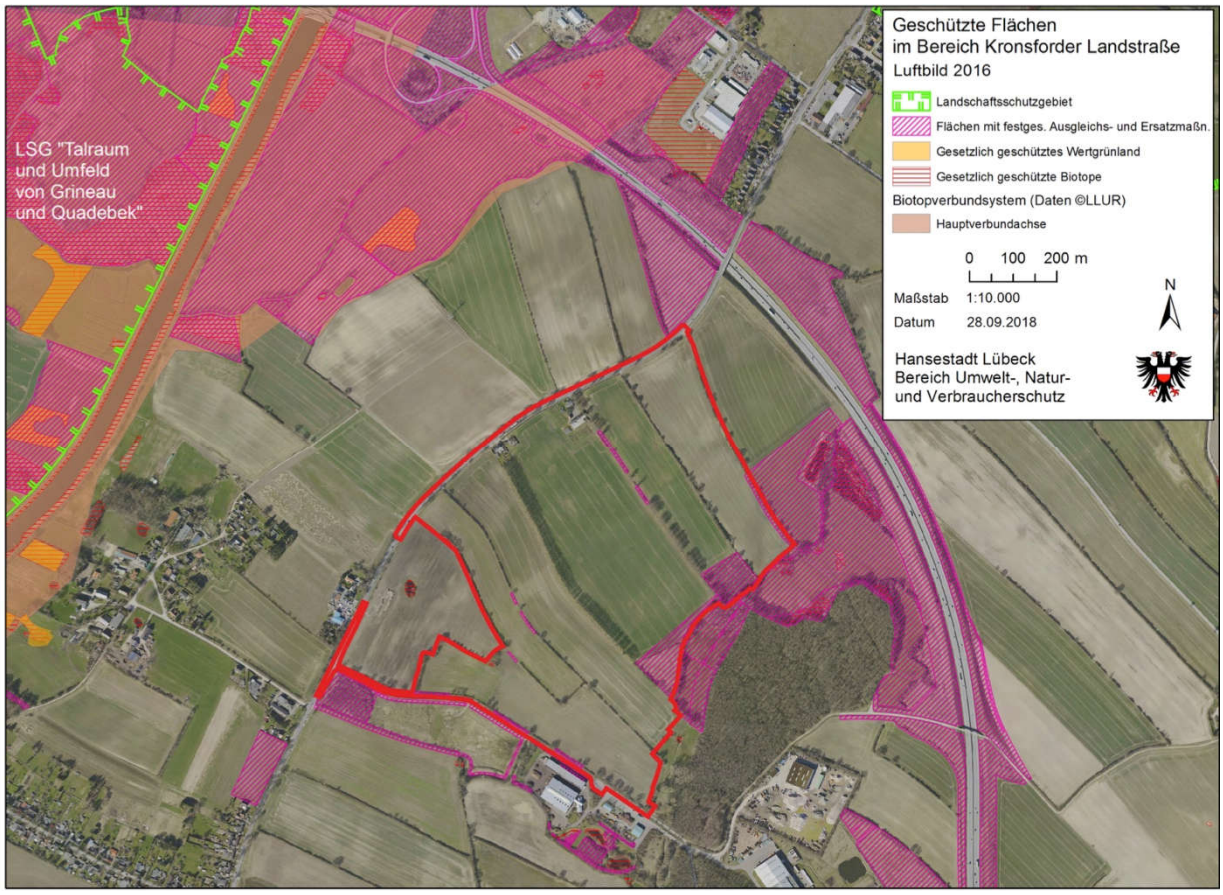


Abbildung 12: Überlagerung von Schutzkategorien: Festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, LSG, Biotopverbundflächen (Quelle: UNV 09/2018)

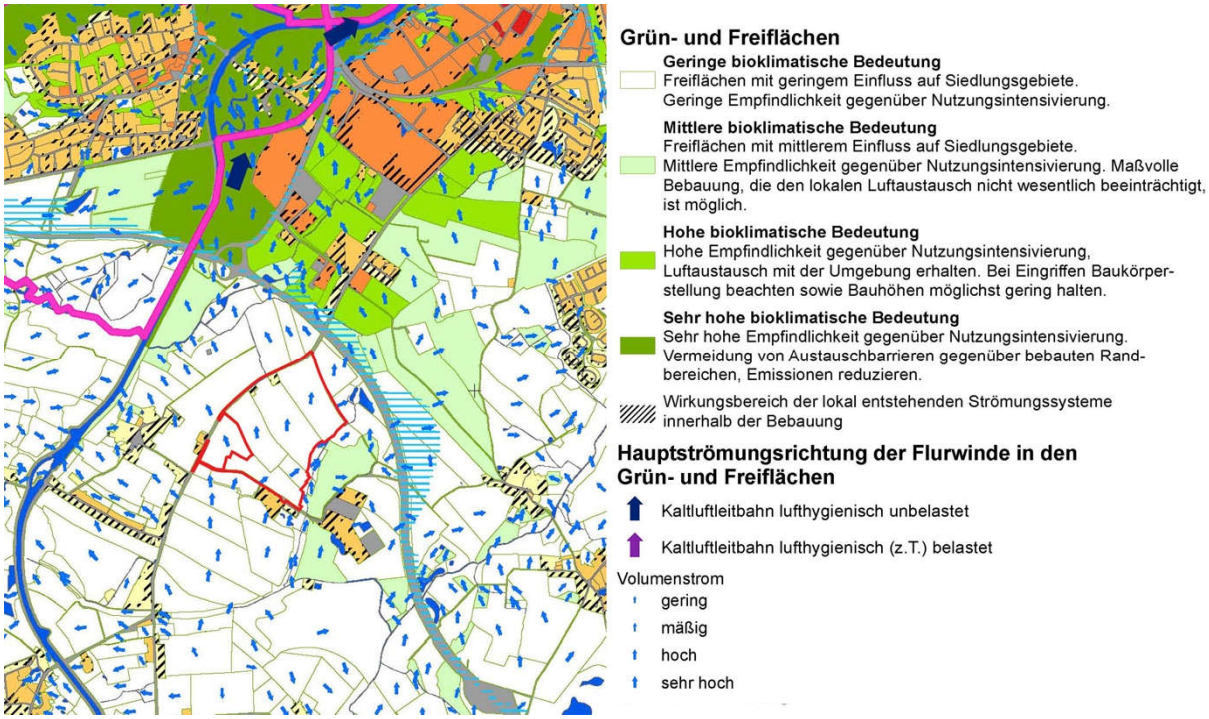


Abbildung 13: Klimaanalyse Lübeck, Planungshinweiskarte (Büro GeoNet 2016, Ausschnitt)

Klimaanpassungskonzept (2020)

Die Folgen des Klimawandels sind schon heute in Lübeck spürbar und werden zukünftig vermehrt auftreten, vor allem häufigere Starkregen, längere trockene und heiße Phasen im Sommer, Dauerregen im Winterhalbjahr sowie häufigere und heftigere Ostseehochwasser aufgrund des Meeresspiegelanstiegs. Um eine frühzeitige und kontinuierliche Berücksichtigung möglicher Klimafolgen und geeignete Anpassungsmaßnahmen bei sämtlichen Planungen sicher zu stellen, hat die Hansestadt Lübeck ein Anpassungskonzept an die Auswirkungen des Klimawandels erstellt.

Das Klimaanpassungskonzept fußt u.a. auf der o.g. Klimaanalyse bzw. einer weiteren Aktualisierung durch Büro GeoNet (Kaltluftkarte 2019). Demnach liegt das Plangebiet im bzw. am Rande eines Bereichs einer großflächigen übergeordneten Kaltluftleitbahn (pinke Pfeile), die sich von Südwest in Richtung Stadtmitte erstreckt.

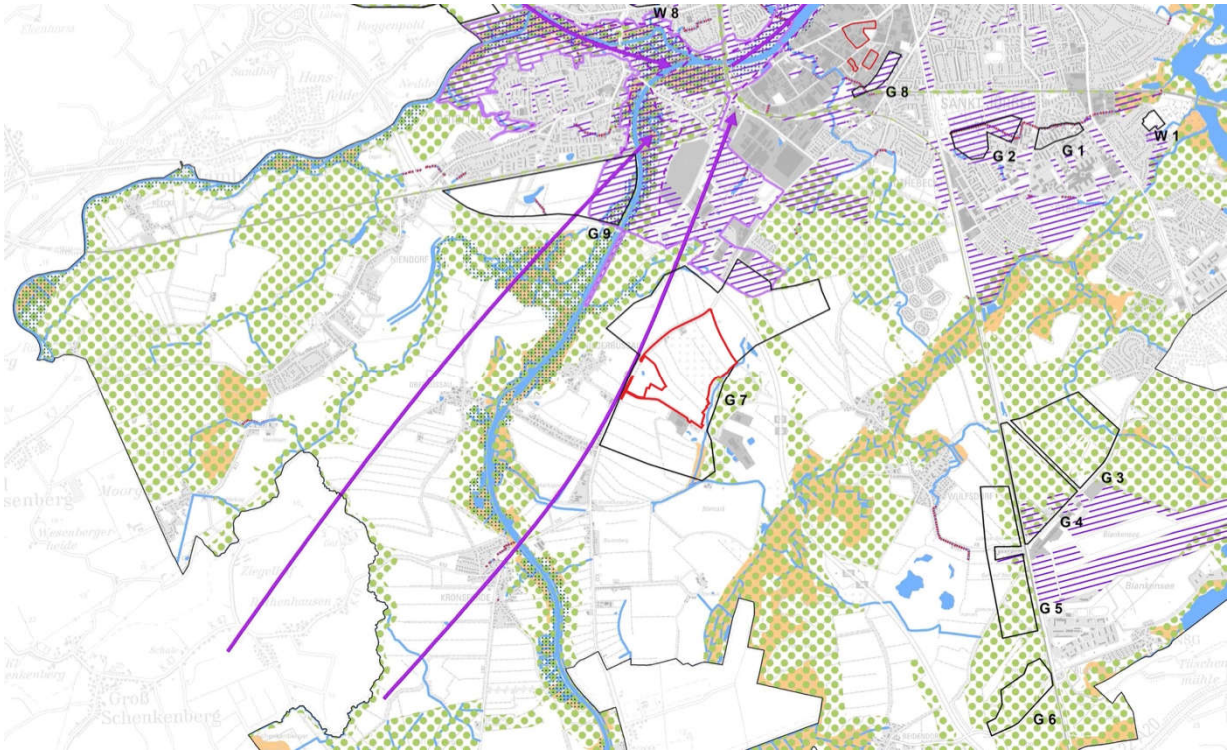


Abbildung 14: Klimaanpassungskonzept (Ausschnitt Maßnahmenkarte Blatt 2)

Die Maßnahmenkarten Blatt 1 und Blatt 2 (s. Abbildung) geben folgende Hinweise:

- Das Plangebiet liegt im Suchraum G7 für neue Gewerbestandorte,
- Strömungsrichtungen der wesentlichen Kaltluftflüsse Lübecks (pinke Pfeile) beachten,
- Niederungen (Glindbruchniederung) und Gewässerränder von Bebauung freihalten,
- Beratungsangebote zur Klimaanpassung für Gewerbestandorte schaffen (M 20),

Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (LEK 2010)

Nach Südosten grenzt der naturnahe Niederungsbereich Glindbruch an das Plangebiet. Im Gegensatz zur ELK-Niederung und zum Sauren Bruch ist der Glindbruch sehr viel stärker bewaldet und bildet eine großräumige und dichte grüne Kulisse nach Süden. Die Niederung selbst ist nur durch wenige Waldwege für Erholungszwecke erschlossen.

Die Straße Raabrede, die südlich des Plangebietes verläuft, ist als übergeordnete Radwegeverbindung zwischen Vorrade über Niederbüssau nach Oberbüssau ausgeschildert und bindet damit an den überörtlichen Radweg am Elbe-Lübeck-Kanal an. Von der Raabrede zweigt westlich der BAB 20 ein Stichweg Richtung Nordwesten ab und führt durch die Waldfläche des Glindbruchs Richtung Plangebiet.

Die vorstehend genannten fachplanerischen Ziele und Vorgaben wurden bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt worden ist, ist den Beschreibungen zu den jeweiligen Schutzgütern in Kapitel 7.3 zu entnehmen.

7.3 Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen

7.3.1 Flächenverbrauch

Ausgangssituation

Das Plangebiet ist ca. 52,2 ha groß und umfasst überwiegend intensiv genutzte Ackerflächen sowie zwei Grundstücke mit Wohnhäusern sowie einen ehemaligen Obsthof mit Wohn- und Wirtschaftsgebäuden.

Bei einer Nicht-Durchführung der Planung wird voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen beibehalten.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Von den ca. 52,2 ha Flächen im Plangebiet werden ca. 43 ha für Gewerbeflächen und ca. 5,2 ha für Verkehrsflächen überplant. Zudem bleiben Knickflächen mit Knickschutzstreifen erhalten und es werden insgesamt ca. 7,9 ha als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft entwickelt.

Für die geplanten Flächennutzungen werden im Wesentlichen landwirtschaftliche Flächen überplant.

7.3.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

Ausgangssituation

Wie bereits dargelegt sind die nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen die westlich / südwestlich des Plangebiets liegenden Wohnnutzungen auf den Grundstücken Stegelkoppel Nr. 22b (ca. 350 m Entfernung), Kronsforder Landstraße Nr. 201 (im Plangebiet) und Nr. 238 (ca. 200 m Entfernung) dar. Für die genannten Bereiche existiert kein verbindliches Bauplanungsrecht. Aufgrund der ausgeübten Nutzung erfolgt eine Einstufung der Schutzbedürftigkeit wie ein Dorf-/Mischgebiet (MD). Die Schutzbedürftigkeit des Grundstücks Kronsforder Landstraße Nr. 288 (ca. 600 m Entfernung) wird wie allgemeines Wohngebiet (WA) beurteilt.

Nordöstlich der Autobahn A 20 sind Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße zu berücksichtigen, die im derzeit gültigen Bebauungsplan 17.56.00 Teilbereich II als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind (ca. 350 m Entfernung). Dieser Bereich ist bereits heute durch das bestehende Gewerbegebiet Genin Süd mit Gewerbelärmimmissionen und durch die Kronsforder Landstraße mit Verkehrslärm vorbelastet.

Der südlich des Plangebiets gelegene Wertstoffhof Niemark stellt keine schutzbedürftige Nutzung dar, er ist aufgrund der ausgeübten Nutzung wie ein Industriegebiet einzustufen.

Für den baulichen Außenbereich existieren keine einschlägigen Lärm-Orientierungswerte. Der Wanderweg am Elbe-Lübeck-Kanal (ca. 700 m Entfernung) wird vorwiegend als Freizeitroute, aber weniger zum Aufenthalt genutzt. Der Bereich des ELK ist als Erholungsgebiet im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet gelistet (siehe Ausführung unten).

Nordwestlich der Kronsforder Landstraße, in ca. 500 m Entfernung zum Plangebiet, sind potenzielle Lebensräume des Wachtelkönigs dokumentiert. Mit Rücksicht auf diese besonders geschützte Vogelart sollen die Immissionen durch die gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich soweit begrenzt werden, dass keine Immissionen größer 52 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht auftreten können. Nach fachgutachterlicher Aussage ist bei Einhaltung dieser Werte keine Störung oder Beeinträchtigung des Lebensraums gegeben.

Vorbelastungen: Das Plangebiet ist bereits im Bestand durch Lärmimmissionen angrenzender Verkehrswege (u.a. BAB A 20, Hauptverkehrsstraße Kronsforder Landstraße) vorbelastet.

Ruhiges Gebiet gem. EU-Umgebungsrichtlinie:

Das Plangebiet liegt außerhalb der durch die Hansestadt Lübeck identifizierten „Ruhigen Gebiete“. Der in der näheren Umgebung liegende Elbe-Lübeck-Kanal ist als Erholungsgebiet im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet gelistet. In Nr. 3.3.2 nennt der Lärmaktionsplan als Maßnahmen und Zielsetzung: „*Als Maßnahme zum Schutz der ausgewiesenen Gebiete ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren soll in naher Zukunft die Umsetzbarkeit einer verwaltungsinternen Vorgehensweise geprüft werden, die den Schutz der ruhigen Gebiete bereits in der Planungsphase (Bauleitplanung, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung) berücksichtigt.“*

In der vorliegenden Bauleitplanung, die die gewerbliche Fläche südlich der Kronsforder Landstraße entwickelt, sind die Abstände der Flächen und der erschließenden Straßen zum Kanal groß. Insoweit sind keine schalltechnischen Auswirkungen auf das ruhige Gebiet „Kanal und Kannenbruch“ am Elbe-Lübeck-Kanal zu erwarten.

Vorbelastung durch Gerüche

Im Umfeld des geplanten Gewerbegebietes liegen landwirtschaftliche Betriebe, eine Deponie, ein Abfallwirtschaftszentrum sowie ein Biomassewerk, die als Emittenten wirksam sein können. Aus den genehmigten und geplanten Tierbeständen der umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe wurden zusammen mit den durchschnittlichen tierartspezifischen Geruchsemissionen die Geruchsstoffströme ermittelt. Im Rahmen einer geruchstechnischen Untersuchung (Büro Zech Umweltanalytik, 2022) wurden die Beurteilungsgebiete der landwirtschaftlichen Betriebe, die einen relevanten Einfluss auf die Gesamtbelastung an Geruchsimmissionen im geplanten Gewerbegebiet haben, in einem Radius von 1200 m ermittelt und ausgewertet. Zudem wurden die Geruchsemissionen der Deponie, des Abfallaufbereitungszentrums sowie des Biomassewerks berücksichtigt.

Mit Hilfe einer Berechnung der Geruchsausbreitung wurde festgestellt, dass lediglich ein einziger landwirtschaftlicher Betrieb einen relevanten Beitrag zur Gesamtbelastung an Geruchsimmissionssituation im geplanten Gewerbegebiet leistet. Einen weiteren relevanten Beitrag leistet das

Abfallaufbereitungszentrum und das Biomassewerk. Die Geruchsimmissionen, die von der Deponie und den BHKWs des Abfallaufbereitungszentrums verursacht werden, wurden als irrelevant bewertet.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Schutz vor Lärm aus dem Gewerbegebiet: Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wird im Sinne des Trennungsgebots (§ 50 Satz 1 BImSchG) das Ziel verfolgt, die von dem Gewerbegebiet ausgehenden Schallemissionen durch eine Feingliederung des Baugebiets gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 BauNVO so zu regeln bzw. zu begrenzen, dass einerseits eine an den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen orientierte optimale gewerbliche Ausnutzung der Bauflächen des Gewerbegebiets erfolgen kann, andererseits aber schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Um die möglichen Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen des Plangebiets sowie seiner Umgebung auf ein verträgliches Maß zu minimieren, wird der Bebauungsplan für die Teilflächen des Gewerbegebiets Festsetzungen zur Begrenzung der zulässigen Schallemissionskontingente treffen.

Schutz vor Verkehrslärm: Schalltechnische Berechnungen zeigen, dass für den Verkehrslärm im gesamten Plangebiet der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht eingehalten wird. Lediglich in den straßennahen Bereichen zur Kronsforder Landstraße, die ohnehin nicht als Baugebiet, sondern als Grünfläche festgesetzt werden sollen, wird der Orientierungswert leicht überschritten.

Belästigungen durch Gerüche, tieffrequente Geräusche, Erschütterungen, Luftschadstoffe

Im Bebauungsplan soll festgesetzt werden, dass im Gewerbegebiet nur solche Betriebe zulässig sind, die hinsichtlich ihres Emissionspotenzials als nicht erheblich belästigend einzustufen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass im Gewerbegebiet keine Betriebe entstehen, die geeignet sind, erhebliche Geruchsbelästigungen oder Auswirkungen durch Erschütterungen für die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung zu verursachen.

Die Berechnungen eines Geruchsgutachtens zeigen, dass die Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete nach der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL), die eine Wahrnehmungshäufigkeit von bis zu 15 % der Jahresstunden vorsehen, nicht überschritten werden. In dem Teilgebiet GE 8 kommt es zu einer erheblichen Überschreitung des Richtwertes, hier werden Wahrnehmungshäufigkeiten von 14 bis 40 % der Jahresstunden prognostiziert. Ursächlich ist das Biomassewerk der EBL südlich der Raabrede.

Für die sonstigen Teilgebiete des Gewerbegebiets werden keine Maßnahmen zum Schutz bzw. zur Minderung von Belästigungen durch Gerüche erforderlich.

Die GIRL wurde zwischenzeitlich in die Neufassung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), die am 01.12.2021 in Kraft getreten ist, integriert und damit ersetzt. Der Geruchstechnische Bericht wurde daher im Januar 2022 nochmals auf die Ermittlung und Beurteilung nach TA Luft aktualisiert. Die Neuberechnungen nach TA Luft bestätigen die Ergebnisse.

Schutz vor Verkehrslärm im weiteren Umfeld des Plangebietes:

Die Entwicklung der gewerblichen Bauflächen im Plangebiet wird absehbar auch zu einer Zunahme von Ziel- und Quellverkehren im weiteren Umfeld des Plangebietes führen.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Festsetzung verschiedener Lärmemissionskontingente zur Minimierung der Schallemissionen des Gewerbegebietes.
- Festsetzungen zum Schutz vor Geruchsemissionen
- verschiedene Lärmemissionskontingente zur Minimierung der Schallemissionen des Gewerbegebietes.

Erholung

Ausgangssituation

Wie bereits dargestellt ist das Plangebiet selbst derzeit nicht für Erholungszwecke erschlossen.

Auch in der südöstlich angrenzenden Glindbruchniederung gibt es nur wenige Wege, die sich für Erholungszwecke eignen. Ein Forstweg zweigt westlich der BAB 20 von der Raabrede ab und führt in Richtung Nordwesten zum Glindbruchbach, wo er im Niederungsbereich endet.

Die Straße Raabrede, die südwestlich des Plangebietes verläuft, ist als übergeordnete Radwegeverbindung zwischen Vorrade über Niederbüssau nach Oberbüssau ausgeschildert und bindet damit an den überörtlichen Radweg am Elbe-Lübeck-Kanal an (s. Abbildung).

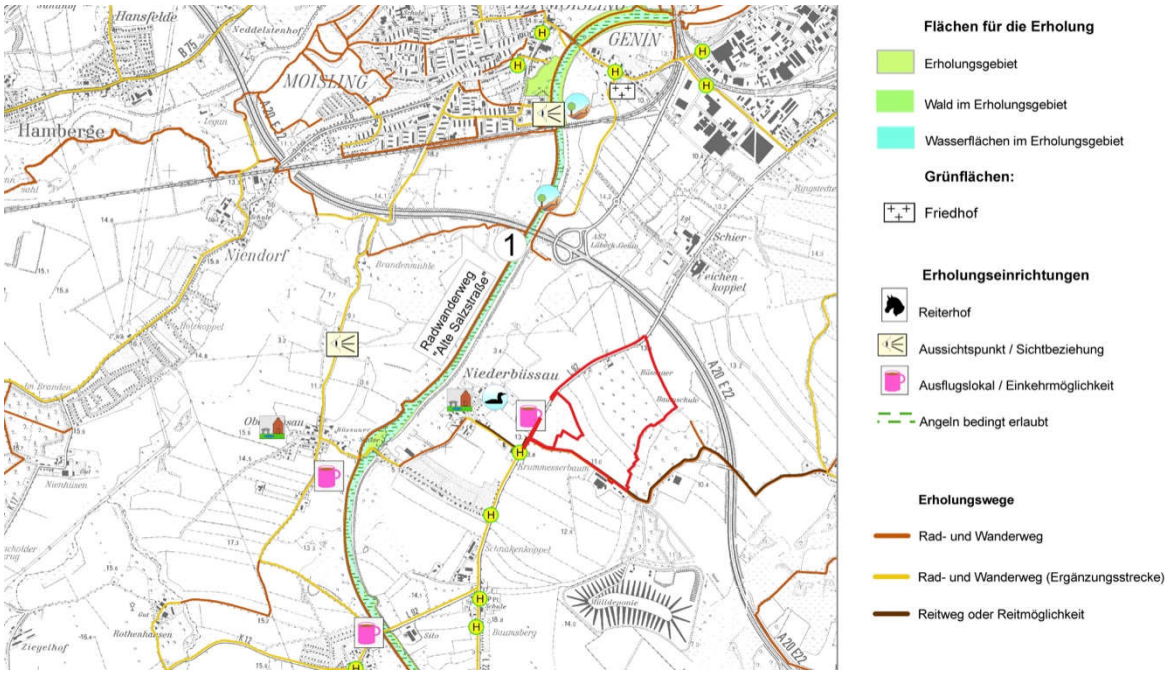


Abbildung 15: Ausschnitt Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK „Erholung in Lübeck“, Grundlagen, Blatt Süd

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Eine Optimierung der erholungsrelevanten Infrastruktur im Plangebiet erfolgt an der Straße Raabrede, indem der vorhandene überörtliche Radweg in dem stark befahrenen Abschnitt zwischen Planstraße C und der Deponie straßenunabhängig auf der Nordseite des begleitenden Knicks geführt werden soll. Der neue Rad- und Fußweg wird dabei in eine Grünachse eingebunden, die einschließlich des zu erhaltenden Knicks und des begleitenden Knickschutzstreifens (M20) eine Gesamtbreite von ca. 18 m aufweisen wird.

Der Bereich der Raabrede zwischen Planstraße C und der Kronsforder Landstraße soll zudem in seinem Querschnitt auf einen ca. 3 m breiten Fuß- und Radweg zurückgebaut werden und für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr befahrbar sein. Die beiden beschriebenen

Maßnahmen führen zu einer deutlichen Aufwertung der überörtlichen Radwegeverbindung an der Raabrede.

Das Plangebiet selbst soll durch einen geplanten Fußweg zwischen den Gewerbeflächen an die o.g. Wegeverbindung in der Glindbruchniederung angebunden werden, so dass eine arbeitsplatzbezogene Erholung (Mittagspause) ermöglicht wird.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (nördlicher Teil) bzw. straßenunabhängige Führung (südlicher Teil).
- Neubau eines Fußweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch

7.3.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Ausgangssituation

Topographie: Abbildung 16 zeigt das Höhenrelief im Plangebiet und im umliegenden Gelände. Das Geländerelief zeigt einen deutlichen Höhenrücken. Gemäß dem Baugrundgutachten von Büro Lehners + Wittorf (2021) liegt die Geländehöhe angrenzend zur Kronsforder Landstraße bei rd. NHN +12,3 m und steigt dann bis auf den Höhenrücken bei rd. NHN +14,5 m an. Vom Höhenrücken fällt dann das Gelände bis zum Glindbruchgraben bis auf NHN +9,8 m wieder ab. Das Gefälle auf der Nordwestseite beträgt im Mittel ca. 20 %, das Gefälle der Südostseite ca. 10 %.

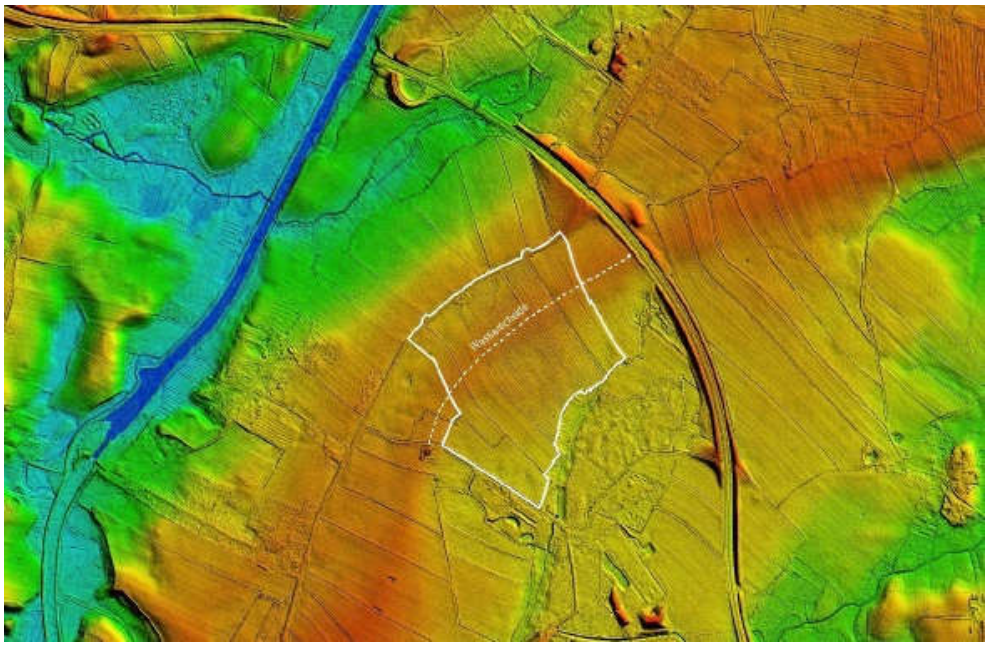


Abbildung 16: Geländerelief im Plangebiet (Lehners + Wittorf 2019)

Der Höhenrücken selbst verläuft relativ eben auf einer konstanten Höhe von Südwest nach Nordost durch das geplante Gewerbegebiet. In diesem Bereich liegt die BAB A20 im Einschnitt. Nach Süden geht die BAB im Bereich des Glindbruches in Dammlage über und wird beidseitig durch Lärmschutzwälle eingefasst.

Geologie/Böden/Versickerungsfähigkeit:

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Lübecker Beckens mit bindigen eiszeitlichen Böden, die oberflächennah überwiegend aus kalkhaltigem Geschiebemergel und Beckenschluffen/-tonen bestehen. Die Erkundung der Boden- und Grundwasserverhältnisse (Lehners + Wittorf 07/2021) kommt überschlägig zu dem Ergebnis, dass unter einer im Mittel 40 – 80 cm starken Oberbodenschicht (z.T. vermischt mit Ziegelbruch) überwiegend Beckenschluffmergel ansteht, der von natürlich anstehenden Sanden unter- und durchlagert wird, denen bis zur Endteufe Geschiebemergel folgt.

Grundsätzlich sind die erkundeten Beckenschluffe und der eiszeitliche Geschiebemergel nur als gering wasserdurchlässig einzustufen. Oberhalb dieser bindigen Böden kann sich je nach Witterung und der Undurchlässigkeit der Böden Stauwasser bilden. In weiten Bereichen des geologischen Grundwassereinzugsgebietes ist dadurch keine Versickerung möglich.

In Teilabschnitten kann für eine fachgerechte Versickerung unter bautechnisch und wirtschaftlich vertretbaren Gesichtspunkten eine Durchörterung der bindigen Böden zielführend sein. Voraussetzung ist, dass nach dem Bodenaustausch ausreichender Sickerraum (mindestens 1 m zum Grundwasserstand) zur Tiefe hin zur Verfügung steht. In der weiteren fachlichen Prüfung und Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde hat sich jedoch herausgestellt, dass eine Durchörterung von bindigen Schichten aus Gewässerschutzgründen als nicht realisierbar eingeschätzt wird.

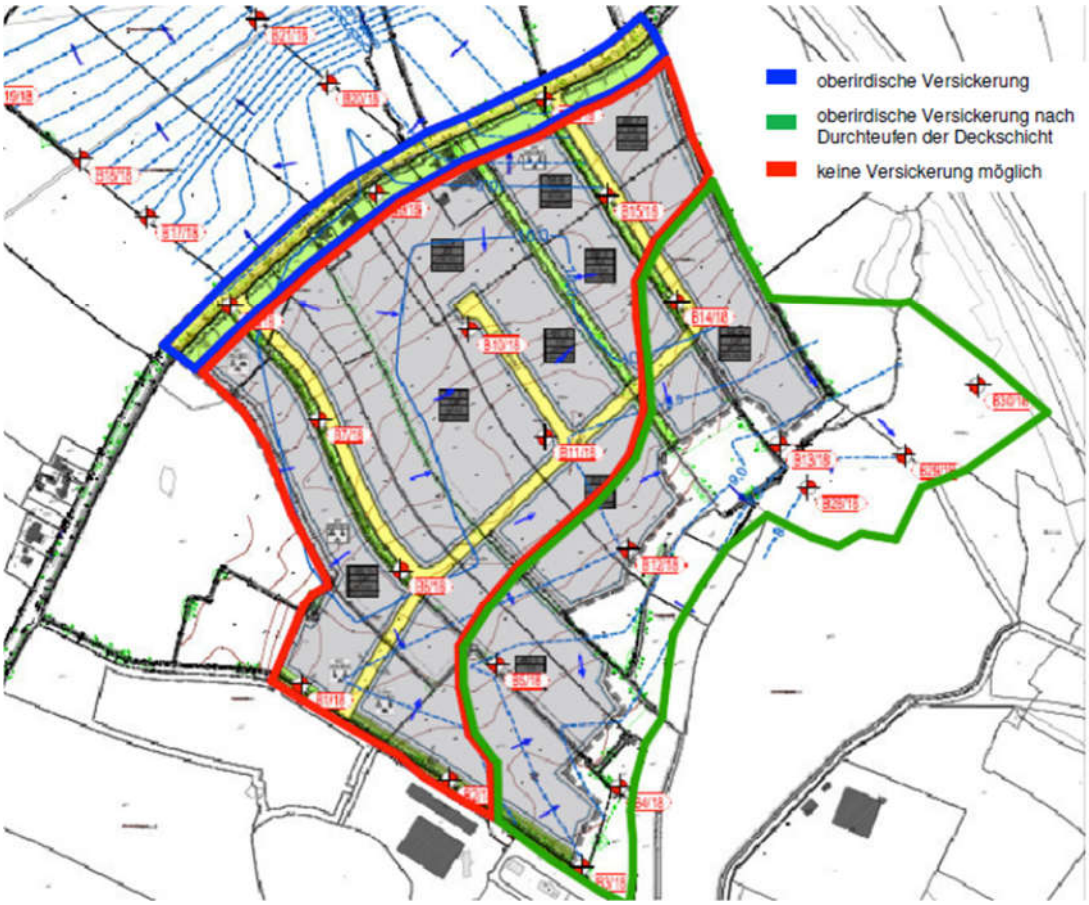


Abbildung 17: Versickerungskategorien (Lehners + Wittorf 2019)

Die erkundeten Fein- und Mittelsande mit einem geringen Schluffgehalt, die unter den bindigen Deckschichten anstehen, können als gut wasserdurchlässig bewertet werden. Die oberflächennah anstehenden Feinsande sind in Abhängigkeit des Schluffgehaltes als gering wasserdurchlässig bis wasserdurchlässig einzustufen.

Unterschreitet die Durchlässigkeit kf-Werte von 1 x10-6 m/s, wird die Versickerung in den Untergrund so gering, dass die lange Einstauzeit innerhalb von Versickerungsanlagen zu anaeroben Verhältnissen führt und das Rück- sowie Umwandlungsvermögen negativ beeinflusst.

Als Grundlage für die Erarbeitung des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes von Lehners + Wittorf (06/2019) wurde das Plangebiet in drei Bereiche mit unterschiedlichen Versickerungskategorien bzw. Möglichkeiten der dezentralen Versickerung eingeteilt (s. Abb. 18). Im blauen Bereich parallel zur Kronsforder Landstraße ist eine eingeschränkte oberirdische Versickerung möglich. Im grünen Bereich ist eine eingeschränkte oberirdische Versickerung nach Durchörten der bindigen Deckschicht möglich. Im roten Bereich ist aufgrund des hoch liegenden Grundwasserstauers bzw. des hohen Grundwasserspiegels keine Versickerung möglich.

Die Bewertung des Bodens erfolgt über die Bodenfunktionen, die in § 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) benannt werden. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen die natürlichen Bodenfunktionen sowie die Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte:

- natürliche Lebensraumfunktion des Bodens für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Standort für natürliche Vegetation sowie für Kulturpflanzen,
- Regelungsfunktion: Boden als Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, sowie Boden als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers,
- Archivfunktion durch Speicherung von natur- und kulturgeschichtlichen Informationen im Boden.

Darüber hinaus wird der Natürlichkeitsgrad des Bodens bewertet. Ziel ist es, die durch den Menschen möglichst wenig beeinflussten Böden zu schützen.

Die Lebensraumfunktion des anstehenden Bodens ist auf Grund der mittleren bis hohen Bodengüte von mittlerer Bedeutung als Standort für natürliche Vegetation sowie von hoher Bedeutung in Bezug als Standort für Kulturpflanzen.

Die Regelungsfunktion – und damit die Grundwasserschutzfunktion - der anstehenden Mergelböden weist auf Grund der geringen Wasserdurchlässigkeit und des geringeren Porenvolumens eine höhere Bedeutung für den Grundwasserschutz auf.

Die Archivfunktion des Bodens ist eher gering, da die vorkommenden Böden naturgeschichtlich eher oft vorkommen.

Der Natürlichkeitsgrad des Bodens ist auf Grund der landwirtschaftlichen Nutzung als mittel zu bewerten.

<u>Bewertung:</u> Böden mit überwiegend allgemeiner Bedeutung und intensiver Nutzung (Vorbelastung).

<u>Vorbelastungen/Altlasten:</u>

Der allergrößte Teil des Plangebietes wird derzeit landwirtschaftlich genutzt, so dass großflächig von einer anthropogenen Überformung der Böden auszugehen ist (regelmäßiger Pestizid- und Herbizideinsatz, dauerhafte Bodenbearbeitung). Dies gilt auch insbesondere für die bis

vor einigen Jahren intensiv bewirtschafteten Obstbaumareale, die aktuell ebenfalls landwirtschaftlich bestellt werden.

An der Kronsforder Landstraße 201 befindet sich ein Gärtnereibetrieb, für den potenziell altlastenverdächtige gewerbliche Altnutzungen verzeichnet sind.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Versiegelungen und Überbauungen führen grundsätzlich zur Zerstörung des natürlichen Bodengefüges und zum Verlust der natürlichen Bodenfunktionen sowie zu einem erhöhten Oberflächenabfluss und damit zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Betroffen sind hier voraussichtlich überwiegend bindige Geschiebeböden.

Die ausschlaggebenden Wirkfaktoren mit den tiefgreifendsten Auswirkungen auf den Boden sind nachfolgend zusammengestellt:

- Der erforderliche Oberbodenabtrag bedeutet eine tiefgreifende Zerstörung von Bodenfunktionen und bei Bodenversiegelung gehen Bodenfunktionen verloren.
- Meist besteht Auftrag/Überdeckung aus einem Material, das andere Eigenschaften hat als der gewachsene Boden.
- Die Verdichtung führt ebenfalls dazu, dass die Bodenfunktionen beeinträchtigt werden. Der Wirkfaktor tritt oft baubedingt, d. h. durch Verwendung der Böden für Bauwege, Lagerplätze etc. auf.
- Unter Umständen kann es zu Stoffeinträgen kommen, wobei Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen verschiedener Bodenfunktionen zur Folge haben können.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Wirkfaktoren auf das Schutzgut Boden aufgeführt:

Wirkung	Betroffenheit der Teilfunktionen
Abtrag	Zerstörung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts. Veränderung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Versiegelung	Zerstörung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Störung des Wasserhaushalts und Beeinträchtigung des Nährstoffhaushalts Beeinträchtigung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Überdeckung	Kurzfristige Zerstörung des Lebensraums für Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen, langfristig Veränderung des Lebensraums für Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts Veränderung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Verdichtung	Beeinträchtigung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts Veränderung des Filter- und Puffervermögens für Fremdstoffe

Tabelle 1: Wirkung des Vorhabens und Betroffenheiten der Teilfunktionen

Die Überplanung der bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen führt zu einem erheblichen Eingriff in das Schutzgut Boden. Eine detaillierte Zusammenstellung des ermittelten Kompensationsbedarfs findet sich im Umweltbericht zum Bebauungsplan. Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;

- Herausnahme von insgesamt ca. 7 ha großen Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und Überführung in eine extensive Nutzung (z.B. Gehölzgürtel Glindbruch, Pufferstreifen Kronsforder Landstraße, Knickschutzstreifen);

- planexterne Ausgleichsmaßnahmen auf den Flächen des Ökokontos Ovendorfer Hof

Insgesamt betrachtet wird der Eingriff in das Schutzgut Boden durch die dargestellten Maßnahmen als ausgeglichen angesehen.

7.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Ausgangssituation

Hydrologie/Grundwasser:

Es wurde sowohl freies als auch gespanntes Grundwasser sowie Schichtenwasser angetroffen. Die gemessenen Wasserstände liegen zwischen rd. NHN +8,0 m und rd. NHN +10,4 m und wurden während einer langen Trockenperiode gemessen. Nach einer niederschlagsreichen Periode und/oder im Frühjahr ist mit ca. 0,5 m höheren Wasserständen zu rechnen.

Unabhängig davon ist je nach Niederschlagsintensität wegen der wassersperrenden oberflächennahen bindigen Bodenschichten mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche zu rechnen. Parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft auf der Südseite ein Bereich, in dem der Grundwasserstauer unterbrochen ist und zum Teil versickerungsfähige Sande im Untergrund anstehen. Die Strömungsrichtung des Grundwassers folgt der Topographie des Geländes, so fungiert der oben genannte Höhenrücken als Wasserscheide (gestrichelte Linie in Abbildung).

Oberflächengewässer: Abbildung 18 zeigt die Oberflächengewässer und Vorfluter im Umfeld des Plangebietes. Im Bereich Saurer Bruch verlaufen der Grenzgraben und der Sauerbruchgraben, die zusammen in den Elbe-Lübeck-Kanal entwässern; südöstlich des Plangebietes erstreckt sich der Glindbruchgraben in der gleichnamigen Niederung, der in den Niemarker Landgraben entwässert. Zudem gibt es einige Kleingewässer (s. auch Kap.7.3.6).



Abbildung 18: Senken- und Fließwegekarte (UNV 2021)

Die Senken- und Fließwegekarte (s. Abbildung) zeigt potenzielle temporäre Einstaubereiche von Oberflächenwasser bei Starkregenereignissen. Größere Senken liegen südlich der Kronsforder Landstraße sowie in der Glindbruch-Niederung.

Lokale Wasserhaushaltsbilanz:

Anhand einer Auswertung von Niederschlagsdaten und Pegelständen in den Vorflutern über einen Betrachtungszeitraum von 12 Jahren (2002-14) wurde im Rahmen der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes eine Wasserhaushaltsbilanz mit dem Ergebnis erstellt, dass im Mittel ca. 32 % des Jahresniederschlags zum Abfluss in den Vorfluter kommen. Der Abfluss teilt sich auf in Oberflächenabfluss (ca. 14 %) und unterirdischen Zwischen-/Basisabfluss (ca. 18 %). Nach starken Niederschlagsperioden kann der Boden so stark wassergesättigt sein, dass ein größerer Anteil des Niederschlags auf der Geländeoberfläche zum Abfluss in den Vorfluter gelangt. Der restliche Teil (ca. 68 %) verdunstet.

Die Berechnungen ergaben, dass der mittlere Jahresniederschlag 667 mm beträgt, der natürliche mittlere Abfluss im unbebauten Plangebiet bei 3,6 l/s liegt und der mittlere natürliche Hochwasserabfluss bei 32,9 l/s.

Hochwasser:

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten des Elbe-Lübeck-Kanals, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht gesondert zu berücksichtigen sind.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Die Bebauung von Einzugsgebieten ist durch die geplante hohe Versiegelung im Plangebiet oftmals mit erheblichen Eingriffen in die Gewässermorphologie und den lokalen Wasserhaushalt verbunden. Dazu kommen Einleitungen von Abflüssen und Stoffen aus Anlagen der Siedlungsentwässerung, die das Abflussregime siedlungsnaher Gewässer beeinflussen.

Das maßgebende Ziel des erarbeiteten Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes von Büro Lehners + Wittorf (2021) ist somit die Minimierung der Schädigung des natürlichen Wasserhaushalts und daraus folgend eine Minimierung der Belastung der lokalen Vorfluter und Gewässer. Darüber hinaus begünstigt insbesondere der Erhalt der Verdunstungsleistung im Siedlungsbereich ein verträgliches urbanes Mikroklima. Der natürliche Wasserhaushalt wird dabei durch die drei Faktoren Verdunstung, Grundwasserneubildung und Abfluss geprägt. Die Ermittlung der Wasserhaushaltsbilanz bezieht sich auf hydrologische Mittelwerte, bei der Regenwassermengenbewirtschaftung steht jedoch der Umgang mit Starkregenereignissen und dem Regenwasserrückhalt zur Dämpfung der Direktabflüsse im Vordergrund.

Für die Betrachtung der Veränderungen in der Wasserhaushaltsbilanz des geplanten Gewerbegebiets bestehen derzeit zwei verschiedene Ansätze:

- der Nachweis gemäß den „Wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten in Schleswig-Holstein – Teil 1: Mengenbewirtschaftung (Merkblatt A-RW 1)“ sowie
- die Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen gemäß DWA-M 102-4 (Entwurf 2021).

Bei beiden Verfahren wird mithilfe einer vereinfachten Wasserhaushaltsbilanz die Abweichung vom potenziellen Ausgangszustand ermittelt. Das Ziel beider Merkblätter ist der Erhalt des

lokalen Wasserhaushalts gemäß dem Verschlechterungsverbot nach EG-WRRL und WHG. Dabei soll die Veränderung des Wasserhaushaltes durch Siedlungsaktivitäten so gering wie möglich gehalten werden, wie es ökologisch umsetzbar als auch technisch und wirtschaftlich vertretbar ist. Der Erhalt der Flächendurchlässigkeit (Verdunstung, Versickerung) und die Stärkung der städtischen Vegetation (Verdunstung) spielen eine maßgebende Rolle, so dass u. a. durch deren Umsetzung der oberflächige Abfluss reduziert werden kann und eine Annäherung an den unbebauten Zustand erzielt wird. Gemäß A-RW 1 und DWA-M 102-4 gilt schon bei einer Abweichung nur einer Wasserhaushaltskomponente von mehr als 5 % der gesamte Wasserhaushalt des B-Plan-Gebietes als deutlich geschädigt.

Im Ergebnis empfiehlt daher das erarbeitete Regenwasserbewirtschaftungskonzept sowohl Maßnahmen zur Reduzierung von Abflüssen durch Festlegung von Oberflächengestaltungen, Bepflanzungen und Regenwasserrückhaltungen (Klimavorsorge) als auch die Bewirtschaftung der höheren Direktabflüsse zum Schutz der Vorflutgewässer (Regenwassermengenbewirtschaftung). Infolge des in Kap. 7.3.3 dargestellten schlechten Versickerungspotenzials der im Plangebiet vorkommenden Böden ist die Versickerung von Niederschlagswasser dabei keine geeignete Maßnahme.

Nach einer ausgiebigen Variantenbetrachtung verschiedenster Bewirtschaftungskonzepte wurde die sog. Variante II „RRB mit Starkregenüberlauf in die Niederung und Drosselung beim Durchlass an der Raabrede“ favorisiert und bildet damit die Grundlage für die vorliegende Bebauungsplanung. Dafür wurden folgende Festlegungen für die Regenwasserbewirtschaftung getroffen:

- Regenwasserrückhaltung auf den Gewerbegrundstücken durch entsprechende Oberflächengestaltung und Rückhalteräume,
- Regenwasserrückhaltung von Abflüssen aus den öffentlichen Flächen und den gedrosselten Abflüssen der Gewerbegrundstücke in zentralen Regenrückhaltebecken,
- Regenwasserrückhaltung von Überlaufvolumina aus den Regenrückhaltebecken in der Glindbruchbachniederung zur Begrenzung der Abflüsse im Glindbruchbach.

Der Pufferstreifen entlang der Kronsforder Landstraße wird für den Regenwasserrückhalt rechnerisch nicht berücksichtigt, kann aber als Rückstaufläche für die öffentliche Regenwasserkanalisation dienen.

<u>Regenwasserrückhaltung auf Gewerbegrundstücken:</u>

Der Regenwasserabfluss von den Gewerbeflächen in die öffentliche Kanalisation wird nach Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben und der Wasserbehörde auf 15 l/(s·ha) für eine Jährlichkeit von 30 Jahren begrenzt. Dieser Wert ergibt sich aus der kritischen Regenspende von r_{krit} = 15 l/(s·ha), der nach DWA-A 166 für die Dimensionierung von Regenklärbecken anzusetzen ist. Für diese Einleitbegrenzung sind auf den Gewerbegrundstücken zusätzliche Regenwasserrückhalterräume (RRR) vorzusehen. Diese können z. B. durch Stauraumkanäle, ober- und unterirdische Speicherbecken, Teiche oder Zisternen bereitgestellt werden. Ebenso ist die Herstellung von oberirdischen Rückhaltemaßnahmen in Geländesenken für die Starkregenvorsorge möglich.

Zudem wurden umfängliche Begrünungsmaßnahmen konzipiert, die in Kap. 7.3.5 ausführlich beschrieben werden und Teil der Festsetzungen sind. Sie erhöhen die Verdunstungsrate und tragen somit zur Verbesserung der Wasserhaushaltsbilanz bei:

- Dezentrale Rückhaltung und Verdunstung auf den privaten Grundstücken durch vollständige Begrünung der Dachflächen
- Bepflanzung der an öffentliche Straßenverkehrsflächen bzw. an die freie Landschaft (Ausnahme: vorhandener Knick) angrenzenden Grundstücksgrenzen mit Bäumen
- Bepflanzung der Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen mit Bäumen
- Bepflanzung der unversiegelten Flächen mit Bäumen.

Regenwasserrückhaltung im Gewerbegebiet:

Die gedrosselten Niederschlagsabflüsse von den Gewerbeflächen sowie das Regenwasser von den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sollen zwei zentralen Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt werden, die den Abfluss in die Glindbruchbachniederung weiter drosseln. Beide RRB leiten die Abflüsse bis zu einem 2-jährlichen Ereignis gedrosselt in den Glindbruchbach ab. Für höhere Abflüsse erhalten beide Becken einen Überlauf. Grundsätzlich ist jedem Rückhaltebecken ein Regenklärbecken vorzuschalten. Ggf. können auch kombinierte Anlagen hergestellt werden.



Abbildung 19: Regenwasserbewirtschaftungskonzept (Lehners + Wittorf 2021)

Zur Ableitung von Extremereignissen (T > 5a) sind entlang der Straßenzüge Notwasserwege geplant, die wie Grünstreifen ausgebildet werden können und etwas tiefer als die umliegenden Bebauungsflächen liegen. Bei einem Starkregenereignis kann so das Oberflächenwasser über diese Flächen in die vorgesehenen Retentionsräume bzw. die Glindbruchgrabenniederung abgeleitet werden. Zusätzliches Retentionsvolumen bei Rückstau steht bei Starkregenereignissen in einem Teil des nördlich gelegenen Pufferstreifens zur Verfügung.

Regenwasserrückhaltung in der Glindbruchbachniederung:

Grundsätzlich ist eine Rückhaltung in den Grabenniederungen des Glindbruchs mit relativ einfachen baulichen Maßnahmen (Drossel im Gewässer) möglich. Dies bedingt jedoch einen Gewässerausbau mit den entsprechenden rechtlichen Genehmigungen außerhalb des B-Plan-Gebietes. Die Grabenniederung wird derzeit als Grünlandfläche mit jährlicher Mahd bewirtschaftet. Durch die Erhöhung der Abflüsse und Nutzung als Retentionsraum wird die Niederung zukünftig häufiger überflutet. Zur Begrenzung des Flutraumes wird die Jährlichkeit für den Drosselablauf an der Raabrede auf n = 5a festgelegt. Darüber hinaus wird das Wasser über eine Hochwasserentlastung abgeleitet.

Es wurde ein Retentionsvolumen von ca. 17.100 m³ in der Niederung für ein 5-jährliches Regenereignis berechnet. Die entsprechende Überflutungsfläche ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Es ergibt sich eine Einstauhöhe von +10,0 mNHN. Das errechnete Speichervolumen von 17.100 m³ in der Niederung wird statistisch in einem Wiederkehrintervall von T_n = 13 a erreicht.

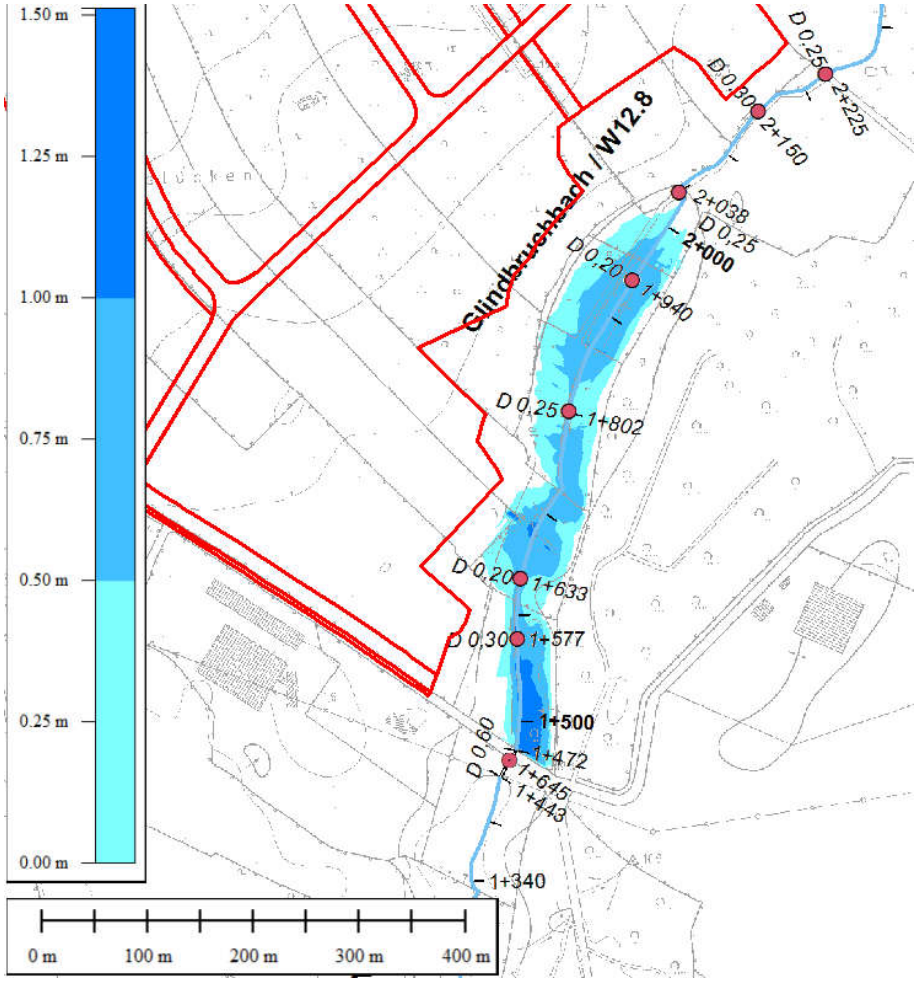


Abbildung 20: Überflutungsfläche Glindbruchbachniederung n=5a (Lehners + Wittorf 2021)

Zur Begrenzung der Vernässung in der Niederung wurde abgestimmt, den Überlauf zur Hochwasserentlastung bereits bei +9,8 mNHN anzuordnen. Das Retentionsvolumen in der Niederung beträgt bei diesem Wasserstand ca. 11.200 m³ und wird statistisch alle 5,5 Jahre erreicht, womit die Vorgaben der Wasserbehörde eingehalten werden. Die vollständige Entleerung dauert ohne Folgeniederschläge rechnerisch 4,3 Tage. Die zeitweise Regenwasserrückhaltung im Glindbruch hat keine negativen Auswirkungen auf das angrenzende Deponiegelände.

Wasserhaushaltsbilanz:

Im Rahmen des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes wurde eine überschlägige Berechnung gem. A-RW 1 erstellt. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen konnte trotz der geplanten hohen Versiegelung eine Abweichung des Wasserhaushaltes von > 15 % vermieden werden. Die Zuordnung des geplanten Entwässerungssystems zum Fall 2 „deutliche Schädigung des naturnahen Wasserhaushaltes“ bedeutet trotzdem noch eine erhebliche Veränderung der Wasserhaushaltsbilanz auf Quartiersebene.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen:

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Festsetzung eines extensiven Gründachanteils von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8,
- Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen,
- Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s·ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren,
- Ableitung des Regenwassers von Verkehrsflächen in offenen Gräben und Mulden,
- Anlage von zwei zentralen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken mit einem Gesamtvolumen von ca. 3.300 m³, Drosselung auf 5 l/(s·ha), Überlauf in die Niederung,
- Rückhaltung von Starkregenereignissen in der Grabenniederung des Glindbruchs, Drosselung auf 0,6 l/(s·ha) auf Höhe der Raabrede, Hochwasserüberlauf ab NHN +9,8 m,
- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;

Insgesamt betrachtet wird der Eingriff in das Schutzgut Wasser durch die dargestellten Maßnahmen als ausgeglichen angesehen.

7.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen

Ausgangssituation

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und anschließender Variantenuntersuchung erfolgte 2016 eine Biotoptypenkartierung des gesamten Untersuchungsraumes zwischen ELK im Nordwesten und Glindbruchniederung im Südosten (Büro BBS, Kartengrundlage: OSM OpenTopoMap). Darauf aufbauend und unter Verwendung der in den Jahren 2018 und 2019 erfolgten Vermessung für die Kernbereiche der geplanten Gewerbeflächen nördlich und südlich der

Kronsforder Landstraße sowie von weiteren Ortsbegehungen wurde ein Biotop- und Nutzungstypenplan erstellt, der auf Ebene der Bebauungsplanung auch für die erstellte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung verwendet wurde (Büro Andresen Landschaftsarchitekten, Kartengrundlage: Vermessung in UTM).

Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte in 9 Wertstufen, wobei 1 einen sehr geringen Wert darstellt und 9 den höchsten Wert. Nachfolgend werden die vorhandenen relevanten Biotopstrukturen im Plangebiet (Knicks, Buchenreihe, Pappelreihe, Allee, Obstwiesen, Kleingewässer) zusammenfassend dargestellt.

Knicks: Wie der Biotop- und Nutzungstypenplan zeigt, besteht der vorherrschende Biotoptyp im Plangebiet aus intensiv genutzten Ackerflächen sowie aus Knicks verschiedener Wertstufen. Die Knicks verlaufen überwiegend in Nordwest - Südost-Richtung.

Buchenreihe: Hervorzuheben ist zudem eine Reihe aus 26 ca. 100-jährigen Rotbuchen (Fagus sylvatica) zwischen ehemaligem Obsthof an der Kronsforder Landstraße und Glindbruchniederung. Die Buchen stehen auf einem sehr flachen Wall mit magerer Grasflur. Beidseitig des Walls grenzen etwa 7 m breite Grasfluren an.

Pappelreihe: Südwestlich und parallel zur Buchenreihe steht eine Baumreihe aus ca. 230 engstehenden ca. 50-60 jährigen Pappeln (Populus nigra) sowie ca. 15 Bäumen mit anderen Baumarten (Eiche, Esche, Ahorn, Hainbuche).

Allee: Die Allee an der Kronsforder Landstraße ist überwiegend aus Linden (Tilia platyphyllos) bestanden. Die Baumabstände sind unregelmäßig, das Alter variiert. Die südliche Baumreihe der Allee mit 40 Einzelbäumen liegt im Geltungsbereich des B-Plans, die nördliche Baumreihe liegt außerhalb.

Ostwiesen: Am alten Obsthof an der Kronsforder Landstraße sind zwei kleinere Obstwiesen als Relikte des ehemaligen Obstgutes Semiramis sowie einige ältere Laubbäume erhalten (Blutbuche, rotblühende Kastanie, Rotbuche, Bergahorn, Birke). Auch am östlichen Plangebietsrand im Übergang zum Glindbruch wurde eine Obstanbaufläche mit jüngeren Halbstämmen als Ausgleich für die Rodungen des Obstgutes erhalten.

Kleingewässer: Im Plangebiet befinden sich drei Kleingewässer. Zwei von den Gewässern zählen zu den gesetzlich geschützten Biotopen. Außerhalb des Plangebietes liegen einige Kleingewässer in der Glindbruchniederung, die z.T. als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der BAB 20 entstanden sind. Ein weiteres arten- und strukturreiches Kleingewässer außerhalb des Geltungsbereiches liegt in der Ackerfläche zwischen der Kronsforder Landstraße und der Raabrede.

Am südöstlichen Plangebietsrand erstreckt sich die Glindbruchniederung, die nicht Teil des Plangebietes ist. Sie wird fast durchgehend von Knicks mit teilweise sehr großen und alten Überhältern gegenüber den Ackerflächen räumlich abgegrenzt. Die Niederung umfasst beidseitig des Glindbruchbaches einen Biotopkomplex mit z. T. hochwertigen und geschützten Biotopstrukturen, z.B. Feuchtgrünland, Nasswiesen, Feuchtwald mit Weiden, Eschen und Erlen, Kleingewässer, Großseggenried, Röhricht, Dauergrünland. Südöstlich der Niederung schließt sich ein Eichen-Hainbuchenwald an.

Teile der beschriebenen Biotopstrukturen im Plangebiet entstanden als Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodungen der Obstplantagen des Obstgutes Semiramis. In der Glindbruch-Niederung südöstlich des Plangebietes befinden sich weitere Ausgleichsmaßnahmen, die im Zuge der BAB 20 realisiert wurden.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Acker: Bei den für Gewerbeflächen überplanten ca. 44,5 ha großen Ackerflächen handelt es sich um überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, die durch die intensive Bodenbearbeitung und den regelmäßigen Einsatz von Pestiziden und Dünger vorbelastet sind und nur einen geringen Biotopwert aufweisen. Trotz der Vorbelastung ist der großflächige Verlust als erheblich einzuschätzen. Ein kleinerer Teil der Ackerflächen wird in einem ca. 30 m breiten Streifen an der Kronsforder Allee extensiviert und hainartig mit Gehölzen bepflanzt (M1-5, s.u.).

Knicks: Das gesetzlich geschützte Knicksystem kann in großen Teilen im Plangebiet erhalten werden. Dies gilt insbesondere für die Knickstrukturen, die den Übergang zur freien Landschaft bilden, sowie für die Knickstrukturen am südöstlichen Rand des Plangebietes im Übergang zum Glindbruch.

Die im Plangebiet liegenden Knicks müssen teilweise für die Haupterschließung oder für die Grundstückserschließungen durchbrochen werden. Letztere können zumindest in Teilen an den zukünftigen seitlichen Grundstücksgrenzen neu angelegt werden. Einzelne Knickabschnitte werden jedoch komplett überplant.

Buchenreihe: Für die Haupterschließung muss die Buchenreihe an einer Stelle unterbrochen werden, so dass drei Buchen überplant werden.

Pappelreihe: Die Pappelreihe wird komplett überplant.

Allee: Das neue Gewerbegebiet wird über zwei neue Knotenpunkte an die Kronsforder Landstraße angebunden. Dafür ist der Bau zusätzlicher Abbiegespuren notwendig, durch die in den Alleebestand eingegriffen wird. In einer Variantenbetrachtung (Büro pbh 08/2021, vgl. Anlage zur Begründung) wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft. Grundsätzlich bestehen die Möglichkeiten, die Knotenpunkte über neue Kreuzungen und/oder Kreisverkehre bzw. den Aus- oder Umbau der bestehenden Anbindung Raabrede herzustellen. Die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten wurden geprüft und die Auswirkungen in einer Matrix dargelegt (vgl. Anlage). Im Ergebnis soll der Ausbau von zwei neuen signalisierten Knotenpunkten erfolgen. Demnach werden insgesamt 18 Alleebäume der südlichen Alleereihe überplant.

Die Ermittlung der Anzahl der Ersatzbäume erfolgt nach der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in Lübeck vom 18.12.2006 auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

Obstwiesen und Einzelbäume am Obsthof: Die Obstwiesen entfallen, sobald die Nutzung des Obsthofes aufgegeben wird und die Umwandlung in eine Gewerbefläche erfolgt. Die markanten und großen Einzelbäume bleiben erhalten.

Kleingewässer: Es werden drei Kleingewässer überplant.

Neuanlage von Vegetationsstrukturen:

Dem o.g. Verlusten stehen die geplanten umfänglichen Bepflanzungs- und Extensivierungsmaßnahmen im gesamten Plangebiet gegenüber, die auf der Ebene der verbindlichen Bebauungsplanung gesichert wird sollen:

- Anpflanzfestsetzungen auf den Gewerbegrundstücken
- Begrünungen des öffentlichen Straßenraums
- Erhalt und Neuanlage von Knicks
- Anpflanzungen von Bäumen

- Anpflanzungen in öffentlichen Grünflächen und Grünzügen
- Maßnahmen am Rand der Glindbruchniederung
- Maßnahmenfläche an der Raabrede
- Weitere Ausgleichsmaßnahmen

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen:

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen;
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof;
- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Neupflanzungen von 53 Alleebäumen;
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä.);
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 300 Wildobstgehölzen;
- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung;
- Anlage von extensiven Dachbegrünungen;
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede.

7.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften

Ausgangssituation

Zur Beurteilung der Fauna im Plangebiet und artenschutzrechtlicher Betroffenheiten wurde das Büro BBS Greuner-Pönicke mit der Kartierung verschiedener Tiergruppen sowie einer artenschutzrechtlichen Prüfung beauftragt. Die Kartierungen erfolgten in den Jahren 2016/17 für den Bereich der Variantenuntersuchung sowie 2021 für den Geltungsbereich des Bebauungsplans bzw. darüber hinaus gehender Wirkräume (z.B. Glindbruch). Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammenfassend dargelegt:

Haselmaus: Im Rahmen der Untersuchungen in 2016 konnten keinerlei Nachweise von Haselmaus-Vorkommen im Untersuchungsgebiet erbracht werden. Weder konnten in den Tubes und Kästen Tiere oder Nester festgestellt werden, noch fanden sich sonstige Hinweise wie Freinester oder Fraßspuren, so dass ein Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsgebiet

sicher ausgeschlossen werden kann. Die Plausibilisierung des Ergebnisses durch Prüfung von Veränderungen am Gehölzbestand zeigte in 2021, dass das Ergebnis weiterhin gültig ist.

Brutvögel: Im Vergleich zu 2016 wurden 2021 80 heimische Vogelarten festgestellt. (sechs weniger als 2016), davon 65 regelmäßige Brutvögel. Die geringere Artenzahl ist auf den verkleinerten Untersuchungsraum zurück zu führen. Die verbreiteten und anspruchslosen Arten der Gehölze, Wälder, Boden und Gebäudebrütern sind weiter vorhanden. Rot- und Schwarzmilan wurden nur als Nahrungsgast beobachtet, der Horst aus 2016 ist nicht mehr vorhanden. Rotmilan und Rebhuhn wurden im Vergleich zu 2016 nicht mehr als Brutvögel festgestellt, Grünspecht und Neuntöter (mit drei Revieren) sind weiter vorhanden.

Wachtel und Feldlerche gelten in SH als gefährdet. Die Feldlerchenzahl ist bei gleicher betrachteter Fläche leicht zurückgegangen. Dies ist dadurch begründet, dass auf zwei landwirtschaftlichen Flächen (~50% der Gesamtfläche) Raps angebaut wurde und dadurch diese Flächen als Brutplatz unbrauchbar sind. So sind im Geltungsbereich „nur noch“ sechs Feldlerchenpaare (2021), wo es 2016 noch acht Paare waren.

Rauch- und Mehlschwalbe, Baumpieper und Feldschwirl sind weiter als Brutvögel vertreten. Bei der Vorwarnliste (RL Status „V“) werden derzeit Wachtel, Waldschnepfe, Gartenrotschwanz, Pirol, Feldsperling und Goldammer geführt, die in beiden Kartierungsjahren festgestellt wurden.

Mit Mäusebussard (minus zwei Paare), Waldohreule, Grün-, Schwarzsprecht und Neuntöter kommen weiterhin fünf streng geschützte Arten hinzu, Schwarzspecht und Neuntöter sind darüber hinaus im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet. Für den Kranich (streng geschützte Art sowie Listung im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie) konnte 2021 im Gegensatz zu 2016 im Feuchtgebiet (Wiese) des Glindenbruchgrabens ein Brutnachweis erbracht werden.

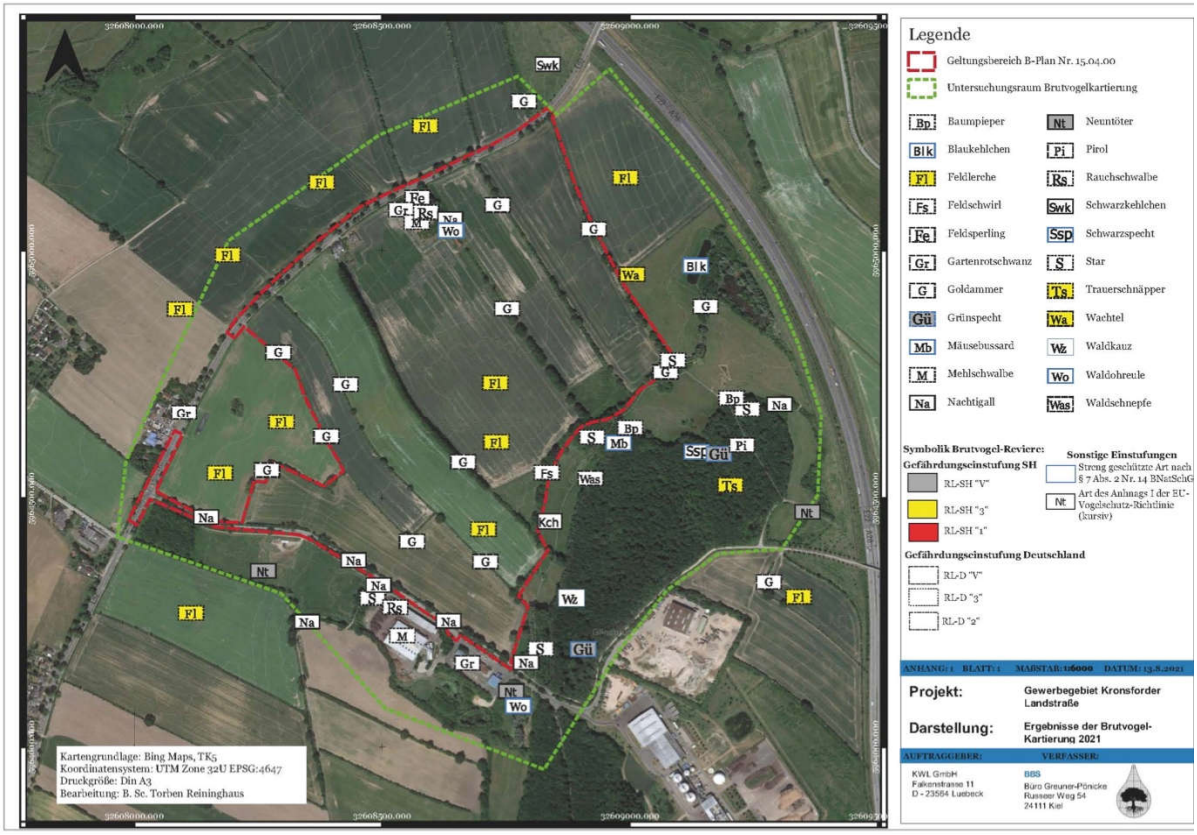


Abbildung 21: Ergebnisse der Brutvogelkartierung (Büro BBS 2021)

Somit hat sich die Wertigkeit des Gebietes seit der Kartierung in 2016 nicht verändert und zeigt weiter die hohe ökologogische Wertigkeit auf.

Die Bewertung der Teilräume des gesamten Untersuchungsgebietes zeigt dabei deutliche Unterschiede in der Wertigkeit der Flächen für gefährdete Vogelarten. Abbildung zeigt, dass das geplante Gewerbegebiet „nur“ in dem Bereich 2 mit lokaler Bedeutung liegt mit z.T. Störpotenzial für den Bereich Süd 1 (Glindbruch) mit regionaler Bedeutung.

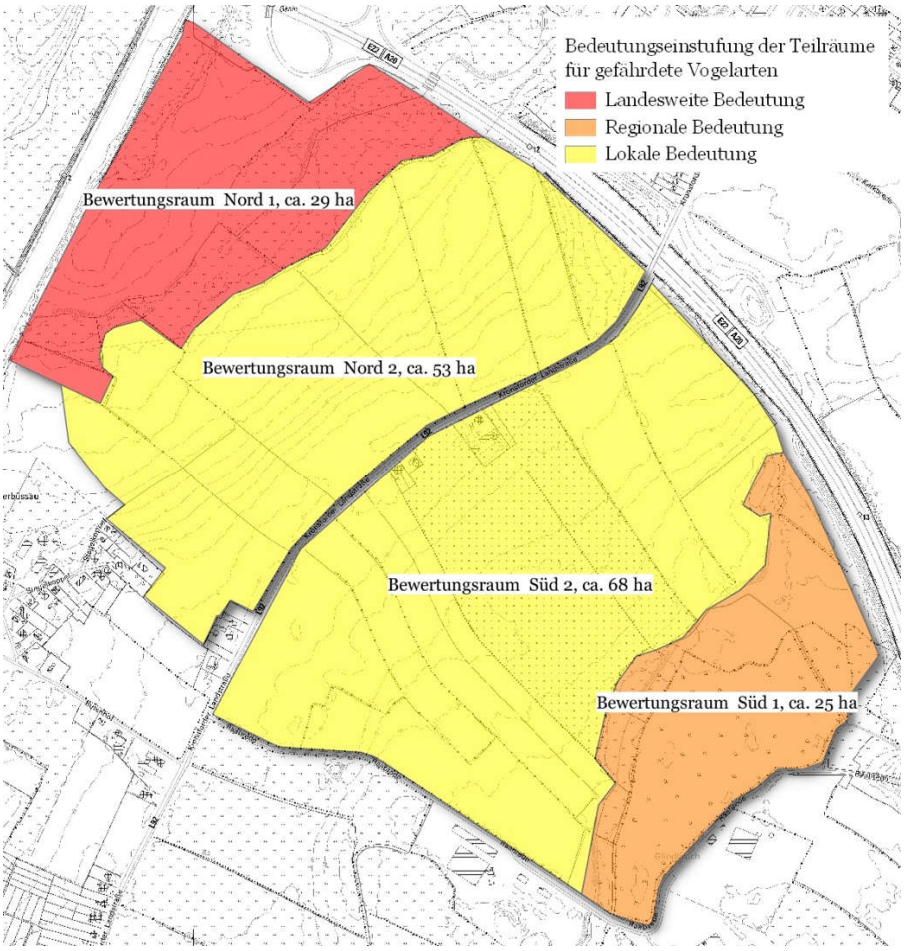


Abbildung 22: Bewertung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS 2017)

Rastvögel: Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben.

Fledermäuse: Es wurden mit Großem Abendsegler, Breitflügel-, Zwerg- und Mückenfledermaus sowie vermutlich Wasserfledermaus fünf Arten diagnostiziert. Neben diesen sind weitere Arten als Potential anzunehmen. Jagdlich stark frequentierte Bereiche befinden sich an der Kronsforder Landstraße auf der Höhe des alten Obstgutes und dessen Umfeld sowie an der Raabrede und am Glindbruch (s. auch Abbildung). Eine aktuelle Quartiersnutzung (Wochenstube) befindet sich im Dachbereich einer Scheune beim alten Obstgut. Zudem wurden geeignete Höhlenbäume (z.B. an der Kronsforder Landstraße) für eine Großquartiernutzung festgestellt.

Weitere Säugetiere: Der Fischotter ist an Gewässer gebunden, in Lübeck nachgewiesen und am ELK und Landgraben zu erwarten. Der Glindbruchgraben ist für die Art zu klein. Da Fischotter auf Nahrungssuche jedoch bis zu 20 km am Tag zurücklegen, ist eine Wanderung entlang des Grabens nicht auszuschließen. Aufgrund mangelnder Strukturen ist ein Bau oder Ruheraum in diesem Bereich unwahrscheinlich.

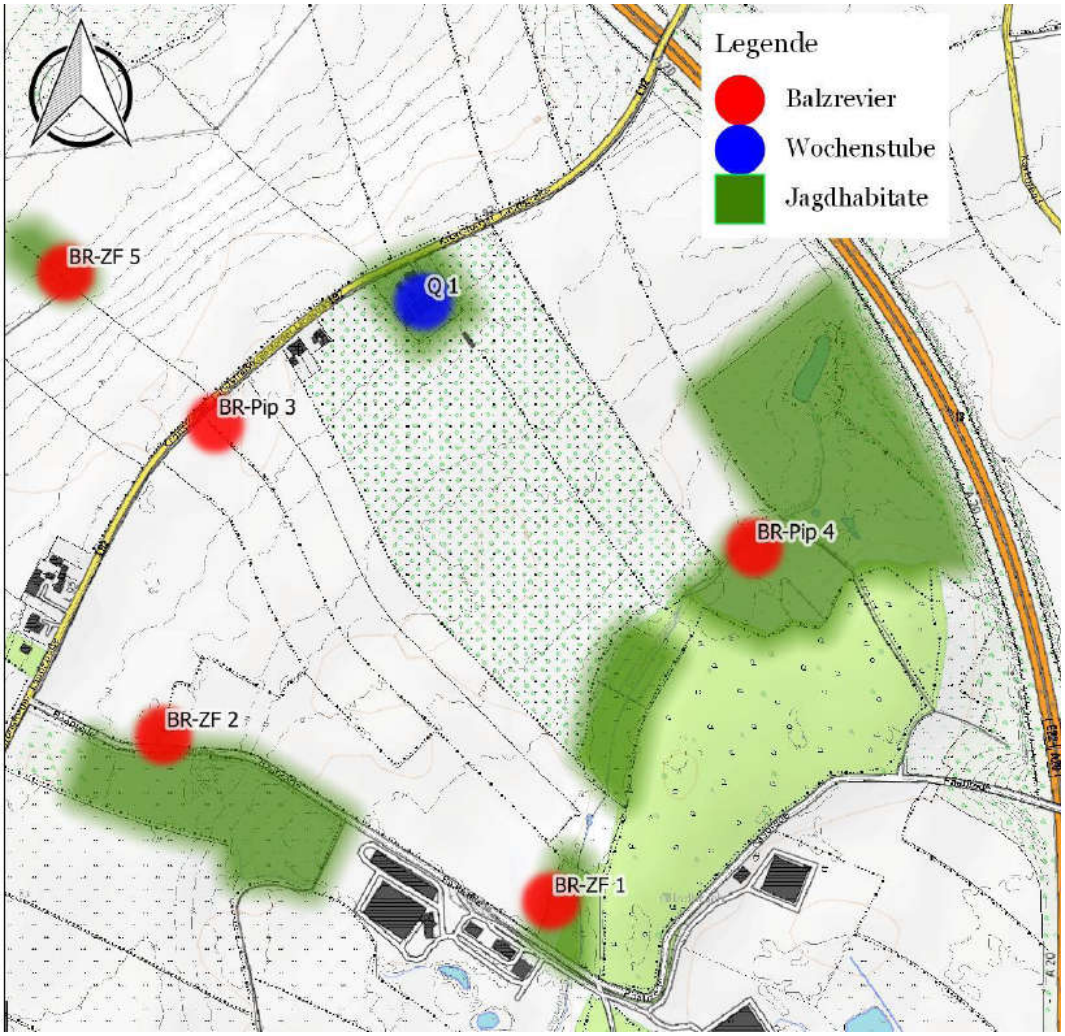


Abbildung 23: Wichtige Habitatstrukturen für die Fledermäuse (Büro BBS 2021)

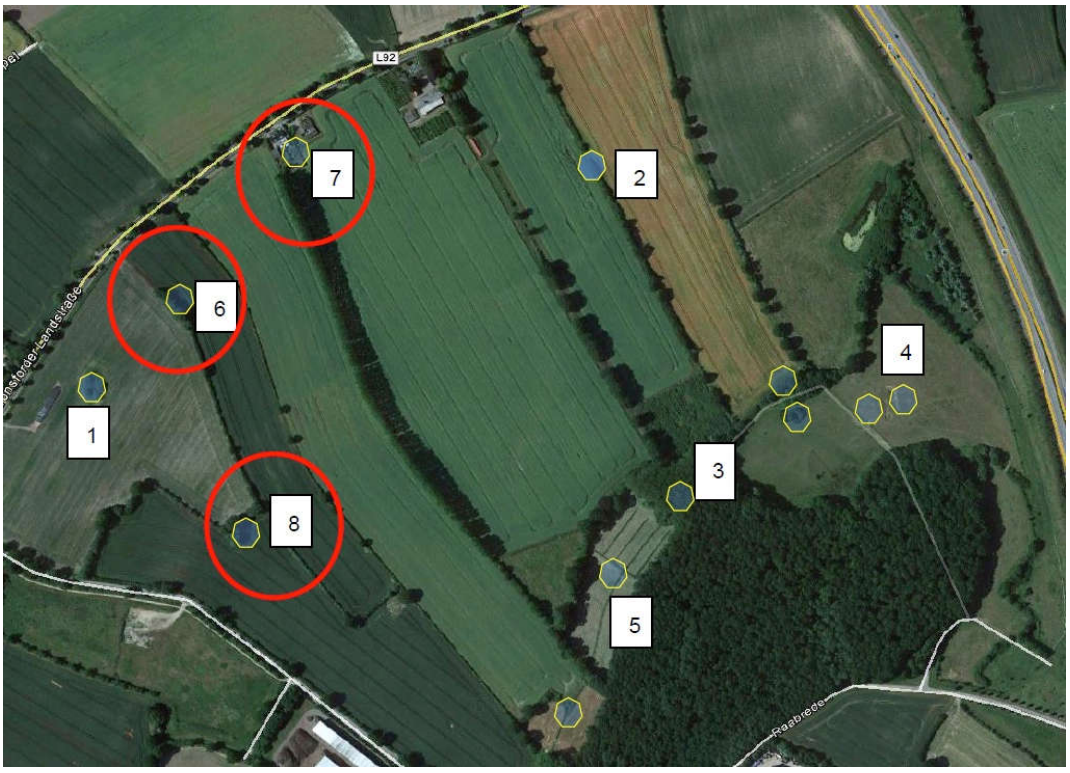


Abbildung 24: Untersuchungspunkte Amphibien, in rot= überplante Gewässer (Büro BBS 2021)

Ein Vorkommen des Bibers im Wirkraum ist nicht bekannt und auszuschließen. Der Wolf wird den Vorhabenraum allenfalls als Wanderkorridor verwenden, doch auch dies ist aufgrund der Nähe zu Siedlungsstrukturen eher unwahrscheinlich.

Amphibien: 2016 wurden fünf Stillgewässer/-komplexe untersucht (s. Abbildung). 2021 wurden ein weiteres, sehr kleines Gewässer an einem Knick im nördlichen Teil entdeckt (Nr. 6) sowie ein Gartenteich bei den aktuell nicht mehr bewohnten Häusern Hausnummer 207 (Nr. 7). Das Kleingewässer Nummer 8 war 2016 trocken, zeigte im Frühjahr 2021 Wasserführung, aber war Anfang August wieder trocken gefallen. Auch die Prüfung des Gewässers Nr. 1 im August 2021 zeigte einen starken Rückgang der Wasserführung und Verschlammung.

Reptilien: Es erfolgten keine Kartierungen von Reptilien. Für diese Arten fehlen die trockenmageren Habitate, die z.B. die Zauneidechse ermöglichen könnten. Der Untersuchungsraum weist eher schwere lehmige Böden aus, die überwiegend als Acker genutzt werden. Auch bei den Kartierungen wurden keine Reptilien als Anhang VI-Arten bei Nebenbeobachtungen festgestellt.

Weitere Arten: Weitere artenschutzrechtlich relevante Arten nach Anhang IV FFH-RL konnten auf der Planfläche nicht nachgewiesen werden, ein Vorkommen ist aus gutachterlicher Sicht auszuschließen (z.B. Insekten, Libellen, Schmetterlinge).

Arten, die national oder nicht geschützt sind, sind in weiteren Artengruppen zu erwarten; z.B. Amphibien, Eidechsen, Blindschleichen und Ringelnattern, Eichhörnchen, Maulwurf, Feldhase, Igel, Insekten, Weinbergschnecken.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen / Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen. Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahmegenehmigungen).

Die lediglich national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Absatz 5 BNatSchG bei zulässigen Eingriffen von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 44 Absatz 1 freigestellt. Eine Behandlung dieser Arten hat im Rahmen der Eingriffsregelung zu erfolgen.

Nachfolgend werden die möglichen Beeinträchtigungen bzw. Konflikte für die einzelnen Tierarten zusammenfassend dargestellt:

Europäische Vogelarten nach Art. 1 und Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie

Gehölzhöhlen- und Nischenbrüter/Gehölzfreibrüter:

Für die Gilde der in Gehölz brütenden Vogelarten sind direkte Betroffenheiten durch die Durchbrüche bzw. der Entfernung von Gehölzen, Baumreihen und Knicks gegeben. Es gehen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verloren. Durch Bauarbeiten und Zufahrten während der Brutperiode können zudem Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen.

Bodenbrüter inkl. Brutvögel bodennaher Gras- und Staudenfluren:

Es sind baubedingte Tötungen möglich, wenn Arbeiten entlang der Knicks und der Baufeldfreimachung zu einem Zeitpunkt ausgeführt werden, an dem die Arten im Gebiet anwesend sind. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen.

Durch Überplanung von offenen Standorten vorrangig im Bereich der landwirtschaftlichen Hofstellen, Randstrukturen und Staudenfluren kommt es zu Verlusten der Lebensräume von Bodenbrüterarten. Dies stellt einen Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG dar. Es wird als Minderung der Verluste berücksichtigt, dass Gründächer und neue Randstreifen angelegt werden, um die Nahrungsverfügbarkeit weiter zu sichern. Auch Randbereiche von Sukzessionsfläche und extensiver Grünfläche werden für die Arten Lebensraum wiederherstellen.

Ungefährdete Offenlandbrüter:

Offenlandarten kommen auf der Flächeninanspruchnahme und im indirektem Wirkraum vor. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb der Fläche des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen. Das Töten oder Verletzen von Vögeln wäre möglich, wenn Arbeiten innerhalb der Brut- und Jungenaufzuchtzeiten stattfände.

Für die Wiesenschafstelze ist eine Brut auf der Fläche möglich. Es besteht eine Eignung der intensiv genutzten Ackerflächen als Bruthabitat. Weiterhin ist eine Störung im Westen zu erwarten (Meidestrukturen). Der Verlust betrifft für einige Paare die gesamte Lebensstätte. Der Ausgleich wird über den der Feldlerche mit abgedeckt.

Brutvögel menschlicher Bauten (Gebäudebrüter):

Gebäudebrütende Vogelarten verlieren durch das Vorhaben Lebens- und Fortpflanzungsstätten. Dies betrifft die beiden Wohnhäuser sowie den Gutshof. Folglich können Tiere direkt getötet oder Gelege zerstört werden. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. Für die hier störungsunempfindlichen Arten der Gebäude ist eine Beeinträchtigung auszuschließen.

Brutvögel der Wälder, Gebüsche und Kleingehölze:

Für die Gilde der in Wäldern brütenden Vogelarten sind direkte Betroffenheiten durch Abholzungen nicht gegeben. Es gehen keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verloren, da nicht in den Wald eingegriffen wird. Durch einen zusätzlichen Schutzstreifen zwischen Wald und Gewerbegebiet wird ein negativ Effekt weiter vermindert. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums gestört werden. Störungsanfällige Arten werden in der Einzelartbetrachtung näher erläutert.

Einzelartbetrachtung: Schwarzspecht, Neuntöter, Blaukehlchen, Star, Trauerschnäpper, (Rot- und Schwarzmilan)

Schwarzspecht, Star und Trauerschnäpper brüten im Glindbruch und sind über 300 m von der Flächeninanspruchnahme entfernt. Eine negative Beeinflussung ist für diese Arten auszuschließen. Durch die Nähe zur BAB 20 sind die Tiere eine gewisse Störung durch Lärm gewöhnt. Durch einen zusätzlichen Schutzstreifen zwischen Wald und dem Gewerbegebiet wird ein negativer Effekt weiter vermindert. Gleiches gilt für das Blaukehlchen, welches am Gewässer im Nordosten seinen Brutplatz hat. Rot- und Schwarzmilan wurden nur als Nahrungsgäste nachgewiesen und werden nicht weiter betrachtet. Der Neuntöter besitzt in Teilen des Geltungsbereichs sein Revier.

Einzelartbetrachtung Feldlerche und Wachtel: Für die Feldlerche und Wachtel sind Bruten auf der Fläche nachgewiesen. Es besteht eine Eignung der intensiv genutzten Ackerflächen als Bruthabitat. Die Zahl der Brutpaare wechselte für die Feldlerche von 2016 nach 2021 aufgrund anderer Ackernutzung auf den Flächen. Der Verlust stellt für einige Paare die gesamte Lebensstätte dar. Die Wachtel verliert nur einen Teilbereich ihres Habitats (im Südosten), sodass die Art wahrscheinlich am Standort erhalten bleibt. Eine Kompensation ist als vorgezogene Maßnahme erforderlich.

Einzelartbetrachtung Kranich: Ein Kranichpaar brütet östlich der Flächeninanspruchnahme in der Glindbruchniederung, da diese in 2021 in der Brutzeit nicht gemäht wurde. 2016 wurde die Art als Nahrungsgast festgestellt, wie auch ein weiteres Paar in 2021. Der großräumige Bereich Glindbruch mit angrenzenden Feuchtgrünlandflächen ist als Brutrevier einzustufen.

Bei den Bauarbeiten sowie bei der späteren Nutzung werden im Gewerbegebiet Lärmentwicklung und Störungen durch Bewegungen von Menschen und Maschinen auftreten. Für den östlich brütenden Kranich sind diese Störungen relevant, da er während der Brutzeit sehr störanfällig ist (bis zu 500 Meter Fluchtabstand). Der Abstand vom Brutplatz 2021 zur Flächeninanspruchnahme beträgt hier weniger als 75 m. Diese Störung kann zu einer Entwertung des Brutplatzes im Bereich Glindbruchniederung führen und erfordert eine Vermeidungsmaßnahme, z.B. durch Anlage eines Gehölzgürtels. Nach Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses für die BAB 20 ist in der Glindbruchniederung eine extensive Grünlandmahd erforderlich. Der Beschluss erfolgte allerdings vor der Brut des Kranichs, der vermutlich aufgrund der bisher nicht erfolgen Mahd in 2021 brüten konnte. Durch die genannte Vermeidungsmaßnahme sowie in Verbindung mit dem größeren Bereich des Glindbruchs als Brutraum für den Kranich ist der Erhalt des Brutplatzangebots zu erwarten.

Koloniebrüter: Rauch- und Mehlschwalbe

Es sind baubedingte Tötungen möglich, wenn Arbeiten an Gebäuden innerhalb der Brutzeiten durchgeführt werden. Dies betrifft den Obst-Gutshof. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen.

Durch den Abriss des Hofes gehen die Lebensstätte und ganze Reviere vollständig verloren. Es liegt dann kein Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies kann z.B. durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), wie sie in der vorliegenden Planung vorgesehen sind, sichergestellt werden.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Fledermäuse:

Direkte Tötungen von Fledermäusen sind bei Abriss der Gebäude möglich. Sommerquartiere und Wochenstuben sind in den älteren Eichen und dem Obst-Gutshof vorhanden. Störungen von Fledermäusen, z. B. durch eine Zunahme der Beleuchtung (Werbetafeln), können durch die Nutzung des Gebiets auftreten.

Durch die Flächeninanspruchnahme wird Acker- und Obstanbaufläche, eine Baumreihe (Pappeln) sowie diverse Bäume als Nahrungsfläche überplant. Von den überplanten Alleebäumen sind 10 potenzielle Höhlenbäume (ältere Linden). Der Bereich um die Hofstelle weist eine besonders hohe Fledermausaktivität auf.

Weitere Säugetiere: Wolf

Durch das Vorhaben finden keine Eingriffe in als Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Wolfes statt, diese liegen nicht im Geltungsbereich. Wandernde ggf. vorkommende Tiere werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ausreichend Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Amphibien:

Die Knoblauchkröte kommt an dem Kleingewässer im Westen der Fläche vor. Der Acker und das Gewässer liegen nicht im Geltungsbereich, jedoch im indirekten Wirkraum. Ein weiteres temporäres Kleingewässer mit Potenzial für die Art wird überbaut. Der Landlebensraum reicht potenziell in die Flächeninanspruchnahme. Eine Störung der Art ist möglich. Durch den Nachweis wurde der direkte Bereich um das Gewässer aus der Planung genommen, um den Erhalt der Art und um das Tötungsverbot zu gewährleisten. Der Laubfrosch im Osten des Untersuchungsraumes ist nicht weiter betroffen. Diese Bereiche liegen außerhalb der Wirkräume.

Ökologische/artenschutzfachliche Folgewirkungen auf den Glindbruch bei Umsetzung des in Kap. 7.3.4 beschriebenen Entwässerungskonzeptes:

Das Entwässerungskonzept sieht vor, dass Oberflächenwasser aus Teilflächen des Plangebietes nach Reinigung in den Glindbruchbach eingeleitet und in der Glindbruchniederung zurückgehalten wird (s. Kap. 7.3.4 und Abbildung). Je nach Zuleitungsmenge und Abflusssituation im Glindbruchbach erfolgt dadurch eine Vernässung von unterschiedlich betroffenen Flächen und Jährlichkeiten (s. Abbildung 20). Die Glindbruchniederung liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans. Zur Klärung der Möglichkeit und Verträglichkeit der Rückhaltung von Oberflächenwasser in der Niederung bzw. zu den Folgewirkungen wurde ein Gutachten von Büro BBS erarbeitet (2021).

Dabei war zu beachten, dass in Teilflächen der Glindbruchniederung Ausgleichsmaßnahmen liegen, die im Zuge der Planfeststellung zur BAB 20 geplant und umgesetzt wurden. Gemäß Maßnahmenblatt (Nr. 1.6) hat die Ausgleichsfläche das Ziel einer Kompensation von Eingriffen in den Boden-Wasser-Haushalt (Grünlandbewirtschaftung, Verschluss von Drainagen). Die angegebenen Maßnahmen für Amphibien betreffen vermutlich nördlicher gelegene Flächen, auf denen Kleingewässer angelegt wurden. Diese liegen nicht im Wirkraum der Oberflächenwasserzuleitung.

Gemäß der Biotoptypenkartierung zum Untersuchungsraum des B-Planes (BBS 2017) finden sich im Süden „entwässerter Bruchwald WTe“ und „Ruderalfläche Rh“, die Ausgleichsfläche des LBV ist „artenarmes bis mäßig artenreiches Feuchtgrünland GYf“. Nördlich schließt sich „Feuchtgrünland und Röhricht (GNr)“ an.

Im Ergebnis zeigt das Gutachten, dass der angestrebte Grünlanderhalt unter bestimmten Voraussetzungen anzunehmen ist:

a. Das Wasser darf nicht zu lange auf den Flächen stehen, damit Trockenzeiten für eine Nutzung übrigbleiben, in denen dann Befahren für Mahd erfolgen kann. Eine Beweidung dürfte ausgeschlossen sein, da keine hochliegenden Flächen zum Ausweichen für Tiere vorhanden sind, sie erfolgt auch zurzeit nicht (keine Einzäunung).

   Eine 2-3 Tage andauernde Überstauung lässt Zeiträume von > 2 Wochen ohne Überflutung übrig, eine Mahd wird in der Zeit umsetzbar sein. Eine Vernässung ist zu erwarten, da die aktuellen Wasserstände im Graben länger im Jahr niedriger sein dürften. Dies entspricht den Ausgleichszielen. Da die Mahd weiter möglich ist, ist die Voraussetzung erfüllt.

b. Das Wasser darf nicht so lange auf der Fläche stehen, dass Feuchtgrünlandarten durch z.B. Schilf ersetzt werden oder die Grünlandvegetation abstirbt.

   Im Sommer und Herbst bei Wachstum der Pflanzen bedeuten wenige Tage Überstauzeit keine Beeinträchtigung für z.B. Flutrasen oder Feuchtgrünlandarten mit z.B. Sumpfdotterblume. Ein Überstau ist in Bachniederungen nicht unnatürlich, Sumpfdotterblumenwiesen finden sich häufig in Talauen. Sie werden dann aber natürlicherweise v.a. im Winter länger überstaut, wenn der Bach Hochwasser führt. Im Sommer sind kurze starke Flutereignisse möglich. Der Zeitraum von wenigen Tagen Überflutung im Sommer ist für die Feuchtvegetation verträglich. Bedeutender für die Steuerung der Pflanzenentwicklung ist die Pflege der Fläche (s. a.).

Auch hinsichtlich der kartierten Brutvögel sind keine Verschlechterungen zu erwarten, der Kranich in der Niederung profitiert von der Vernässung. Auch für die Amphibien ist nicht von einer Verschlechterung auszugehen.

Wasserqualität: Der Glindbruchniederung fließt derzeit über Grundwasser oder Oberflächenwasserabfluss Regenwasser aus landwirtschaftlicher Nutzfläche zu. Es ist daher im Bestand ein Eintrag von Nährstoffen und ggf. stofflicher Abschwemmung möglich. Aufgrund der geplanten Gewerbeflächen werden Nährstoffeinträge nicht mehr erwartet, da keine relevante Düngung auf Gewerbeflächen erfolgt. Auch Abschwemmungen von Boden sind in geringerem Umfang aufgrund von Versiegelung von Flächen anzunehmen.

Eine Zunahme von Verunreinigungen ist für den Abfluss von versiegelten Flächen gegeben. Das gesamte Regenwasser erreicht die Glindbruchniederung über die vorgesehenen Regenrückhaltebecken und die davor geschalteten Regenklärbecken, die gem. den gängigen Richtlinien gebaut werden. Insofern ist von einer ausreichenden Reinigung des Wassers auszugehen. Die Feuchtgrünlandniederung ist zudem ein wenig empfindlicher Biotoptyp gegenüber Einträgen aus der Luft oder dem Einzugsgebiet. Anders als bei z.B. Magerstandorten sind hier nährstoffreichere Bedingungen von Natur aus in der Niederung nicht untypisch.

Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität in der Glindbruchniederung wird daher nicht angenommen.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen für das Schutzgut Tiere:

Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten. Dementsprechend sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung negativer Auswirkungen des geplanten Vorhabens vorgesehen. Gem. der erarbeiteten Artenschutzprüfung ergibt sich aus artenschutzrechtlicher Sicht folgender Handlungsbedarf:

a) Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-1 Brutvögel/Bauzeitenregelung:

Tötungen von Vögeln können vermieden werden, indem sämtliche Eingriffe (Gebäudeabriss, Arbeiten zur Baufeldfreimachung, Baumfällungen, Abschieben von Boden und sonstige Vegetationsbeseitigungen sowie der Abtransport von Holz, Schnittgut etc.) außerhalb der Brutperiode, also zwischen September und Ende Februar, stattfinden.

Bei Negativnachweis, wenn durch Biologen nachgewiesen wird, dass keine Tiere betroffen sind, wäre eine abweichende Bauzeit möglich.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-2 Kranich:

Herstellen eines Abschirmgehölzes von ca. 25 m Breite zwischen Glindbruchniederung und Gewerbefläche (M11, 13, 21). Das Gehölz ist ausreichend funktionsfähig herzustellen, bevor die Bebauung der östlich an die Niederung angrenzenden Gewerbeflächen beginnt. Der Knick am Rande der Niederung ist bis zur Funktionsfähigkeit nicht auf den Stock zu setzen.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-3 Feldlerche:

Kleine Untersuchungsflächen für Altlasten, Kampfmittel, Archäologie oder Straßenerschließung sind im Geltungsbereich dann unkritisch, wenn die genauen Teilbereiche im Februar 2022 mit Flatterband + 10 m-Puffer als Vergrämungsmaßnahme abgesperrt werden. Hierfür sind Pflöcke 1,5 m hoch mit 1,5 m langem Flatterband bestückt zur Vergrämung einzusetzen. Die Fläche darf nicht brach gefallen liegen bleiben, da dann mit Arten der Staudenfluren zu rechnen ist.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-4 Fledermäuse/Bauzeitenregelung:

Gebäude:

Alle Eingriffe in Gebäude erfolgen außerhalb der Aktivitätsphase der Fledermäuse zwischen dem 01.12. und dem 28./29.02. des jeweiligen Folgejahres. Da Winterquartiere nicht ausgeschlossen werden können, ist zudem durch einen Biologen ein Negativnachweis erforderlich, so dass auch im Winter keine Tiere in Gebäuden vorhanden sind. Einige Gebäude stehen derzeit leer, die Hofstelle wird noch bewohnt. Die Abrisszeitpunkte sind noch nicht bekannt, so dass auch der Zustand der Gebäude vor Abriss neu zu bewerten ist. Aktuell ist eine Wochenstube in der Hofstelle bekannt.

Gehölze:

Baumfällungen finden nur dann statt, wenn sich keine Fledermäuse darin aufhalten. Für Bäume und Gehölze mit Stammdurchmesser zwischen 20 und 50 cm (Sommerquartiere) ist ein problemloses Fällen außerhalb der sommerlichen Aktivitätsphase der Tiere möglich (im Zeitraum zwischen dem 01.12. und dem 28./29.02. des jeweiligen Folgejahres). Bäumen mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und mehr (potenzielle Winterquartierseignung) erfordern vor der Fällung im September/Oktober die Überprüfung von Höhlen auf Fledermäuse. Bei Negativnachweis sind Höhlen, wenn vorhanden, zu verschließen. Die Fällung ist dann nach Verschluss bis Ende Februar möglich.

Gehölze mit weniger als 20 cm sind auf Grund mangelnder Quartierseignung von dieser Bauzeitenregelung ausgenommen, hier muss jedoch die Bauzeitenregelung der Gehölzbrütenden Vogelarten beachtet werden.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-5 Fledermäuse/Beleuchtung:

Zur Beleuchtung sind insekten- und fledermausfreundliche Leuchtmittel, wie z.B. LEDs mit warmweißem Licht zu wählen (LEDs besitzen im Vergleich zu den meisten herkömmlichen Leuchtmitteln eine deutlich geringere Anziehungskraft auf Insekten, was sich sehr positiv auf die Nahrungsverfügbarkeit für Fledermäuse auswirkt und ein tödliches Anfliegen der Lampen weitgehend verhindert). Es ist sicher zu stellen, dass besonders die verbleibenden Gehölze frei von zusätzlicher Beleuchtung bleiben (im Vergleich zum Ist-Zustand vor Planungsumsetzung), um die hier verbleibenden Quartiere sowie installierte Ersatzquartiere (vgl. CEF-4 und 5) nicht zu entwerten. Balzreviere und Nahrungsflächen sind besonders zu berücksichtigen.

Die Vorgabe gilt für alle Lichtquellen, d.h. Straßenbeleuchtung, Leuchtreklametafeln, Flächenbeleuchtung.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-6 Knoblauchkröte Laichgewässer:

Bevor Gewässer Nr. 8 beseitig wird, muss sichergestellt werden, dass keine Amphibien in dem Gewässer sind. Es wird eine Kontrolle vorgesehen, gefundene Tiere müssen ggf. umgesiedelt werden, geeignet ist Gewässer Nr. 1. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist ein Amphibienzaun entlang der südwestlich angrenzenden Ackerfläche aufzustellen, der eine Wanderung in die Flächeninanspruchnahme verhindert. Durch Übersteighilfen ist die Wanderung aus dem Geltungsbereich in die Ackerfläche zu ermöglichen. Die Aufstellung ist nach dem aktuellen Zeitplan für die Laichzeit 2022 (März bis Juni) zielführend, da dann Tiere vermutlich in dem Gewässer 1 sind.

b) Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion/Ausgleichsmaßnahmen

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion können ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden, indem die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Arten im räumlichen Zusammenhang durch Ausgleichsmaßnahmen gesichert wird.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-1 (Gehölzvögel):

Wiederherstellung von Gehölzlebensraum i.d.R. im Umfang 1:1 zum Verlust. Da hier auch Altbäume betroffen sind (alte Kopfweiden, Alleebäume, Obstbäume, Knicks) ist eine flächengleiche Neupflanzung in größerem Umfang erforderlich. Der Verlust wird in Kap. 7.3.5 bilanziert. 660 lfdm Knicks werden entfernt und im Verhältnis 1:2 ausgeglichen. Dies erfolgt mit 1.430 lfdm im Gebiet. V.a. der 25 m breite Gehölzstreifen an der Glindbruchniederung wird störungsarm eingestuft und kann daher für die Verluste im Gebiet als ausreichend bewertet werden.

An der Nordseite (entlang der Kronsforder Landstraße) werden auf den Maßnahmen-Flächen hainartige, blütenreiche Gehölze mit Wildobst und Bäumen endwickelt, so dass hier eine Aufwertung in diesem Bereich erfolgt (ca. 300 Bäume auf ca. 18.800 m²). Zusätzlich werden Gewerbeflächen, die an die Kronsforder Landstraße oder den Glindbruch direkt angrenzen, mit einem zusätzlichen 6 m breiten Gehölzgürtel auf den Gewerbegrundstücken eingefasst. Der Gehölzausgleich ist damit für Gehölzbrüter, außer Goldammer und Baumpieper als störungsempfindliche Arten, ausreichend.

Da zudem Höhlenbäume verloren gehen, werden zum Ausgleich Nischen- und Höhlenbrüterkästen vorgesehen. Für die überplanten 10 Bäume mit Höhlenpotenzial sind 20 Ersatzkästen vorgesehen (Faktor 1:2). Für alte Kopfweiden an dem Gewässer Nr. 8 wird vorgesehen, diese nördlich und westlich des Knicks auf die geplante Gehölzfläche umzusetzen. Auch wenn die Stämme nicht anwachsen, stellen die Höhlen darin einen Erhalt an Lebensraum für Vögel und Fledermäuse dar.

Goldammer und Baumpieper finden auf den Ausgleichsflächen der Feldlerche (s.u.) eine durch. die Maßnahmen erhöhte Nahrungsverfügbarkeit. Die Zahl der Brutplätze/-paare wird. daher in den Randbereichen der beiden Kompensationsflächen erhöht. Die Flächen sind dem Feldlerchenkonzept zu entnehmen. Ein zusätzlicher Ausgleich für Goldammer und Baumpieper ist nicht nötig.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-2 Nischen- und Höhlenbrüter:

Um den Fortfall von potenziellen Brutplätzen auszugleichen, werden unterschiedliche Nistkästen für Vögel erforderlich

Abriss Wohnhäuser: Die drei Wohnhäuser an der Kronsforder Landstraße weisen unterschiedliche Eignungen für Brutvögel der Gebäude auf. Maßgebend für die Kompensation ist die Hofstelle. Es wird empfohlen, in neu zu bauenden Gebäuden auch Vogelbrutplätze mit beim Bau herzustellen. Dies ist jedoch nicht ausreichend regelbar, so dass Ersatzkästen zur Anbringung auch an Bäumen vorgesehen werden.

Abriss landwirtschaftlicher Hof mit Wohnhaus: Nischenbrüter: festgestellt 15 Reviere, Kompensation 20 Nischenbrüterkasten (5 Stck. als Sicherheit zusätzlich vorgesehen)

Höhlenbrüter: angenommen 15 Reviere unterschiedlicher Arten, u.a. Meisen aber auch z.B. Gartenrotschwanz, Kompensation 15 Nistkästen,

Summe 35 Kästen Nischen- und Höhlenbrüter

c) CEF-Maßnahmen (Continuous Ecological Functionality)

Bei CEF-Maßnahmen handelt es sich um vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, deren Funktionsfähigkeit spätestens bei Beginn der Beeinträchtigung der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegeben sein muss.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-1 Rauchschwalbe:

Um den Fortfall der Brutplätze in Gebäuden zu kompensieren, ist die Wiederherstellung von Brutplätzen erforderlich. Zwei Möglichkeiten:

1) Schwalbenhaus: Da die Art in Gebäuden brütet, ist hier eine besondere Bauweise erforderlich. Die Anzahl und der Ort sind über spätere Bauanträge zu präzisieren. Nach dem heutigen Stand wäre ein sogenanntes Schwalbenhaus herzustellen oder die Anzahl von 10 Nistplätzen in anderen Stallungen zusätzlich anzubringen und zu sichern. Es sind Standorte nötig, die im näheren Umfeld Grünland mit Beweidung (Pferde, Kühe, Schafe) aufweisen, damit Nahrung für Vögel verfügbar ist.

2) Am Wertstoffhof Niemark befinden sich weitere Rauchschwalben. Dieser Brutplatz könnte erweitert und aufgewertet werden (Anbringung 10 Kunstnester).

Es sollte eine Entfernung von 2 km nicht überschritten werden, dieses ist jedoch bei Umsetzung zu überprüfen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-2 Mehlschwalbe:

Um den Fortfall der Brutplätze an Gebäuden zu kompensieren, ist die Wiederherstellung von Brutplätzen erforderlich. Da die Art außen an Gebäuden brütet, ist hier mit Nisthilfen Ausgleich zu schaffen. Anzubringen auf Süd- oder Ostseite der Gebäude unter Dachüberständen mindestens im 1. Stockwerk. Die Anzahl ist im Zuge der Zulassung von Abrissarbeiten über Bauanträge zu ermitteln, wenn diese geplant werden. Es ist ein Ausgleich von 1:2, d.h. pro Nest sind 2 Nistmöglichkeiten vorzusehen; derzeit anzusetzen: 8 Nester x 2 = 16 Kunstnester. Kombinierbar mit CEF-1. Dies ist vorgezogen möglich und kann vor Abriss des Obsthofes erfolgen, da dieser nicht unmittelbar abgerissen werden wird**.**

Alternativ ist ein aufgeständertes Schwalbenhaus möglich, das im Nahbereich von Nahrungsflächen denkbar ist. Ein möglicher Standort für ein Schwalbenhaus wären die Viehweiden östlich des Geltungsbereiches, nördlich vom Glindenbruch nahe der Laubfrosch-Funde. Eine weitere Möglichkeit wäre die Aufwertung der Brutmöglichkeiten am Wertstoffhof Niemark, wo ebenfalls Schwalben in den Hallen brüten (s.o.). Mehlschwalben können auch ein aufgeständertes Schwalbenhaus besiedeln (anders als Rauchschwalben) oder mit an einem Rauchschwalbenhaus untergebracht werden.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-3 Feldlerche und Wachtel:

Um den Fortfall der Brutplätze auszugleichen, werden zwei landwirtschaftliche Flächen mit Ökolandbau und Vogelschutzauflagen hergestellt, die 6 Feldlerchen-Paare und 1 Wachtel-Paar kompensieren. Hierzu wurde von Büro BBS ein Feldlerchenkonzept erarbeitet (2021).

Um das Ziel einer Aufwertung für Feldlerchen zu erreichen, ist auf den Flächen grundsätzlich nur Ökolandbau mit Einschränkungen für den Vogelschutz zulässig. Dies kann über die Anlage von Brachestreifen als optimal geeignete Brutplatzangebote oder durch die Nutzung der Gesamtfläche durch mindestens 2 Anbaufrüchte / Jahr nebeneinander mit verdoppeltem Reihenabstand und mit eingeschränkter mechanischer Bearbeitung (z.B. Hacken, Striegeln) in der Brutzeit erfolgen. Der Anbau von Raps und Mais ist generell nicht zulässig.

Die Maßnahme muss als vorgezogene (CEF) Maßnahme vor Verlust der Lebensstätten umgesetzt werden. Es ist während der Erschließung der Straßen im Geltungsbereich noch genug Platz für eventuelle Bruten und rastende Vögel, wenn die Flächen nicht weiter landwirtschaftlich bestellt werden. Sie bieten Feldlerche und Wachtel noch zum Übergang ein geeignetes Bruthabitat bis die Kompensation verfügbar ist. Dies ist wie folgt vorgesehen:

- Fläche Pennmoor (ca. 12 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15): Verfügbar ab Frühjahr 2022 als Brache- und Ökolandbaufläche
- Fläche Reeke (ca. 8,8 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11): Verfügbar ab Frühjahr 2023 als Brache- und Ökolandbaufläche

In 2022 wird nur ein Teilbereich des Eingriffs in der Brutzeit mit vorab Vergrämung erfolgen, so z.B. für Erschließung, Untersuchungen zu Archäologie oder Kampfmitteln (s.o.). Seitlichen Flächen können als Brachen zusammen mit der Fläche Pennmoor in 2022 Habitatverluste kompensieren. 2023 ist die weitere Bebauung möglich, da auch Fläche Reeke als Kompensation verfügbar ist.



Abbildung 25: Kompensationsflächen Pennmoor (links) und Reeke (rechts)

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-4 Gebäudefledermäuse:

Um den Fortfall von Wochenstube innerhalb der Hofstelle auszugleichen, werden Fledermaushöhlen in der Nähe des Vorhabengebietes installiert. Um den Besatz der Fledermauskästen mit höhlenbrütenden Vögeln (insbes. Meisen) zu vermeiden, ist gleichzeitig mit der Fledermaushöhle am selben Baum auch ein Vogelnistkasten (Meisenhöhle) anzubringen (s.a. AA1). Sowohl die Fledermaus- als auch die Meisenhöhlen müssen einmal jährlich im Herbst gereinigt werden, um die Funktionsfähigkeit des Ausweichquartiers auf Dauer gewährleisten zu können. Die Fledermausquartiere sind vor Abriss der Gebäude anzubringen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-5 Baumfledermäuse:

Um den Fortfall von potenziellen Wochenstuben von Baumfledermäusen an der Kronsforder Landstraße auszugleichen, werden Fledermaushöhlen in der Nähe der gefällten Bäume installiert. Um den Besatz der Fledermauskästen mit höhlenbrütenden Vögeln (insbes. Meisen) zu vermeiden, ist gleichzeitig mit der Fledermaushöhle am selben Baum auch ein Vogelnistkasten (Meisenhöhle) anzubringen. Sowohl die Fledermaus- als auch die Meisenhöhlen müssen einmal jährlich im Herbst gereinigt werden, um die Funktionsfähigkeit des Ausweichquartiers auf Dauer gewährleisten zu können. Die 10 Fledermausersatzquartiere sind vor Fällung der Bäume anzubringen und können mit der Maßnahme AA-1 verrechnet werden.

7.3.7 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Ausgangssituation

In Abbildung sind die nächst gelegenen FFH- und Vogelschutzgebiete an der Wakenitz bzw. in der Grönauer Heide dargestellt.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Aufgrund der großen Entfernung und der trennenden Wirkung der BAB 20 und der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg sind keine Beeinträchtigungen von bzw. Wirkungszusammenhänge mit den nächst gelegenen FFH- und Vogelschutzgebieten zu erwarten.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

7.3.8 Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft

Ausgangssituation

Luft: Wie bereits dargestellt liegt gemäß der Themenkarte des Gesamtlandschaftsplans „Klima und Luftgüte in der Hansestadt Lübeck bewertet anhand des Luftgüteindexes“ (Plan 6) das Plangebiet in einem Gebiet von hoher Luftqualität. Der Luftgüte-Index von 1,6-1,8 entspricht der höchsten Wertstufe.

Klima: Wie bereits ebenfalls dargestellt, liegt das Plangebiet im bzw. am Rande eines Bereichs einer großflächigen übergeordneten Kaltluftleitbahn.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Jede Bebauung bzw. Versiegelung von bisher offenen und mit Vegetation bestandenen Flächen bewirkt eine mikroklimatische Veränderung der bestehenden Situation. So wird die geplante Bebauung die oben beschriebene bioklimatische Funktion des Plangebiets in gewissem Maße beeinträchtigen.

Aufgrund der geplanten hohen baulichen Dichte mit einer Grundflächenzahl von 0,8 in Verbindung mit voraussichtlich großflächigen Gewerbebauten ist der Spielraum für eine gute Durchlüftung im geplanten Gewerbegebiet relativ eingeschränkt. Insofern kommt den Optionen der Durchgrünung mit Bäumen eine besondere Bedeutung zu, da sich diese durch die Verdunstungskühlung elementar auf das Mikroklima auswirken und damit eine wertvolle Vorsorgemaßnahme für Hitzeperioden darstellen. Zudem steigern die Bäume die CO_2-Bindung im Gebiet und tragen somit zur Verbesserung der Luftqualität dar.

In Kap. 7.3.5 Schutzgut Pflanzen und in Kap. 7.3.4 Schutzgut Wasser werden die geplanten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet dargestellt, die die klimatische Situation im zukünftigen Gewerbegebiet deutlich verträglicher werden lassen sowie die Beeinträchtigungen der lokalen Wasserhaushaltsbilanz minimieren (s.u.).

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens im Plangebiet und damit der Luftschadstoffe wird sich im Vergleich zum Bestand erhöhen. In der Hansestadt Lübeck gibt es insgesamt 3 Luftmessstationen des Landes, die kontinuierlich messen. Zwei befinden sich an geeigneten verkehrsexponierten Standorten in der Fackenburger Allee und der Moislinger Allee. Eine weitere Messstation zur Erfassung der Hintergrundbelastung ist im Hochschulstadtteil positioniert. Geeignete Standorte sind in der Regel Orte mit einem hohen Verkehrsaufkommen in Kombination mit einer engen bzw. geschlossenen Bebauung. In den vergangenen Jahren wurden in Lübeck keine Grenzwertüberschreitungen (z.B. Feinstaub PM10 und NOx) festgestellt. Die Kronsforder Landstraße weist im Bereich nördlich der BAB A 20 eine lockere, einseitige Bebauung auf. Auch wenn sich die Verkehrsbelastung durch den Ausbau der Wasserfahr und die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erhöhen wird, so ist nach erster Einschätzung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutzes in diesem Bereich nicht mit einer Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zu rechnen.

Eine Verschlechterung der Luftgüte aufgrund der Emissionen der Betriebe ist nicht zu erwarten, da hier ein Gewerbegebiet festgesetzt wird und diese nach § 8 BauNVO vorwiegende der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben dienen. Außerdem werden die ansiedlungswilligen Betriebe dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung vorsehen müssen. Im Einzelfall können im Baugenehmigungsverfahren Auflagen zur Minimierung von Geruchs- und Schadstoffemissionen (z.B. Filteranlagen) verfügt werden. Eine Festsetzung von vorbeugenden Maßnahmen im Bebauungsplan ist nicht möglich, da es sich um eine Angebotsplanung handelt und die Art der ansiedlungswilligen Betriebe noch nicht bekannt ist. Eine Festsetzung ist auch nicht erforderlich, da im nachfolgenden Genehmigungsverfahren erforderlichenfalls betriebsbezogene Auflagen festgelegt werden müssen.

Im integrierten Rahmenkonzept Klimaschutz (2010) bzw. von der Klimaschutzleitstelle wird für Neubauvorhaben empfohlen, die Rentabilität einer gemeinsamen Wärmeerzeugung zu prüfen bzw. die Dachausrichtung und Dachformen so zu gestalten, dass Eigentümer:innen thermische Solaranlagen bzw. Photovoltaikanlagen wirtschaftlich betreiben können. Auf den überwiegend flachen oder flach geneigten Dächern der Gewerbebauten können diese mit extensiver Dachbegrünung kombiniert werden.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung) durch extensive Dachbegrünung;
- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung, CO_2-Bindung) durch Begrünungsmaßnahmen auf den privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Heckenpflanzungen, Knickneuanlagen);
- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung, CO_2-Bindung) durch Begrünungsmaßnahmen im Bereich der öffentlichen Grünflächen und Straßenräume (Straßenbaumpflanzungen, Begrünung von Stellplatzanlagen, Knickneuanlagen, Anlage von Knickschutzstreifen an zu erhaltenden und neu anzulegenden Knicks, Anlage von naturnahen Retentionsflächen, Anlage von Gehölzflächen);
- Verringerung der Versiegelung durch Verwendung von wasserdurchlässigen Oberflächenbelägen;
- Prüfen einer gemeinsamen Wärmeerzeugung.

7.3.9 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Erholung

Ausgangssituation

Die BAB 20 markiert im Bereich Genin derzeit ungefähr die südliche Grenze der Ausdehnung der (vor)städtischen Wohn- und Gewerbegebiete der Hansstadt Lübeck. Sie bildet damit eine Zäsur zwischen Vorstadt und ländlich geprägter Kulturlandschaft, die sich auch im Landschaftsbild deutlich ausdrückt. Der Raum südlich der BAB 20 – und damit auch das Plangebiet - wird derzeit durch die für Schleswig-Holstein typische Knicklandschaft mit Ackerflächen und gliedernden Knicks geprägt. Die unmittelbar südwestlich an die Autobahntrasse angrenzenden Flächenstreifen wurden im Rahmen der Planfeststellung für die Autobahn als Ausgleichsflächen angelegt und mit Gehölzen bepflanzt sowie Amphibiengewässer angelegt. Sie bilden mit der Glindbruchniederung ein größeres naturnahes Areal.

Die Topographie im Plangebiet ist leicht kuppig (s. auch Abbildung). Parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft in ca. 200 m Entfernung ein leichter Höhenrücken, im Anschluss daran fällt das Gelände leicht zur Glindbruch-Niederung ab.

Das gesamte Plangebiet wird durch die für die schleswig-holsteinische Kulturlandschaft typische Knickstruktur sowie zwei prägnante Baumreihen gekammert und überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Der überwiegende Teil der Knicks verläuft in Nordwest-Südost-Ausrichtung.

Bis vor wenigen Jahren wurde ein großer Teil des Plangebietes noch für den Obstbau genutzt. Ein geringer Teil der Obstplantagen ist noch am südlichen Rand des Plangebietes sowie im direkten Umfeld des alten Obsthofes an der Kronsforder Landstraße erhalten. Die umfängliche Rodung der Obstbäume wurde dabei durch Kompensationsmaßnahmen am Rand der Glindbruch-Niederung sowie im Bereich von Knicklücken innerhalb des Plangebietes ausgeglichen.

Ein größerer Teil der vorhandenen Knicks ist aufgrund eines hohen Baumanteils (ältere Eichen) in die höheren Wertstufen des Knickbewertungssystems eingeordnet. Das Knicksystem wird zudem durch zwei landschaftsbildprägende Baumreihen ergänzt: zum einen durch eine dichte und in Nordwest/Südost-Ausrichtung verlaufende Pappelreihe, die wahrscheinlich als

Windschutz für die Obstbaumkulturen angelegt wurde, zum anderen durch eine parallel verlaufende Buchenreihe (s. auch Kap. 7.3.5). Beide Baumreihen sind auf Grund ihrer Größe und linearen Ausdehnung von weit her sichtbar. Die Pappelreihe ist extrem windbruchgefährdet.

Ein weiteres gliederndes Element der Kulturlandschaft bildet die Allee an der Kronsforder Landstraße, die beidseitig, allerdings teilweise lückig, aus Linden unterschiedlichen Alters bestanden ist. Die Kronsforder Landstraße ist Teil der „Alten Salzstraße“ und fungiert seit Jahrhunderten als überörtliche Verbindung zwischen der Hansestadt und Lauenburg.

Südlich des Plangebietes liegen die verschiedenen baulichen Anlagen der Deponie Niemark (Recyclinghof, MBA) sowie der weithin sichtbare Deponiekörper.

Nach Südosten grenzt der naturnahe Niederungsbereich Glindbruch an das Plangebiet. Im Gegensatz zur ELK-Niederung und zum Sauren Bruch ist der Glindbruch sehr viel stärker bewaldet und bildet eine großräumige und dichte grüne Kulisse nach Südosten.

Das Plangebiet selbst ist derzeit für landschaftsbezogene Erholungszwecke nicht erschlossen.

Sichtbeziehungen/Vorbelastungen:

Die beschriebenen Knicks und Baumreihen sind typische und prägende Elemente der historisch gewachsenen Kulturlandschaft. Ihre Dichte und Ausprägung bestimmen im Wesentlichen die Sichtbeziehungen wie auch die sichtverschattenden Wirkungen in der freien Landschaft. Als Vorbelastungen in Bezug auf das Landschaftsbild sind technische Bauwerke wie der Deponiekörper Niemark, die zugehörigen Betriebsgebäude sowie die BAB 20 zu nennen, die ebenfalls die Sichtbeziehungen in der Kulturlandschaft prägen (lila Flächen in Abbildung).

Abbildung zeigt wichtige erholungsbezogene Sichtbeziehungen aus dem Umfeld auf das Plangebiet, z.B. von der Straße Karkbrede (nordöstlich der BAB 20) bis zum Plangebiet oder vom direkt am ELK verlaufenden Rad- und Wanderweg „Alte Salzstraße“ bzw. von den Höhenlagen westlich der ELK-Niederung (Straße Eckbusch) auf das Plangebiet.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Die Überformung des derzeit ländlich geprägten Plangebietes mit einem Gewerbegebiet ist trotz der Vorbelastungen durch die Deponieanlagen als erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild zu bewerten. Die sichtverschattende und gliedernde Funktion des teilweise zu erhaltenden Knicksystems sowie der Erhalt der markanten Buchenreihe (die Pappelallee wird überplant) kann dabei im Hinblick auf die starke Landschaftsbildveränderung eingriffsminimierend wirken. So kommt dem Erhalt der rahmenden Knicks im Übergang zur freien Landschaft eine große Bedeutung zu. Zur Stärkung der Sichtverschattung werden einige Knicks durch zusätzliche Überhälter ergänzt. Auch die Buchenreihe wird durch zusätzliche Baumpflanzungen in den Lücken ergänzt und darüber hinaus deutlich nach Nordosten verlängert.

Als Puffer zwischen der landschaftsbildprägenden Allee und dem geplanten Gewerbegebiet ist parallel zur Kronsforder Landstraße ein ca. 30 m breiter Grünstreifen vorgesehen, der die räumliche Erlebbarkeit der Allee sowie eine landschaftliche Einbindung der geplanten Gewerbeflächen gewährleisten soll. Der Grünstreifen wird hainartig mit Wildobstgehölzen bepflanzt, die als Reminiszenz an die ehemalige Nutzung der Flächen als Obstgut wirken und dazu beitragen, die großmaßstäblichen Gewerbegebäude landschaftlich einzubinden (s. auch Kap. 7.3.5).



Abbildung 26: Sichtbeziehungen (Sommer) zum geplanten Gewerbegebiet

Weiterhin tragen die geplanten umfänglichen Baumpflanzungen im Bereich der privaten Gewerbegrundstücke zur Durchgrünung und Gliederung im Gewerbegebiet bei. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sehen eine Bepflanzung aller Grundstücksgrenzen mit dichten Baumreihen vor: zu den Straßen und den Nachbargrundstücken in einem 3 m breiten Pflanzstreifen und zu den Rändern bzw. zur freien Landschaft hin in einem 6 m breiten Pflanzstreifen.

Zudem werden alle Planstraßen mindestens einseitig durch einen durchgängigen Grünstreifen mit Baumreihen (Abstand 12 m) begrünt. Außerdem sind Knickneuanlagen geplant, die ebenfalls zur Durchgrünung des Gewerbegebietes beitragen.

Durch die geplante Anbindung des Gewerbegebietes an die Kronsforder Landstraße in Form von zwei Knotenpunkten und den damit verbundenen neuen Abbiegespuren werden 18 Alleebäume der südlichen Alleebaumreihe überplant. Dies betrifft jüngere aber auch ältere Linden. Dadurch, dass die Knotenpunkte relativ nah beieinander liegen (ca. 500 m), entstehen in diesem Teilstück der Allee zwei relativ schnell aufeinanderfolgende Lücken in der Südreihe. Der Eingriff in die geschützte Allee ist bei allen untersuchten Erschließungsvarianten als erheblich zu betrachten. Zum Ausgleich werden im gesamten Abschnitt (BAB 20 bis Raabrede) 54 neue Alleebäume auf der Südseite gepflanzt, so dass langfristig wieder ein vollständiger Lückenschluss erreicht wird. Die Neupflanzungen der Alleebäume erfolgen dabei auch in Bereichen, wo auch im Bestand eingriffsunabhängig bereits Lücken in der Allee zu verzeichnen sind.

Die beschriebene visuelle Beeinträchtigung des derzeit landschaftlich geprägten Landschaftsraumes durch die geplante Überformung als Gewerbegebiet bedeutet i.d.R. auch eine Einschränkung der Erholungswirkung einer Landschaft. Das Plangebiet selbst verfügt derzeit nicht über erholungsrelevante Infrastruktur, aber das benachbarte Umfeld (ELK, Raabrede).

Ein Ausgleich für die Beeinträchtigung besteht in der Optimierung der erholungsrelevanten Infrastruktur im Bereich Raabrede sowie einer fußläufigen Anbindung des Gewerbegebietes an das Wegesystem im Glindbruch.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/Erholung

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen sollen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung folgende Festsetzungen getroffen werden:

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Ergänzung von Überhältern in randlich gelegenen Knicks zur Stärkung der Sichtverschattung der großmaßstäblichen Gewerbebebauung;
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen;
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof;
- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Neupflanzungen von Alleebäumen;
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä.);
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 300 Wildobstgehölzen;

- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung;
- Anlage von extensiven Dachbegrünungen;
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede;
- Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr bzw. straßenunabhängige Führung.
- Neubau eines Erholungsweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch;

7.3.10 Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten

Für die Bauphase können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten Genehmigungsebene, so dass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung der Planung wirksam vermieden werden können.

Artenschutzfachliche Schutzbestimmungen und -fristen werden in Kap. 7.3.6 benannt.

Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Zur Art und Menge der Abfälle, die aufgrund der Umsetzung der Planung anfallen, können auf Ebene der Bebauungsplanung keine detaillierten Angaben gemacht werden, da die gewerblichen Nutzungen noch nicht feststehen. Ihre umweltschonende Beseitigung und Verwertung werden durch entsprechende fachgesetzliche Regelungen sichergestellt.

Eingesetzte Techniken und Stoffe

Zu den eingesetzten Techniken und Stoffen, die in den durch die Planung ermöglichten Vorhaben verwendet werden, können auf Ebene der Bebauungsplanung keine konkreten Angaben gemacht werden, da die gewerblichen Nutzungen noch nicht bekannt sind. Auf der Bebauungsplanebene nicht absehbare Umweltauswirkungen sind auf der Zulassungsebene zu prüfen.

Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Die Planung ermöglicht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht. Im Umfeld des Plangebietes befinden sich auch keine Gebiete oder Anlagen, von denen eine derartige Gefahr für die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet ausgeht.

7.3.11 Auswirkungen auf Kultur- und andere Sachgüter

Ausgangssituation

<u>UNESCO Welterbe „Lübecker Altstadt“ (außerhalb des Plangebietes):</u>

Das Plangebiet liegt ca. 7 km westlich des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“. Gemäß DSchG SH 2015 stehen Welterbestätten als Schutzzonen unter Denkmalschutz, ohne dass es hierzu einer gesonderten Festsetzung durch eine Rechtsverordnung bedarf. Bei Bauvorhaben und Planungen außerhalb der Altstadt und deren Pufferzone sind insbesondere die schützenswerten Ansichten und Sichtachsen zu berücksichtigen.

Im September 2010 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Managementplan für die UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ beschlossen. Der Managementplan dient als verbindliches Planungsinstrument unter anderem dazu, die Ziele und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, Nutzung und Entwicklung der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ festzulegen. Das Plangebiet liegt gemäß Managementplan außerhalb der sogenannten Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“.

Allerdings bestehen auch außerhalb der Pufferzone und auch außerhalb des Lübecker Stadtgebietes zahlreiche Sichtbeziehungen, die eine eindeutige Orientierung zur Altstadtsilhouette Lübecks als unverwechselbares Erkennungsmerkmal des Lübecker Raumes bieten. Bauliche Maßnahmen und Vorhaben sind auf ihre Verträglichkeit mit den schützenswerten Stadtansichten, Blickbeziehungen und Sichtachsen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Höhenentwicklung und das bauliche Maß von Vorhaben in Bezug auf die Stadtansichten aus den Umlandregionen. Das Plangebiet befindet sich im Bereich der

- Streckensicht Nr. 12 südlich Sierksrade sowie des
- Spots Nr. 13 südlich Kastorf (Christianshöhe), siche auch Abbildung 7).

2017 konnte die Streckensicht optisch nachvollzogen werden, der Spot jedoch nicht.

Im Plangebiet selbst kann die Altstadtsilhouette – allerdings eingeschränkt - von der Kronsforder Landstraße aus, ungefähr im Kurvenbereich auf Höhe der geplanten westlichsten Ausdehnung des Gewerbegebietes mit Blickrichtung stadteinwärts wahrgenommen werden. Weitere Sichtbeziehungen zur Altstadtsilhouette bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht, zumindest keine von begehbaren Wegen aus. Auf der Ebene des Bebauungsplanverfahrens wird eine detaillierte Sichtachsenstudie angefertigt.

Archäologische Denkmale:

Innerhalb des Plangebietes sind keine vorhandenen Bodendenkmale im Sinne des geltenden Denkmalschutzgesetzes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 30.01.2015 (DSchG SH 2015) bekannt. Das Plangebiet umfasst allerdings weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale nicht ausgeschlossen werden können. Zudem ist die Kronsdorfer Landstraße Teil einer bis in die Vorgeschichte zurückreichenden komplexen Altwegestruktur, die auf einem Höhenrücken östlich des Tals der Stecknitz verläuft. Die Stecknitz wurde durch den Bau des Elbe-Lübeck-Kanals überformt. Der Talrand stellte einen bevorzugten Siedlungsraum dar, was u.a. durch einen größeren neolithischen Fundplatz an der Gemarkungsgrenze Niederbüssau-Genin belegt ist.

Im Umfeld des Plangebiets sind zudem vereinzelte Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Nur unweit des Plangebiets, nördlich der Autobahn A 20, wurden entlang der Baltischen Allee und auf dem ehem. Baugelände „Dodenhof“ bedeutende archäologische Fundstellen aus der Stein- und Bronzezeit erfasst – die Befunde gehören zu den ältesten im Lübecker Raum bisher bekannten Siedlungsbereichen.

Im Untersuchungsgebiet muss daher grundsätzlich mit möglichen Funden aus allen Zeiten gerechnet werden. Der Schwerpunkt der zu erwarteten Funde liegt auf möglichen vor- und frühgeschichtlichen Fundstellen. Infolgedessen wurde eine nichtinvasive Prospektion zur Ermittlung archäologischer Kulturgüter im Plangebiet beauftragt.

Im Ergebnis wurde vom Gutachter (Büro Eastern Atlas 2019) festgestellt, dass das Untersuchungsgebiet von einer Vielzahl von Einzelanomalien gekennzeichnet ist, die weitere Untersuchungen erfordern. Die Anomalien setzen sich aus kreisförmigen als auch linearen Strukturen zusammen. Diese können als Hinweise auf Siedlungsbefunde wie verschiedene Gruben, Eintiefungen, mögliche Grabanlagen, eine kleine Hügelgräbergruppe und Feuerstellen bzw. Öfen gedeutet werden. Es werden bauvorbereitende archäologische Untersuchungen zur Konkretisierung der Verdachtsflächen bzw. zur genaueren Einschätzung der archäologischen Relevanz empfohlen, die in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde derzeit vor Ort durchgeführt werden. In Abhängigkeit von den Ergebnissen werden ggf. weitere Grabungen erforderlich, deren Umfang derzeit nicht abgeschätzt werden kann.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

In Bezug auf die großräumigen Sichtachsen wird es durch das Plangebiet voraussichtlich zu keiner signifikanten Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen kommen, da die Altstadttürme über die geplanten Gewerbebauten hinausragen. Kleinräumige Sichtbeziehungen zur Altstadtsilhouette sind im Plangebiet nur von der Kronsforder Landstraße aus möglich, die durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt werden. Durch den geplanten Bau von Erschließungsstraßen können sich neue Sichtbeziehungen zur Altstadt ergeben.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Prüfung von Fundstellen mit archäologischer Relevanz findet derzeit bereits vor Ort statt.

7.3.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungszusammenhänge und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose berücksichtigt. Voraussichtlich treten keine erheblichen Beeinträchtigungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf.

7.4 Hinweise für Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung, mit denen umweltbezogene Auswirkungen vermieden, vermindert und ausgeglichen werden können

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Ergänzung von Überhältern in randlich gelegenen Knicks zur Stärkung der Sichtverschattung;
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen;
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof;
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen);
- Anlage von extensiven Gründachanteilen von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8;
- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;

- Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen;
- Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s·ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren;
- Ableitung des Regenwassers von Verkehrsflächen in offenen Gräben und Mulden;
- Anlage von zwei zentralen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken mit einem Gesamtvolumen von ca. 3.300 m³, Drosselung auf 5 l/(s·ha), Überlauf in die Niederung;
- Rückhaltung von Starkregenereignissen in der Grabenniederung des Glindbruchs, Drosselung auf 0,6 l/(s·ha) auf Höhe der Raabrede, Hochwasserüberlauf ab NHN +9,8 m;,
- Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr bzw. straßenunabhängige Führung;
- Neubau eines Erholungsweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch;
- Einhaltung der obligatorischen Bauzeitenregelungen bei ggf. durchzuführenden Gehölzbeseitigungen oder Baufeldfreimachungen (Schutz von Brutzeiten für Vögel und Fledermäuse etc.);
- Fledermaus- und insektenfreundliche Beleuchtung;
- Umsiedlung von Amphibien vor Überbauung, Bau von Amphibienzäunen;
- Durchführung von bauvorbereitenden und baubegleitenden Prospektionen;
- Ggf. Ausstattung der Gebäude im Plangebiet mit Luftreinigungsanlagen unter Einsatz von Aktivkohlefiltern zum Schutz der Mitarbeiter vor Geruchsbelästigungen;

7.4.1 Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet

Im Einzelnen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu sichern sind:

- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Neupflanzungen von 54 Alleebäumen;
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 300 Wildobstgehölzen;
- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung;
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede;
- Anlage von 55 Ersatzquartieren (Nistkästen, Kunstnester, Höhlen etc.) für Gehölzvögel, Gebäude- und Höhlenbrüter sowie Fledermäuse;
- Anlage eines Schwalbenhauses im Plangebiet, alternativ: Anbringung von 26 Kunstnestern am Wertstoffhof Niemark.

7.4.2 Geplante Maßnahmen außerhalb des Plangebietes

Für die Eingriffe in den Lebensraum von Feldlerche und Wachtel ist die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen erforderlich (s. auch Kap. 7.3.6). Dies ist auf folgenden Flächen vorgesehen (s. auch Abbildung 25):

- Fläche Pennmoor (ca. 12 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15)
- Fläche Reeke (ca. 8,8 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11)

Für die Eingriffe in das Schutzgut Boden sind externe Ausgleichsmaßnahmen im Wert von 89.000 Ökopunkten auf den Flächen des Ökokontos Ovendorfer Hof vorgesehen.

7.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Sollte im Plangebiet kein Gewerbegebiet verwirklicht werden, würde voraussichtlich die in Kap. 7 für die einzelnen Schutzgüter beschriebene Ausgangssituation beibehalten werden. Dies bedeutet eine Erhaltung der Kulturlandschaft mit einer überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen unter Erhaltung des Knicknetzes, der Baumreihen und der Durchgängigkeit der Allee an der Kronsforder Landstraße. Der Lebensraum für die beschriebenen Tierarten würde nicht beeinträchtigt.

7.6 Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden in der Variantenuntersuchung (Kap. 6) beschrieben. Die Planungsvarianten bestehen in differierenden Gewerbegebietszuschnitten südlich und/oder nördlich der Kronsforder Landstraße.

7.7 Zusätzliche Angaben

7.7.1 Referenzliste der Quellen, Gutachten und umweltbezogenen Informationen

- siehe vollständige Auflistung der Gutachten und Quellen unter 8.3

7.7.2 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen

Zur Abschätzung der Vorhabenswirkungen auf der Ebene des Bebauungsplanes ist die Bestandsdatenlage ausreichend sowie die Prognose in hinreichender Genauigkeit möglich.

7.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Eine Überwachung dient insbesondere der Feststellung von erheblichen, unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen, die beim geplanten Bauvorhaben nicht zu erwarten sind.

Die bis dato angedachten Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet (z.B. Knickneuanlagen, Pflanzung von Straßenbäumen, Anlage von Feldgehölzen) sind allgemein anerkannt und erprobt, so dass keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass sich die intendierten Entwicklungsziele tatsächlich einstellen werden.

Im Hinblick auf die erforderlichen externen Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche auf den Flächen Pennmoor und Reeke (s. Kap. 7.3.6) werden Monitoringmaßnahmen notwendig. So ist dort nach drei Jahren zu überprüfen, ob sich der erwartete Bruterfolg eingestellt hat. Weiterhin ist dann abzustimmen, ob die vorgegebene Nutzung (Ökolandbau mit Vogelschutzauflagen) umsetzbar ist. Ggf. ist eine Anpassung der Pachtvorgaben erforderlich. Erfolgt dieses, ist das nächste Brutpaarmonitoring wieder nach drei Jahren erforderlich. Wenn keine Anpassung mehr nötig ist, wird dann nach 5 Jahren überprüft, ob die Nutzung und die Anzahl der Brutpaare den

Erwartungen entsprechen. Das Monitoring erstreckt sich insgesamt über einen Zeitraum von 30 Jahren.

7.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Durch das geplante Gewerbegebiet werden Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen, die teilweise mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind. Dazu zählen insbesondere Eingriffe in das Schutzgut Boden durch die geplanten flächenintensiven Bodenversiegelungen im Bereich der Gewerbegrundstücke und der Erschließungsstraßen, Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und Tiere durch Überplanung von geschützten Biotopen (Knicks, Alleebäume) sowie bauliche Nutzungen am Rand von empfindlichen Lebensräumen (z.B. Glindbruchniederung) oder Eingriffe in das Landschaftsbild durch großmaßstäbliche Gebäudekomplexe im derzeitigen Außenraum.

Zur Abschätzung der Eingriffsintensitäten wurde für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und im vorliegenden Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Grundlage für die Umweltprüfung und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sind die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 15.04.00.

Während des Bearbeitungsprozesses des Bebauungsplanes wurden umfängliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, von denen einige wesentliche hier beispielhaft zusammengefasst werden:

- Erhalt der umlaufenden, an die freie Landschaft grenzenden Knicks sowie einer wertvollen Buchenreihe als wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere,
- Umfängliche Begrünungsmaßnahmen auf den privaten Gewerbegrundstücken durch Pflanzung von einer Vielzahl von Bäumen sowie Anlage von Dachbegrünungen,
- Wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur größtmöglichen Rückhaltung und Verdunstung von Oberflächenwasser im Plangebiet,
- Pflanzung von Straßenbäumen und neuen Alleebäumen,
- Knickneuanlagen und Aufwertungen von Bestandsknicks,
- Pflanzung von abschirmenden Gehölzen an der Glindbruchniederung (Gehölzgürtel) sowie an der Kronsforder Landstraße (Obsthain),
- Aufwertung von zwei externen Ausgleichsflächen als Lebensraum für die Feldlerche,
- Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Ausgleichsflächenkomplexes „Ovendorfer Hof“,
- Optimierung von erholungsrelevanter Infrastruktur im Bereich Raabrede (Aufwertung Radweg).

Viele der Maßnahmen beinhalten Synergieeffekte zwischen den Schutzgütern, dies gilt insbesondere für das Schutzgut Klima und Luft.

Für Teile der festgesetzten Maßnahmen ist ein Monitoring vorgesehen.

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

8.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungs- und Änderungsbeschluss

Die Aufstellungsbeschlüsse für die Aufstellung des Bebauungsplanes 15.04.00 und die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans wurden am 06.06.2016 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Am 04.12.2019 wurde die Öffentlichkeit in einer Bürger:innenversammlung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung informiert. Weiterhin wurde die Öffentlichkeit in der Zeit vom 25.11.2019 bis einschließlich 13.12.2019 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangzeit bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden insbesondere Anregungen und Bedenken zur Erschließung, zum Eingriff in Natur und Landschaft und zur Entwässerung, geäußert. Die Anregungen und Bedenken wurden geprüft und sind in die weitere Ausarbeitung des Planwerks eingeflossen.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Kinder und Jugendliche hatten im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und Äußerungen hierzu vorzubringen. Auf eine über die allgemeine Information und Beteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen konnte verzichtet werden, weil bei der vorliegenden Planung von Gewerbeflächen die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht oder allenfalls gering betroffen sind.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 14.10.2019 bis einschließlich 11.11.2019 durchgeführt.

Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen bezogen sich nahezu ausnahmslos auf den Bebauungsplan 15.04.00 und allenfalls mittelbar auf die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans.

Im Ergebnis der Behördenbeteiligung und der anschießenden Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde wurde der die Abgrenzung der Ausgleichsflächen in der Planzeichnung der 128. FNP-Änderung am südwestlichen Rand des Plangebietes an die Festsetzung von Ausgleichsfläche im Bebauungsplan angepasst. Darüber hinaus wurde der Umgriff der 128. FNP-Änderung um Ausgleichsflächen an der Raabrede erweitert.

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 06.12.2021 den von der Verwaltung mit Stand vom 02.11.2021 vorgelegten Entwurf der 128. Änderung des Flächennutzungsplans gebilligt und zur Auslegung bestimmt. In diesem Zusammenhang wurde auch die gegenüber dem Aufstellungsbeschluss geänderte Abgrenzung des Geltungsbereichs beschlossen (siehe 1.1).

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans und der zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplans hat nach der öffentlichen Bekanntmachung vom 11.12.2021 in der Zeit vom 20.12.2021 bis 21.01.2022 stattgefunden. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen zahlreiche Stellungnahmen zum ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans und zur zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplans ein. Inhaltlich bezogen sich die Stellungnahmen überwiegend auf den Bebauungsplan 15.04.00 und dabei vor allem auf die verkehrliche Anbindung des geplanten Gewerbegebietes an die Autobahnanschlussstelle Genin. Die Behandlung der abgegebenen Stellungnahmen ist dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde gemäß § 4a Abs. 2 BauGB gleichzeitig mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, wurden mit dem Schreiben vom 17.12.2021 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 21.01.2022 aufgefordert. Auf Antrag wurden für die Abgabe einer Stellungnahme jeweils Fristverlängerungen bis zum 04.02.2022 eingeräumt.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB gingen insgesamt 35 Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ein. 17 Stellungnahmen enthielten dabei für die Bauleitplanung relevante Anregungen, Bedenken und Hinweise. Zu den Inhalten der 128. Änderung des Flächennutzungsplans wurden dabei keine konkreten Änderungsvorschläge vorgebracht. Die Behandlung der zum Bebauungsplan 15.04.00 und zur zugehörigen 128. Änderung des Flächennutzungsplans abgegebenen Stellungnahmen ist dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Abschließender Beschluss

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB hat sich kein neuer Sachverhalt für die 128. Änderung des Flächennutzungsplans ergeben, sodass der Änderungsplan in der ausgelegten Fassung abschließend durch die Bürgerschaft beschlossen werden kann.

8.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert am 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), geändert am 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802, 1807)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert am 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Mai 2016 (GVOBl. S. 162)

8.3 Fachgutachten und sonstige Quellen

Zu der Bauleitplanung wurden folgende Gutachten / Untersuchungen erstellt und auf sonstige einschlägige Quellen zurückgegriffen:

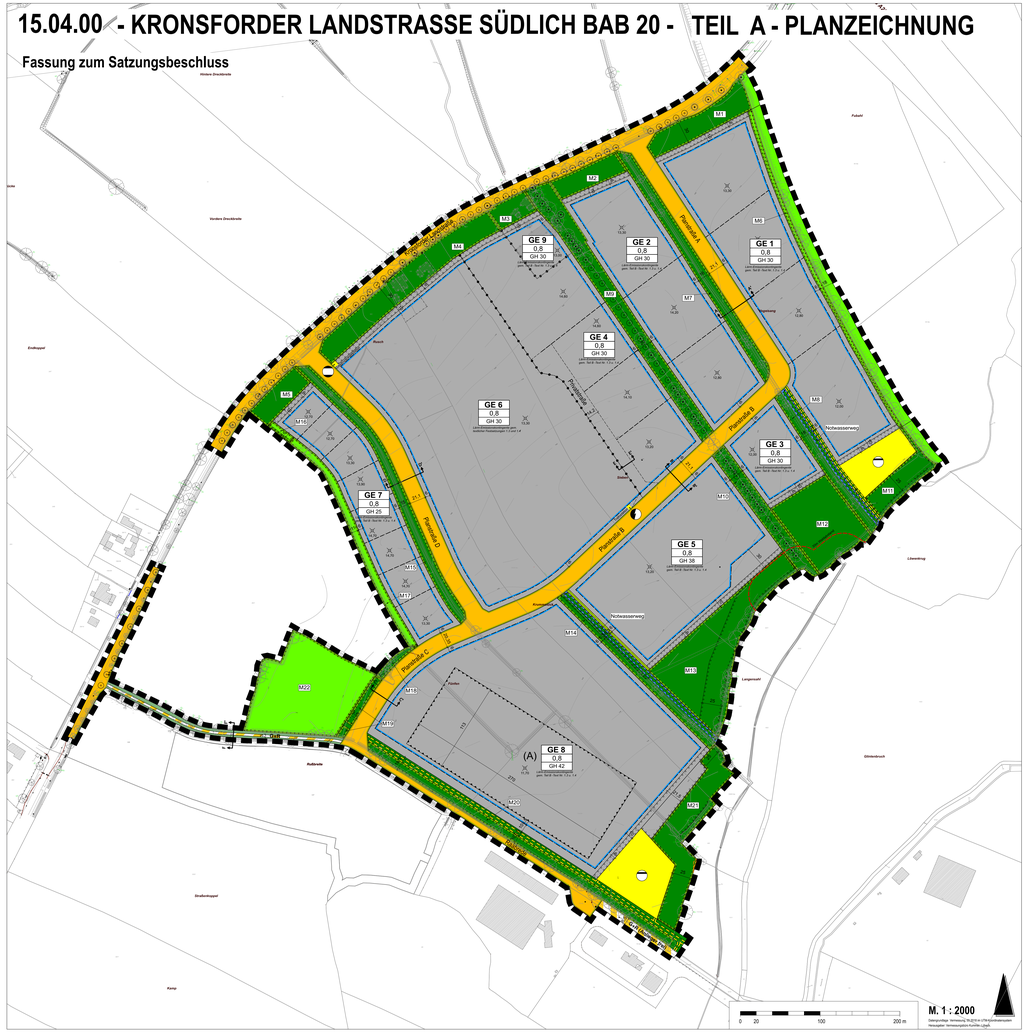
- ANDRESEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Bestandsplan Biotop- und Nutzungstypen zum B-Plan 15.04.00, Lübeck 25.08.2021;

- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Plan Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße 15.04.00, Artenschutzprüfung (incl. Feldlerchenkonzept), Kiel 12.10.2021;
- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Planverfahren Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, Bestand Fauna/Biotoptypen, Kiel April 23.05.2019;
- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Planverfahren Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, Auswirkungen Regenwasserbewirtschaftung im Glindbruch, Kiel 08.10.2021;
- EASTERN ATLAS GEOPHYSIKALISCHE PROSPEKTION + MESSTECHNIK: Gewerbepark Lübeck Südost Kronsforder Landstraße, Berlin 01.10.2019;
- GEO-NET UMWELTCONSULTING GMBH: Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 3: Planungshinweiskarte, Hannover 2016;
- HANSESTADT LÜBECK: Gesamtlandschaftsplan, Lübeck 2008;
- HANSESTADT LÜBECK: Thematischer Landschaftsplan „Klimawandel in Lübeck – Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen“, Lübeck 2013;
- HANSESTADT LÜBECK: Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK, Lübeck 2010;
- HANSESTADT LÜBECK: Sichtachsenstudie Welterbe „Lübecker Altstadt“, Prüfung der Sichtbeziehungen vom Lübecker Umland auf die Silhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“, Lübeck 2011;
- HANSESTADT LÜBECK: Klimaanpassungskonzept KLAK, Lübeck 2020;
- LÄRMKONTOR GMBH: Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 12.2021;
- LÄRMKONTOR GMBH: Schalltechnische Stellungnahme zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck, Ermittlung des Lärms aus Mehrverkehren nach RLS-19, Hamburg 28.02.2022;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Geotechnischer Bericht Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Vorerkundung: Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlungen, Lübeck 27.07.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Bodenmanagement, Lübeck 03.09.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Regenwasserbewirtschaftungskonzept Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Lübeck 31.08.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Erläuterungsbericht Regenwasserbewirtschaftung anhand eines Referenzgrundstücks zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Lübeck 23.11.2021;
- MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, LANDWIRTSCHAFT, UMWELT, NATUR UND DIGITALISIERUNG DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Kiel Januar 2020;
- PBH PLANUNGSBÜRO HAHM: Erschließungsplanung zum B-Plan 15.04.00; Lübeck, 21.10.2021

- SACHVERSTÄNDIGENBÜRO FÜR BAUMBEGUTACHTUNG & BAUMBEWERTUNG: Baumgutachten zur Kontrolle und Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Reihenbestandes aus Pappeln auf dem Grundstück an der Kronsforder Landstraße südlich der Autobahn 20, Lübeck, 22.12.2017;
- SACHVERSTÄNDIGENBÜRO FÜR BÄUME UND GARTENANLAGEN: Baumgutachten über die Bäume in der „Pappelreihe“ hinter Haus Nr. 207 Kronsforder Landstraße in Lübeck, Hamburg, 15.10.2021;
- ZECH UMWELTANALYTIK: Geruchstechnischer Bericht über die Durchführung einer geruchstechnischen Untersuchung zum geplanten Gewerbegebiet Semiramis in Lübeck, Lingen, 31.08.2021 und 31.01.2022;
- ZECH UMWELTANALYTIK: Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Einschätzung der Immissionssituation verursacht durch den Straßenverkehr zum geplanten Gewerbegebiet „Semiramis“ in 23560 Lübeck, Lingen, 24.03.2022
- SHP INGENIEURE: Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Hannover 19.07.2019;
- KAPLUS - INGENIEURBÜRO VOLLERT: Konzeptionelle Untersuchungen zur Energieversorgung zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Eckernförde 01.04.2021;
- ANDRESEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Sichtachsenstudie zur Prüfung von Auswirkungen der Planung auf bestehende Sichtachsen zum Welterbe „Lübecker Altstadt“, Lübeck 13.12.2021

15.04.00 - KRONSFORDER LANDSTRASSE SÜDLICH BAB 20 - TEIL A - PLANZEICHNUNG

Fassung zum Satzungsbeschluss



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), geändert am 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802, 1807).

Signaturen gemäß Planzeichenverordnung 1990 (PlanV 90), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).

FESTSETZUNGEN

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

- GE — Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

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

- z.B. 0,8 — Grundflächenzahl (GRZ), als Höchstmaß (§ 19 Abs. 1 BauNVO)
- z.B. GH 30 — Gebäudehöhe in Metern bezogen auf NHN, als Höchstmaß (§ 18 BauNVO)

Überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2, 23 BauNVO)

- Baugrenze (z.B. 23 Abs. 3 BauNVO)

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

- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung:
- G+R — Geh- und Radweg

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

- Ver- und Entsorgungsflächen
- Abwasserbeseitigung
- Elektrizität, Trafostation
- Gasdruckregelstation

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Private Grünfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Öffentliches Straßenbegleitgrün

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Nr. 25 BauGB)

- Umgrenzung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Umgrenzung der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
- Anpflanzung von Einzelbäumen
- Erhaltung von Einzelbäumen

Sonstige Planzeichen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung oder des Maßes der Nutzung
- Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- z.B. 5,5 — Bemaßung von Festsetzungen in Metern
- z.B. 13,80 — geplante Geländeoberfläche in Metern über Normalhöhennull (≙ NHN)
- z.B. **LEK 62/47** — Lärmemissionskontingent in dB(A) (tags/nachts) (gem. textl. Festsetzungen)
- Umgrenzung der Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzgesetzes
- z.B. (A) — Besondere Festsetzung (siehe Textteil B)
- Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

Nachrichtliche Übernahme

- Waldabstand gem. § 24 Abs. 1 LWaldG

Darstellungen ohne Normcharakter

- D — Schnitt des Straßenprofils

Planunterlage

- Vorhandene Gebäude mit Hausnummern
- zu beseitigende Gebäude mit Hausnummern
- Flurstücksgrenzen
- z.B. 7/2 — Flurstücksbezeichnung
- Abgrenzung der Bereiche mit unterschiedlich hohen geplanten Geländeoberflächen
- Bestandsböschung

TEIL B - TEXT

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

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

1.1 In dem Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe, Beherbergungsbetriebe und Vergnügungsstätten, Tankstellen, Anlagen für sportliche Zwecke, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke, Vergnügungsstätten, Spielhallen, Betriebswohnungen gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO sowie Gebäude und Räume für freie Berufe im Sinne des § 13 BauNVO unzulässig. (§ 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO)

1.2 Ausnahmsweise können in dem Gewerbegebiet Verkaufsstätten, die sich ganz oder teilweise an den Endverbraucher richten, sowie Anlagen für sportliche Zwecke, Vergnügungsstätten und Betriebswohnungen sowie Gewerbebetrieben zugelassen werden, soffern sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen der Betriebsstätten im Plangebiet stehen. Dabei darf die Verkaufsfläche der Verkaufsstätten einen Anteil von 30 % der Bruttogeschossfläche des jeweiligen Betriebes nicht überschreiten. Die Verkaufsfläche darf je Betrieb höchstens 400 m² betragen, wobei die anteilige Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Anlagen 1 und 2 je Betrieb höchstens 100 m² betragen darf. (§ 1 Abs. 9 BauNVO)

1.3 Bis zur Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung (Abriss des Wohngebäudes oder vollzogene Änderung in die Nichtwohnnutzung) auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße 201 (Teilgebiet GE 9) sind gemäß § 9 Absatz 2 des Baugesetzbuchs im Gewerbegebiet nur Betriebe und Anlagen zulässig, deren Lärmemissionen so weit begrenzt sind, dass die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK gemäß DIN 45691 „Geräuschkontingentierung", Beuth-Verlag GmbH, Berlin) weder tags (6 Uhr bis 22 Uhr) noch nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) überschritten werden:

Teilgebiet	in Richtung des Immissionspunktes Kronsforder Landstraße Nr. 112		in alle übrigen Richtungen	
	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]
GE 1	55	40	62	47
GE 2	55	40	62	47
GE 3	55	40	62	47
GE 4	55	40	62	47
GE 5	63	47	65	52
GE 6	62	47	65	49
GE 7	55	40	62	47
GE 8	65	52	65	55
GE 9	0	0	0	0

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5, vom Dezember 2006, wobei in den Gleichungen (6) und (7) LEK,i durch LEK,i + LEK,zu zu ersetzen ist. Die Einhaltung der festgesetzten Werte ist im Zuge des jeweiligen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen. (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

1.4 Nach einer Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung (Abriss des Wohngebäudes oder vollzogene Änderung in die Nichtwohnnutzung) auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße 201 (Teilgebiet GE 9) sind gemäß § 9 Absatz 2 des Baugesetzbuchs im Gewerbegebiet nur Betriebe und Anlagen zulässig, deren Lärmemissionen so weit begrenzt sind, dass die in folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK gemäß DIN 45691 weder tags (6 Uhr bis 22 Uhr) noch nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) überschritten werden:

Teilgebiet	in Richtung des Immissionspunktes Kronsforder Landstraße Nr. 112		in alle übrigen Richtungen	
	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]
GE 1	55	40	65	50
GE 2	55	40	65	50
GE 3	55	40	65	50
GE 4	55	40	65	50
GE 5	63	47	65	52
GE 6	63	47	65	52
GE 7	55	40	65	50
GE 8	65	52	65	55
GE 9	55	40	65	50

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5, vom Dezember 2006, wobei in den Gleichungen (6) und (7) LEK,i durch LEK,i + LEK,zu zu ersetzen ist. Die Einhaltung der festgesetzten Werte ist im Zuge des jeweiligen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen. (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

1.5 Im Teilgebiet GE 8 ist eine gewerbliche Nutzung mit einem dauerhaften Aufenthalt von Personen auf dem Betriebsgelände erst dann zulässig, wenn innerhalb der mit „(A)" bezeichneten Fläche ein zusammenhängendes, mindestens 270 m langes, mindestens 113 m tiefes und mindestens 20 m hohes Gebäude vorhanden ist. (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

1.6 Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs wären und die aufgrund der dort vorhandenen, Stoffe der Klasse II des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG - der Kommission für Anlagensicherheit" (Fassung November 2010) zuzuordnen sind, sind in den Teilgebieten GE 1, GE 7 des Gewerbegebiets unzulässig. Anlagen, die den Klassen III und IV des Leitfadens zuzuordnen sind oder in denen Acrolein verwendet wird, sind in allen Teilgebieten des Gewerbegebiets unzulässig. Unzulässig sind jeweils auch Anlagen, die aufgrund des Gefahrenpotenzials der dort vorhandenen Stoffe gemäß Leitfaden den jeweiligen unzulässigen Abstandsklassen zuzuordnen sind. Ausnahmsweise können Betriebe der jeweils nächst höheren Abstandsklasse zugelassen werden, wenn aufgrund baulicher oder technischer Maßnahmen nachgewiesen wird, dass ein geringerer Schutzabstand ausreichend ist. (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

2. Gebäudehöhen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

2.1 Die tatsächliche Gebäudehöhe (Oberkante Dach) darf durch technische Aufbauten einschließlich Solaranlagen um höchstens 2,0 m überschritten werden. Abweichend hiervon können auf bis zu 10 % der Dachfläche Überschreitungen durch untergeordnete Bauteile wie Treppenhäuser oder technische Aufbauten wie Lüftungsanlagen um bis zu 3,0 m zugelassen werden. Dies gilt auch, wenn hierdurch die als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe überschritten wird. (§ 16 Abs. 6 BauNVO, § 18 Abs. 1 BauNVO)

3. Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

3.1 Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie Stellplätze und Garagen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im Bereich zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer Baugrenze unzulässig. (§ 12 Abs. 6 BauNVO)

3.2 Ausnahmsweise können die Bereiche zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer Baugrenze bis zu 30 % für notwendige, offene Stellplätze verwendet werden, wenn die Anpflanzungsfestsetzungen gemäß Ziffern 7.2 bis 7.6 gewahrt bleiben. (§ 12 Abs. 6 BauNVO)

4. Anschluss an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

4.1 Für den Anschluss der Grundstücke an die Verkehrsflächen ist in den Teilgebieten GE 2 und GE 7 die Herstellung von Grundstückszufahrten durch die öffentliche Grünfläche und den Knick zulässig, sofern die Zufahrten gemäß Festsetzung Nr. 7.11 ausgestaltet werden und nicht mehr als eine Zufahrt je Grundstück entsteht. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

5. Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

5.1 Im Teilgebiet GE 8 ist bei Gebäuden durch ein Lüftungssystem mit geeigneter Geruchsfilteranlage sicherzustellen, dass Gerüche nicht mehr als 15 % der Jahresstunden Gerüchen aus dem Biomassewerk südlich der Straße Raabrede ausgesetzt sind. Innerhalb der mit „(A)" bezeichneten Fläche sind die offenen Fenster in Richtung der Straße Raabrede ausgeschlossen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

6. Umgang mit Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 b-d BauGB)

6.1 Niederschlagswasser von privaten Flächen (bspw. Dachflächen, Stellplatzanlagen und Hofgefährten), welches nicht durch Regenwassernutzung zeitnah/ort oder auf dem Grundstück versickert werden kann, ist auf den Grundstücken in Speichern (z.B. Mulden, Becken, Teichen, Rigolen, Zisternen, Schächten) zurückzuhalten und gedrosselt (vgl. Hinweis B) in die öffentliche Regenwasser-Kanalisation abzugeben. (§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, d BauGB)

6.2 Das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ist in den straßenbegleitenden mit Baumstandorten kombinierten Mulden aufzufangen, soweit möglich zu verdunsten und zu versickern. Überschüssiges Niederschlagswasser ist in die öffentliche Regenwasser-Kanalisation abzugeben. (§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, d BauGB)

6.3 Die als Flächen für die Regelung des Wasserabflusses (Notwasserweg) festgesetzten Flächen sind für die temporäre Nutzung als Notwasserweg entsprechend auszumulden und mit einem Gefälle in Richtung Glindbrunchniederung anzulegen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, c, d BauGB)

7. Pflanzbindungen und Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Nr. 25 BauGB)

Gewerbegrundstücke

7.1 Gewerbegrundstücke sind 20 % der Grundflächen als offene und vegetationsfähige Flächen von jeglicher Bebauung, Lagerflächen, Stellplatzflächen, unterirdischen Rigolen oder anderer Versiegelung frei zu halten.

7.2 Auf den Baugrundstücken ist je angefangene 200 m² Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO ein großkroniger heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen. Ein Baum ist eine mindestens 30 m² große Pflanzfläche vorzusehen.

Die gemäß nachfolgenden Festsetzungen 7.3 bis 7.5 eintrag der Grundstücksgrenzen sowie die gemäß Festsetzung 7.7 auf den Stellplatzanlagen zu pflanzenden Bäume können auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

Die Anzahl der auf einem Baugrundstück insgesamt zu pflanzenden Bäume reduziert sich zusätzlich durch Dachbegrünung auf einer mindestens 6 cm hohen Substratschicht gemäß Festsetzung 7.8 um jeweils 3 Bäume je 400 m².

Ausnahmsweise kann auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume auch eine Anrechnung von sonstigen Maßnahmen erfolgen, die nachweislich der Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers dienen, wie z.B. Retentionsdächer, Fassadenbegrünungen, Strauchpflanzungen oder Wasserflächen.

7.3 Die an öffentlichen Straßenverkehrsflächen angrenzenden Grundstücksflächen sind in einer Tiefe von mindestens 3 m zu begrünen und zu bepflanzen. Ausgenommen sind Grundstückszufahrten mit einer maximalen Breite gemäß Planstraße A mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen; die Pflanzabstand darf 15 m nicht überschreiten. Straßenseitig ist ein mindestens 0,8 m breiter Streifen mit einer mindestens 1 m hohen Hecke aus heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste B oder mit einer dichten Strauchpflanzung (1 Pflanze je m²) gemäß Pflanzliste C zu bepflanzen. Die Pflanzbindung entfällt im Bereich von Grundstückszufahrten und gilt nicht, wenn zwischen Grundstück und Straßenverkehrsfläche ein erhaltender Knick vorhanden ist.

7.4 Entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen, die nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, sind die Grundstücke in einer Tiefe von mindestens 3 m zu begrünen. Je angefangene 20 m Grundstücksanlage ist ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen; der Pflanzabstand darf 15 m nicht überschreiten. Gleiches gilt entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die an andere Baugrundstücke angrenzen.

7.5 Entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die nicht an andere Baugrundstücke, nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, sowie an den Grundstücksgrenzen, die an die Maßnahmenflächen M1 bis M5, M12, M13, M20 und M21 und an die Flächen für Überflutungsmaßnahmen angrenzen, sind die Grundstücke in einer Tiefe von mindestens 6 m wie folgt zu begrünen und zu bepflanzen. Die Pflanzung ist auf 10 % der Fläche in Form von Sträuchergruppen mit jeweils mindestens 10 m Grundstückslänge mit einem heimischen Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, sowie mit einer dichten Strauchpflanzung gemäß Pflanzliste C zu bepflanzen und der Pflanzabstand der Bäume darf 15 m nicht überschreiten.

7.6 Im Gewerbegebiet sind die Dachflächen von Gebäuden einschließlich Garagen und Nebengebäude vollständig mit einer mindestens 6 cm hohen durchwurzelbaren Substratschicht zu versehen und extensiv zu begrünen.

Von der Begrünungspflicht ausgenommen sind Belichtungs- und Belüftungsflächen sowie Flächen für notwendige technische Aufbauten.

Soweit Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden, sind die Zwischenräume zwischen den Solarmodulen und die Flächen unter aufgeständerten Solaranlagen gemäß Satz 1 zu begrünen.

Der zu begrünende Dachanteil muss insgesamt mindestens 80 % betragen.

7.7 Oberirdische Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangene 6 Stellplätze ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 10 m² großen Baumscheibe mit mindestens 12 m² Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster zwischen den Stellplätzen oder in einem mindestens 2 m breiten durchgrünten Pflanzstreifen zwischen zwei Stellplatzreihen zu pflanzen. Die Baumscheiben und Pflanzstreifen sind gegen ein Befahren durch Fahrzeuge zu sichern.

7.8 Pflanzungen und sonstige Begrünungen gemäß Festsetzungen 7.2 bis 7.7 sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten; bei Abgang ist gleichartiger Ersatz zu pflanzen.

Öffentlicher Straßenraum

7.9 Die Planstraßen sind wie folgt zu begrünen:
In der Planstraße A sind mind. 40 Straßenbäume, in der Planstraße B mind. 50 Straßenbäume, in der Planstraße C mind. 30 Straßenbäume, in der Planstraße D mind. 45 Straßenbäume sowie in der Privatstraße mind. 15 Straßenbäume gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

In jeder Planstraße ist jeder ein Teil der Bäume auf mind. einer Seite in einem durchgängigen unversiegelten mind. 2,5 m breiten Pflanzstreifen zu pflanzen. Das gilt nicht für die Straßenabschnitte mit Grundstückszufahrten. Der Pflanzstreifen darf mit der geplanten Muldenentwässerung kombiniert werden.

Zwischen jeden Parkplätzen sind in mind. 10 m² (2,5 m x 4 m, gemessen zwischen den Rückenstützen) großen offenen Baumscheiben mit mindestens 12 m² Wurzelraum zu pflanzen; alle Baumpflanzungen sind gegen Befahren zu sichern.

7.10 Zur Vervollständigung der Allee an der Kronsforder Landstraße sind an den dargestellten Standorten hochstämmige Linden (Tilia platyphyllos) mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Für Zufahrten, Leitungen, Beleuchtung u.ä. kann in allen Richtungen um max. 5 m von den vorgegebenen Standorten abgewichen werden.

Knickerhalt/Knickneuanlage

7.11 Knickerhalt: Im Bereich der Maßnahmenflächen M6-8, M11-13, M15, M17, M18 und M20 sind bestehende Knicks dauerhaft zu erhalten und entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen (Ausnahmen: M6 und M17, s. unten: Knickdurchbrüche für Wegeanbindungen). Knicks sind durch standortgerechte Arten zu ersetzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C).

Im Bereich der Maßnahmenflächen M7 und M15 dürfen Knickdurchbrüche für notwendige Grundstückserschließungen erfolgen, dabei ist zur Minimierung der Knickdurchbrüche für jeweils zwei nebeneinander liegende Grundstücke eine gemeinsame Zufahrt anzulegen. Die Durchbrüche sind durch fachgerechte Knickneuanlagen gem. der Festsetzung 7.12 an den seitlichen Grundstücksgrenzen auszugleichen.

Im Bereich der Maßnahmenflächen M6 und M17 sind die vorhandenen Knicks mit zusätzlichen Überhältern (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) in einem Abstand von ca. 12 m zu bepflanzen. Ausgenommen sind Knickabschnitte, in denen Überhälter bereits vorkommen. Die Überhälter dürfen in den dargestellten Knickdurchbrüchen nicht auf den Knick gesetzt werden.

Im Bereich der Maßnahmenflächen M13 und M21 dürfen die Knicks am Glindbruch trübstens im Jahr 2045 auf den Stock gesetzt werden (Kreischschutz).

7.12 Knickneuanlage: Im Bereich der Maßnahmenflächen M14, M16 und M19 sind Knicks neu anzulegen. Hierzu ist ein 2 m breiter Wall mit einem Kern aus einheimischen Boden und einer 20 cm starken Oberbodenandeckung zu erstellen. Dieser ist versetzt in drei Reihen mit Sträuchern gemäß Pflanzliste B auf der Straßen- und Grundstücksseite (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) auf Lücke zu bepflanzen, anwachsend pflegen. Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu beachten. Die Knickneuanlagen sind mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.13 Entlang der zu erhaltenden und der neu anzulegenden Knicks (M5-8, M12-16, M17-20) sind beidseitig mindestens 6 m (in Einzelfällen mind. 8 m) breite Knickschutzstreifen anzulegen. Diese sind in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Juli zu mähen. Düngung und Pestizideinsatz sowie jegliche Nutzung durch Bebauung, Lagerflächen, Stellplätze, unterirdische Versiegelung etc. ist unzulässig.

In den Knickschutzstreifen parallel zu den Planstraßen A und D ist jeweils die Anlage einer max. 2 m breiten und max. 60 cm tiefen offenen Entwässerungsmulde zulässig.

In den Knickschutzstreifen der Knicks M8 und M14 ist jeweils einseitig eine unbefestigte max. 30 cm tiefe Ausmuldung der Straßen zur Nutzung als temporärer Notwasserweg zulässig.

Baumerhalt/Baumneupflanzung

7.14 Im Bereich der Maßnahmenflächen M9 und M10 sind die gegenüberliegenden Straßenseiten mit Bäumen gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind durch Buchen (Fagus sylvatica) mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu ersetzen.

7.15 Zur Vervollständigung der Baumreihe im Bereich der Maßnahmenflächen M9 und M10 sind an den dargestellten Standorten hochstämmige Buchen (Fagus sylvatica) mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind zu ersetzen.

Öffentliche Grünflächen

7.16 Im Bereich der Maßnahmenflächen M1 bis M5 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, die max. 1 x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. Die Wiesenflächen sind halmartig in einem lockeren Raster mit mind. 250 blüten- und fruchtreichen mittelkronigen Laubbäumen zu bepflanzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste D).

7.17 Im Bereich der Maßnahmenfläche M20 (Grönoche Raabrede) ist der vorhandene Knick zu erhalten und gem. der Festsetzung 7.11 durchbrochen im Sinne der Festsetzung 7.13 anzulegen. Zwischen dem dargestellten Rad- und Fußweg und der Gewerbefläche GE8 ist entsprechend dem Knickschutzstreifen ein extensiv zu pflegender Grünstreifen anzulegen.

Maßnahmenflächen am Rand der Glindbruchniederung

7.18 Im Bereich der Maßnahmenflächen M11, M13 und M21 ist zur Abschirmung der Glindbruchniederung parallel zur Grenze des Gewerbegebiets ein 25 m breiter Gehölzgürtel (gemessen ab Knickfuß der vorhandenen Knicks oder ab der südstlichen Grenze des Gewerbegebiets) anzulegen. Dieser ist mit 3 Reihen Sträuchern der Pflanzliste C (Pflanzabstand 1 x 1 m) anzulegen und mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.19 Im Bereich der Maßnahmenfläche M12 sind die vorhandene Obstwiese sowie der vorhandene Knick zu erhalten. Der vorhandene Knick ist gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen.

7.20 Im Bereich der Maßnahmenfläche M13 sind die verbliebenden Flächen, die nicht mit einem Gehölzgürtel gem. der Festsetzung 7.18 bepflanzt werden, der gelenkten Sukzession zu überlassen oder mit Obstgehölzen zu bepflanzen. Es ist zu vermeiden, dass sich die Flächen außerhalb des Gehölzgürtels langfristig zu Waldflächen entwickeln.

Maßnahmenfläche an der Raabrede/Planstraße C

7.21 Im Bereich der Maßnahmenfläche M22 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, die max. 1x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. In der Fläche können Laubbäume zur Steigerung der Verdunstungsrate im Plangebiet gepflanzt werden (Artenauswahl gemäß Pflanzliste A). Zudem ist im Norden der Fläche ein Kleingewässer anzulegen.

Weitere artenschutzfachliche Maßnahmen

7.22 Im Plangebiet sind für die in Gehölzen brütenden Vögel 20 Ersatzkästen und für die Nischen- und Höhlenbrüter 25 künstliche Ersatzquartiere vorzusehen. Diese können als Nistkästen, Kunstnester oder künstliche Höhlen ausgebildet sein und sind unter artenschutzfachlicher Begleitung zu positionieren und anzubringen.

7.23 Im oder in der Nähe des Plangebietes sind für die Kolonienbrüter (Rauch- und Mehlschwalben) insgesamt 25 Kunstnester unter artenschutzfachlicher Begleitung zu positionieren und anzubringen. Alternativ kann ein Schwalbenhaus errichtet werden.

7.24 Auf den außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Flächen in Reeke (Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücke Nr. 84/1, Größe: ca. 5,8 ha) und Peronnoor (Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücke Nr. 87/2, Größe: ca. 2 ha) werden Ersatzlebensräume für die Feldlerche durch die Wachsmachung von Brachen und die Anlage von Blühstreifen durch Landbau mit Bewirtschaftungsauflagen für den Vogelschutz erfolgen (z.B. Anlage von Brachestreifen, dauerhaften Reihenabstand, Einschränkung der mechanischen Bearbeitung in der Brutzeit). Die Maßnahmen sind artenschutzfachlich zu begleiten.

7.25 Für den Eingriff in das Schutzgut Boden sind 89.000 Ökopunkte im Ökopool Ovendorfer Hof zu verrechnen.

7.26 Für Anlagen zur Außenbeleuchtung (z.B. Straßenbeleuchtung, Leuchtreklametafeln, Flächenbeleuchtung) sind nur niedrig montierte und nach unten strahlende Lampen mit warmweißer Leuchtmittel-Lichtfarbe und geringer Lockwirkung auf Insekten zulässig. (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

II. BAUGESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN (§ 9 ABS. 4 BAUGB I.V.M. § 84 ABS. 3 LBO)

12. Fassadenmaterialien

Reflektierende Fassadenmaterialien und verspiegelte Fenster sind unzulässig.

13. Werbeanlagen

13.1 Werbeanlagen sind nur für im Plangebiet ansässige Betriebe an der Stätte der Leistung zulässig. Ausgenommen sind Fremdwerbung und unzulässig.

13.2 An den Gebäudefassaden sind je Betrieb maximal vier Werbeanlagen in Form eines Schriftzuges und/oder Firmenlogos zulässig. Die Werbeanlagen sind unterhalb der Traufkante anzubringen. Ihre Gesamtgröße darf an den Langseiten eines Gebäudes jeweils 15 m2 und an den Kopfseiten jeweils 5 m² nicht überschreiten.

13.3 Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind unzulässig. Selbstleuchtende und angestrahlte Werbeanlagen sind zulässig.

13.4 Bewegliche Werbeanlagen mit Ausnahme von Fahnen sind unzulässig. Je Gewerbebetrieb sind höchstens drei Werbefahnen sowie bis zu zwei freistehende Werbeanlagen zulässig. Die freistehenden Werbeanlagen sind in Bezug auf den Ein- und Ausfahrten bis zu einer Größe von 3 m² oder in Form von Sammeltafeln im Bereich der Ein- und Ausfahrten bis zu einer Gesamthöhe von 6 m² pro Sichtfläche zulässig. Die Anzahl der Schriftfahnen und auf freie Sichtflächen je Werbeanlage begrenzt. Die maximal zulässige Höhe für frei stehende Werbeanlagen und Fahnen beträgt 7 m.

13.5 Werbung in den Obergeschossen und in Höhe ist nur in einer Länge von max. 15 m zulässig. Bei Gebäuden über 30 m Länge darf die Länge einzelner Werbeanlagen die Länge von 15 m und die Summe einzelner Werbeanlagen eine Gesamtlänge von maximal 1/3 der jeweiligen Fassadenlänge nicht überschreiten. Werbeanlagen auf dem Dach sind unzulässig.

14. Gebäudegestaltung

Flachdächer sind bei allen Hauptgebäuden, die um mehr als 2 m über die Dachhaut hinausragen, eine lichtgraue Farbgebung aufweisen.

15. Einfriedungen

In den Gewerbegebieten sind Einfriedungen bis zu einer Höhe von 2 m zulässig. Ausnahmsweise können Einfriedungen an der westlichen und hinteren Grundstücksgrenze bis zu max. 3 m Höhe zugelassen werden, wenn die betrieblichte Notwendigkeit (z.B. besondere Sicherheitsbedrfnisse) nachgewiesen wird.

Um eine Durchlässigkeit für Kleintiere zu gewährleisten, ist im Gewerbegebiet an geschlossenen Einfriedungen alle 30 m - pro geschlossene Grundstücksseite jedoch mindestens eine – ebenerdig, mind. 20 cm hohe und 20 cm breite Öffnung im Bodenbereich vorzusehen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

III. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN (§ 9 ABS. 6 BAUGB)

16. Altlastenverdachtsfläche und Kronsforder Landstraße

16.1 Der in der Kronsforder Landstraße vorhandene Altlastenverdachtsstand ist eine nach § 21 Abs. 1 Nr. 4 Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein gesicherte Fläche für Anlagen des Hochwasserschutzes.

16.2 Die im Plangebiet vorkommenden Knicks sind gesetzlich geschützte Biotope nach § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG in Verbindung mit § 30 BNatSchG.

IV. HINWEISE

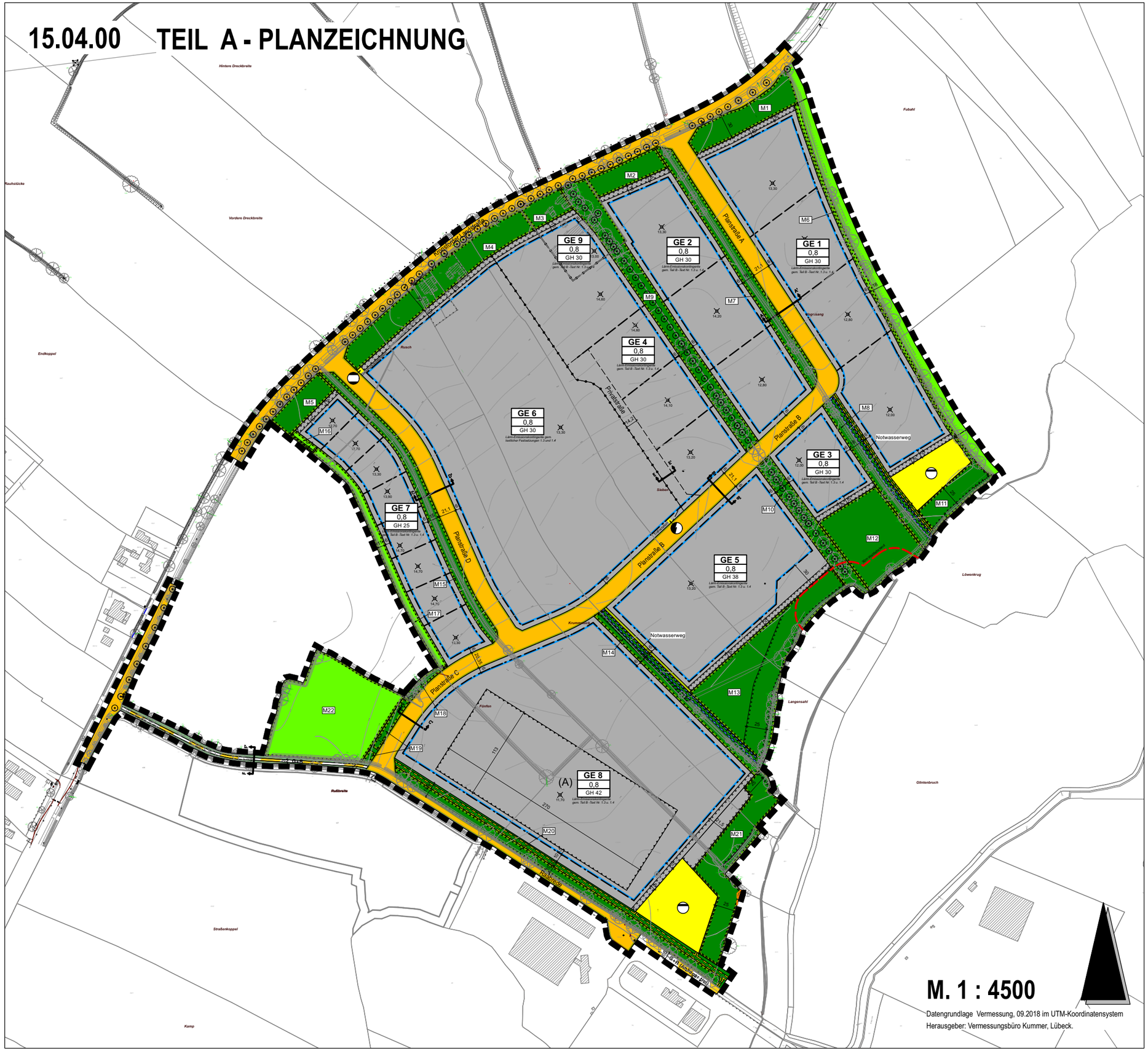
A DIN-Normen

In diesen textlichen Festsetzungen wird auf die DIN-Normen DIN 45691 (Geräuschkontingentierung; Ausgabe Dez. 2006) sowie DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau; Ausgabe Januar 2018) Bezug genommen. Die DIN-Normen gelten in der jeweils angegebenen Fassung. Alle verwendeten DIN-Normen liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen der Stadt Lübeck, Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 22 in 23552 Lübeck, zur Einsicht bereit.

B Oberflächenentwässerung

Für die Einleitung von Niederschlagswasser von den Gewerbegrundstücken in die Kanalisation ist auf qDr = 15 l/(s*ha) Nennhahn. Die Einhaltung der Einleitmenge ist im Entwässerungsgenehmigungsverfahren nach Entwässerungssatzung nachzuweisen. Es werden daher auf den Baugrundstücken zwingend Maßnahmen zur Rückhaltung des Niederschlagswassers erforderlich. Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sind u.a. Stauraumkanäle, Zisternen, Rückhaltebecken, Mulden-/Rigolensysteme und Retentionsdächer. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf privaten Parkplätzen anfallende Niederschlagswasser direkt in die Pflanzbeete der Bäume geleitet werden. Diese sollten als Baumgruben oder Versickerungsmulden mit Bäumen

15.04.00 TEIL A - PLANZEICHNUNG



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), geändert am 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802, 1807).

Signaturen gemäß Planzeichenverordnung1990 (PlanV 90), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).

FESTSETZUNGEN

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

GE — Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

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

z.B. 0,8 — Grundflächenzahl (GRZ), als Höchstmaß (§ 19 Abs. 1 BauNVO)

z.B. **GH 30** — Gebäudehöhe in Metern bezogen auf NHN, als Höchstmaß (§ 18 BauNVO)

Überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2, 23 BauNVO)

Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

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

Straßenverkehrsfläche

Straßenbegrenzungslinie

Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung:

G+R — Geh- und Radweg

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Ver- und Entsorgungsflächen

Abwasserbeseitigung

Elektrizität, Trafostation

Gasdruckregelstation

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Private Grünfläche

Öffentliche Grünfläche

Öffentliches Straßenbegleitgrün

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Nr. 25 BauGB)

Umgrenzung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Umgrenzung der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

Anpflanzung von Einzelbäumen

Erhaltung von Einzelbäumen

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung oder des Maßes der Nutzung

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

z.B. 5,5 — Bemaßung von Festsetzungen in Metern

z.B. 13,80 — geplante Geländeoberfläche in Metern über Normalhöhennull (ü NHN)

z.B. **LEK 62/47** — Lärmemissionskontingent in dB(A) (tags/nachts) (gem. textl. Festsetzungen)

Umgrenzung der Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzgesetzes

z.B. (A) — Besondere Festsetzung (siehe Textteil B)

Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

Nachrichtliche Übernahme

Waldabstand gem. § 24 Abs. 1 LWaldG

Darstellungen ohne Normcharakter

D D' — Schnitt des Straßenprofils

Planunterlage

Vorhandene Gebäude mit Hausnummern

zu beseitigende Gebäude mit Hausnummern

Flurstücksgrenzen

z.B. 27 — Flurstücksbezeichnung

Abgrenzung der Bereiche mit unterschiedlich hohen geplanten Geländeoberflächen

Bestandsbäume

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK
BEBAUUNGSPLAN NR. 15.04.00
- KRONSFORDER LANDSTRASSE - BAB 20 -

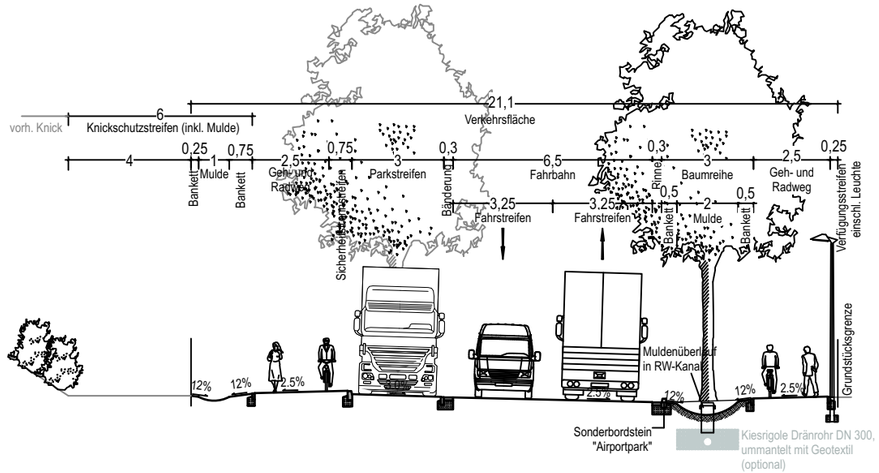
Fassung zum Satzungsbeschluss

Hansestadt LÜBECK

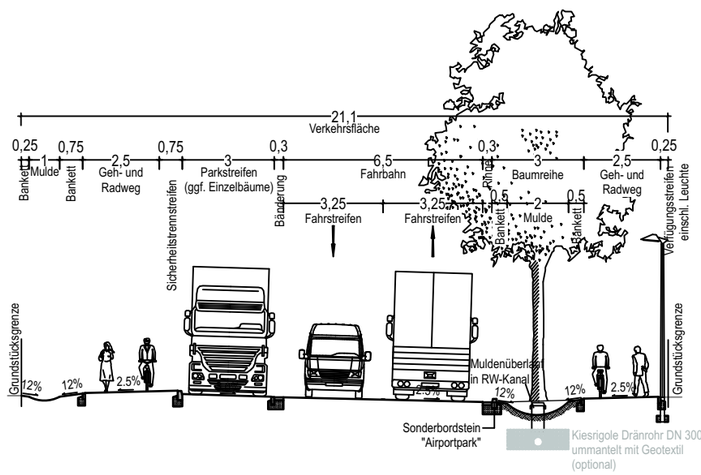
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung

Stand vom 04.04.2022

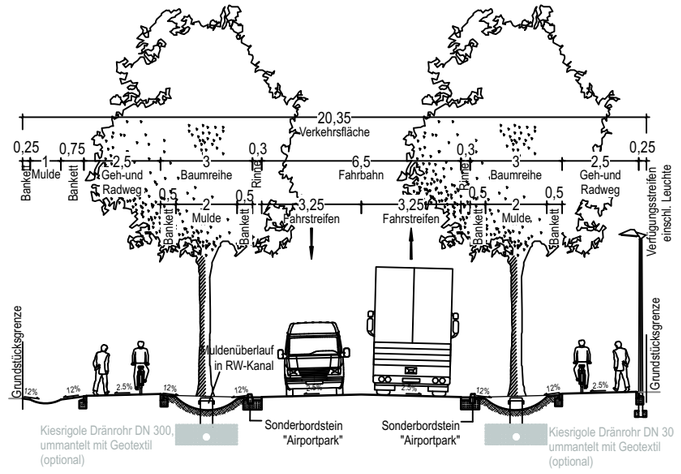
Regelquerschnitt A - A'
Planstraße A
M 1:200



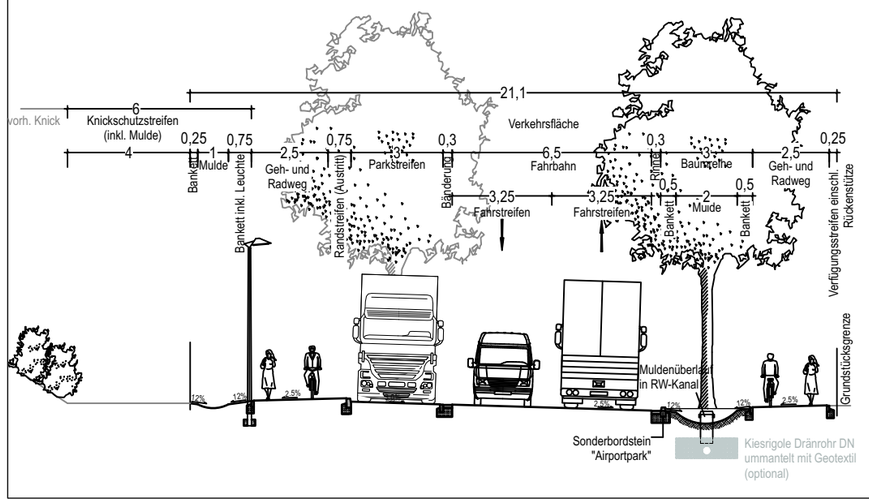
Regelquerschnitt B - B'
Planstraße B
M 1:200



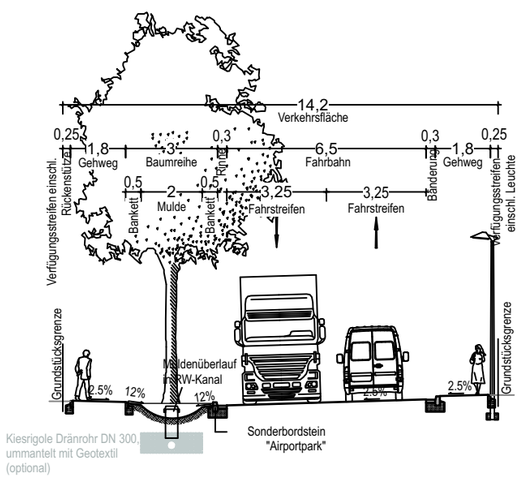
Regelquerschnitt C - C'
Planstraße C
M 1:200



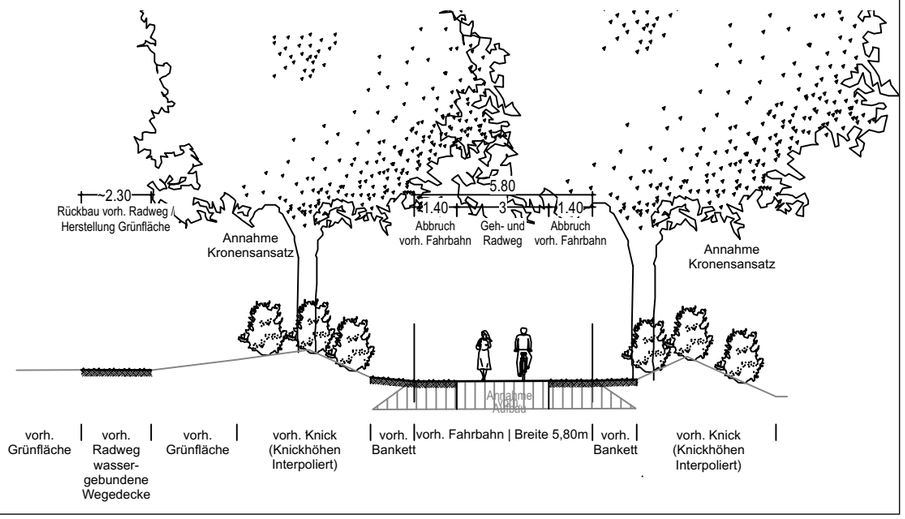
Regelquerschnitt D - D'
Planstraße D
M 1:200



Regelquerschnitt E - E'
Privatstraße
M 1:200



Regelquerschnitt F - F'
Raabrede
M 1:200



ANLAGE 6

BEBAUUNGSPLAN 15.04.00

– Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 –

Teil B - Text

Fassung zum Satzungsbeschluss

Stand: 03.03.2022

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

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

1.1 In dem Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe, Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen, Tankstellen, Anlagen für sportliche Zwecke, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke, Vergnügungsstätten, Spielhallen, Betriebswohnungen gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO sowie Gebäude und Räume für freie Berufe im Sinne des § 13 BauNVO unzulässig.

(§ 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO)

1.2 Ausnahmsweise können in dem Gewerbegebiet Verkaufsstätten, die sich ganz oder teilweise an den Endverbraucher richten, als untergeordneter Bestandteil von Handwerksbetrieben oder produzierenden und verarbeitenden Gewerbebetrieben zugelassen werden, sofern sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalem Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur- und Serviceleistungen der Betriebsstätten im Plangebiet stehen. Dabei darf die Verkaufsfläche der Verkaufsstätten einen Anteil von 30 % der Bruttogeschossfläche des jeweiligen Betriebes nicht überschreiten. Die Verkaufsfläche darf je Betrieb höchstens 400 m^2 betragen, wobei die anteilige Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Anlagen 1 und 2 je Betrieb höchstens 100 m^2 betragen darf.

(§ 1 Abs. 9 BauNVO)

1.3 Bis zur Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung (Abriss des Wohngebäudes oder vollzogene Änderung in eine Nichtwohnnutzung) auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße 201 (Teilgebiet GE 9) sind gemäß § 9 Absatz 2 des Baugesetzbuchs im Gewerbegebiet nur Betriebe und Anlagen zulässig, deren Lärmemissionen so weit begrenzt sind, dass die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK gemäß DIN 45691 („Geräuschkontingentierung“, Beuth-Verlag GmbH, Berlin) weder tags (6 Uhr bis 22 Uhr) noch nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) überschritten werden:

	in Richtung des Immissionsortes Kronsforder Landstraße Nr. 112		in alle übrigen Richtungen	
Teilgebiet	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]
GE 1	55	40	62	47
GE 2	55	40	62	47
GE 3	55	40	62	47
GE 4	55	40	62	47
GE 5	63	47	65	52
GE 6	62	47	65	49
GE 7	55	40	62	47
GE 8	65	52	65	55
GE 9	0	0	0	0

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5, vom Dezember 2006, wobei in den Gleichungen (6) und (7) $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,i,k}$ zu ersetzen ist. Die Einhaltung der festgesetzten Werte ist im Zuge des jeweiligen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

(§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

1.4 Nach einer Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung (Abriss des Wohngebäudes oder vollzogene Änderung in eine Nichtwohnnutzung) auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße 201 (Teilgebiet GE 9) sind gemäß § 9 Absatz 2 des Baugesetzbuchs im Gewerbegebiet nur Betriebe und Anlagen zulässig, deren Lärmemissionen so weit begrenzt sind, dass die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK gemäß DIN 45691 weder tags (6 Uhr bis 22 Uhr) noch nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) überschritten werden:

	in Richtung des Immissionsortes Kronsforder Landstraße Nr. 112		in alle übrigen Richtungen	
Teilgebiet	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]	LEK, tags [dB(A)]	LEK, nachts [dB(A)]
GE 1	55	40	65	50
GE 2	55	40	65	50
GE 3	55	40	65	50
GE 4	55	40	65	50
GE 5	63	47	65	52
GE 6	63	47	65	52
GE 7	55	40	65	50
GE 8	65	52	65	55
GE 9	55	40	65	50

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5, vom Dezember 2006, wobei in den Gleichungen (6) und (7) $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,i,k}$ zu ersetzen ist. Die Einhaltung der festgesetzten Werte ist im Zuge des jeweiligen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

(§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

1.5 Im Teilgebiet GE 8 ist eine gewerbliche Nutzung mit einem dauerhaften Aufenthalt von Personen auf dem Betriebsgelände erst dann zulässig, wenn innerhalb der mit „(A)“ bezeichneten Fläche ein zusammenhängendes, mindestens 270 m langes, mindestens 113 m tiefes und mindestens 20 m hohes Gebäude vorhanden ist.

(§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

1.6 Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs wären und die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe der Klasse II des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG - der Kommission für Anlagensicherheit“ (Fassung November 2010) zuzuordnen sind, sind in den Teilgebieten GE 1, GE 7 des Gewerbegebiets unzulässig. Anlagen, die den Klassen III und IV des Leitfadens zuzuordnen sind oder in denen Acrolein verwendet wird, sind in allen Teilgebieten des Gewerbegebiets unzulässig. Unzulässig sind jeweils auch Anlagen, die aufgrund des Gefahrenindizes der dort vorhandenen Stoffe gemäß Leitfaden den jeweiligen unzulässigen Abstandsklassen

zuzuordnen sind. Ausnahmsweise können Betriebe der jeweils nächst höheren Abstandsklasse zugelassen werden, wenn aufgrund baulicher oder technischer Maßnahmen nachgewiesen wird, dass ein geringerer Schutzabstand ausreichend ist.

(§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO)

2. Gebäudehöhen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

2.1 Die tatsächliche Gebäudehöhe (Oberkante Dach) darf durch technische Aufbauten einschließlich Solaranlagen um höchstens 2,0 m überschritten werden. Abweichend hiervon können auf bis zu 10 % der Dachfläche Überschreitungen durch untergeordnete Bauteile wie Treppenhäuser oder technische Aufbauten wie Lüftungsanlagen um bis zu 3,0 m zugelassen werden. Dies gilt auch, wenn hierdurch die als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe überschritten wird.

(§ 16 Abs. 6 BauNVO, § 18 BauNVO)

3. Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

3.1 Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie Stellplätze und Garagen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im Bereich zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer Baugrenze unzulässig.

(§ 12 Abs. 6 BauNVO)

3.2 Ausnahmsweise können die Bereiche zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer Baugrenze bis zu 30 % für notwendige, offene Stellplätze verwendet werden, wenn die Anpflanzungsfestsetzungen gemäß Ziffern 7.2 bis 7.6 gewahrt bleiben.

(§ 12 Abs. 6 BauNVO)

4. Anschluss an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

4.1 Für den Anschluss der Grundstücke an die Verkehrsflächen ist in den Teilgebieten GE 2 und GE 7 die Herstellung von Grundstückszufahrten durch die öffentliche Grünfläche und den Knick zulässig, sofern die Zufahrten gemäß Festsetzung Nr. 7.11 ausgestaltet werden und nicht mehr als eine Zufahrt je Grundstück entsteht.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

5. Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

5.1 Im Teilgebiet GE 8 ist bei Gebäuden durch ein Lüftungssystem mit geeigneter Geruchsfiltertechnik sicherzustellen, dass Mitarbeiter:innen nicht mehr als 15 % der Jahresstunden Gerüchen aus dem Biomassewerk südlich der Straße Raabrede ausgesetzt sind. Innerhalb der mit „(A)“ bezeichneten Fläche sind zu öffnende Fenster in Richtung der Straße Raabrede ausgeschlossen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

6. Umgang mit Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 b-d BauGB)

6.1 Niederschlagswasser von privaten Flächen (bspw. Dachflächen, Stellplatzanlagen und Wegeflächen), welches nicht durch Regenwassernutzung gebraucht oder auf dem Grundstück versickert werden kann, ist auf den Grundstücken in Speichern (z.B. Mulden, Becken, Teichen, Rigolen, Zisternen, Schächten) zurückzuhalten und gedrosselt (vgl. Hinweis B) in die öffentliche Regenwasser-Kanalisation abzugeben.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, d BauGB)

6.2 Das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ist in den straßenbegleitenden mit Baumstandorten kombinierten Mulden aufzufangen, soweit möglich zu verdunsten und zu versickern. Überschüssiges Niederschlagswasser ist in die öffentliche Regenwasser-Kanalisation abzugeben.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, d BauGB)

6.3 Die als Flächen für die Regelung des Wasserabflusses (Notwasserweg) festgesetzten Flächen sind für die temporäre Nutzung als Notwasserweg entsprechend auszumulden und mit einem Gefälle in Richtung Glindbruchniederung anzulegen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 16b, c, d BauGB)

7. Pflanzbindungen und Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Nr. 25 BauGB)

Gewerbegrundstücke

7.1 Im Gewerbegebiet sind 20 % der Grundflächen als offene und vegetationsfähige Flächen von jeglicher Bebauung, Lagerflächen, Stellplatzflächen, unterirdischen Rigolen oder anderer Versiegelung frei zu halten.

7.2 Auf den Baugrundstücken ist je angefangene 200 m² Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO ein großkroniger heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen. Je Baum ist eine mindestens 30 m² große Pflanzfläche vorzusehen.

Die gemäß nachfolgenden Festsetzungen 7.3 bis 7.5 entlang der Grundstücksgrenzen sowie die gemäß Festsetzung 7.7 auf den Stellplatzanlagen zu pflanzenden Bäume können auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

Die Anzahl der auf einem Baugrundstück insgesamt zu pflanzenden Bäume reduziert sich zusätzlich durch Dachbegrünung auf einer mindestens 6 cm hohen Substratschicht gemäß Festsetzung 7.6 um 1 Baum je 400 m².

Ausnahmsweise kann auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume auch eine Anrechnung von sonstigen Maßnahmen erfolgen, die nachweislich der Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers dienen, wie z.B. Retentionsdächer, Fassadenbegrünungen, Strauchpflanzungen oder Wasserflächen.

7.3 Die an öffentlichen Straßenverkehrsflächen angrenzenden Grundstücksflächen sind in einer Tiefe von mindestens 3 m zu begrünen und zu bepflanzen. Je angefangene 10 m Grundstückslänge ist ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen; der Pflanzabstand darf 15 m nicht überschreiten. Straßenseitig ist ein mindestens 0,8 m breiter Streifen mit einer mindestens 1 m hohen Hecke aus heimischen Laubgehölzen gemäß Pflanzliste B oder mit einer dichten Strauchpflanzung (1 Pflanze je m^2) gemäß Pflanzliste C zu bepflanzen. Die Pflanzbindung entfällt im Bereich von Grundstückszufahrten und gilt nicht, wenn zwischen Grundstück und Straßenverkehrsfläche ein zu erhaltender Knick vorhanden ist.

7.4 Entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen, die nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, sind die Grundstücke in einer Tiefe von mindestens 3 m zu begrünen. Je angefangene 20 m Grundstückslänge ist ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen; der Pflanzabstand darf 15 m nicht überschreiten. Gleiches gilt entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die an andere Baugrundstücke angrenzen.

7.5 Entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die nicht an andere Baugrundstücke, nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, sowie an den Grundstücksgrenzen, die an die Maßnahmenflächen M1 bis M5, M12, M13, M20 und M21 und an die Flächen für Oberflächenentwässerung angrenzen, sind die Grundstücke in einer Tiefe von mindestens 6 m wie folgt zu begrünen und zu bepflanzen. Die Pflanzstreifen sind als max. 1,50 m hoher und 5 m breiter Wall auszubilden, die je angefangene 10 m Grundstückslänge mit einem heimischen Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, sowie mit einer dichten knickartigen Strauchpflanzung gemäß

Pflanzliste C zu bepflanzen sind; der Pflanzabstand der Bäume darf 15 m nicht überschreiten.

7.6 Im Gewerbegebiet sind die Dachflächen von Gebäuden einschließlich Garagen und Nebengebäude vollständig mit einer mindestens 6 cm hohen durchwurzelbaren Substratschicht zu versehen und extensiv zu begrünen.

Von der Begrünungspflicht ausgenommen sind Belichtungs- und Belüftungsflächen sowie Flächen für notwendige technische Aufbauten.

Soweit Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden, sind die Zwischenräume zwischen den Solarmodulen und die Flächen unter aufgeständerten Solaranlagen gemäß Satz 1 zu begrünen.

Der zu begrünende Dachanteil muss insgesamt mindestens 80 % betragen.

7.7 Oberirdische Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangene 6 Stellplätze ein heimischer Laubbaum gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 10 m² großen Baumscheibe mit mindestens 12 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster zwischen den Stellplätzen oder in einem mindestens 2 m breiten durchgängigen Pflanzstreifen zwischen zwei Stellplatzreihen zu pflanzen. Die Baumscheiben und Pflanzstreifen sind gegen ein Befahren durch Fahrzeuge zu sichern.

7.8 Pflanzungen und sonstige Begrünungen gemäß Festsetzungen 7.2 bis 7.7 sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten; bei Abgang ist gleichartiger Ersatz zu pflanzen.

Öffentlicher Straßenraum

7.9 Die Planstraßen sind wie folgt zu begrünen:

In der Planstraße A sind mind. 40 Straßenbäume, in der Planstraße B mind. 50 Straßenbäume, in der Planstraße C mind. 30 Straßenbäume, in der Planstraße D mind. 45 Straßenbäume sowie in der Privatstraße mind. 15 Straßenbäume gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe zu pflanzen.

In jeder Planstraße ist dabei ein Teil der Bäume auf mind. einer Seite in einem durchgängigen unversiegelten mind. 2,5 m breiten Pflanzstreifen zu pflanzen. Dies gilt nicht für die Straßenabschnitte mit Grundstückszufahrten. Der Pflanzstreifen darf mit der geplanten Muldenentwässerung kombiniert werden.

Bäume zwischen Parkplätzen sind in mind. 10 m² (2,5 m x 4 m, gemessen zwischen den Rückenstützen) großen offenen Baumscheiben mit mindestens 12 m³ Wurzelraum zu pflanzen; alle Baumpflanzungen sind dauerhaft zu unterhalten.

7.10 Zur Vervollständigung der Allee an der Kronsforder Landstraße sind an den dargestellten Standorten hochstämmige Linden (Tilia platyphyllos) mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Für Zufahrten, Leitungen, Beleuchtung u.ä. kann in alle Richtungen um max. 5 m von den vorgegebenen Standorten abgewichen werden.

Knickerhalt/Knickneuanlage

7.11 Knickerhalt: Im Bereich der Maßnahmenflächen M6-8, M11-13, M15, M17, M18 und M20 sind bestehende Knicks dauerhaft zu erhalten und entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen (Ausnahmen: M6 und M17, s. unten; Knickdurchbrüche für Notwasserwege). Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte Arten zu ersetzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C).

Im Bereich der Maßnahmenflächen M7 und M15 dürfen Knickdurchbrüche für notwendige Grundstückserschließungen erfolgen, dabei ist zur Minimierung der Knickdurchbrüche für jeweils zwei nebeneinander liegende Grundstücke eine gemeinsame Zufahrt anzulegen. Die Durchbrüche sind durch fachgerechte Knickneuanlagen gem. der Festsetzung 7.12 an den seitlichen Grundstücksgrenzen auszugleichen.

Im Bereich der Maßnahmenflächen M6 und M17 sind die vorhandenen Knicks mit zusätzlichen Überhältern (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) in einem Abstand von ca. 12 m zu bepflanzen. Ausgenommen sind Knickabschnitte, in denen Überhälter bereits vorkommen. Die Überhälter dürfen entgegen der gängigen Knickpflege nicht auf den Stock gesetzt werden.

Im Bereich der Maßnahmenflächen M13 und M21 dürfen die Knicks am Glindbruch frühestens im Jahr 2045 auf den Stock gesetzt werden (Kranichschutz).

7.12 Knickneuanlage: Im Bereich der Maßnahmenflächen M14, M16 und M19 sind Knicks neu anzulegen. Hierzu ist ein 3 m breiter Wall mit einem Kern aus mineralischem Boden und einer 20 cm starken Oberbodenandeckung zu erstellen. Dieser ist versetzt in drei Reihen (Pflanzabstand 0,5 x 1 m) mit Sträuchern in den angegebenen Anteilen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) sowie Überhältern entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu bepflanzen. Die Knickneuanlagen sind mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.13 Entlang der zu erhaltenden und der neu anzulegenden Knicks (M6-8, M12-16, M17-20) sind beidseitig mindestens 6 m (in Einzelfällen mind. 8 m) breite Knickschutzstreifen anzulegen. Diese sind max. 1 x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen. Düngung und Pestizideinsatz sowie jegliche Nutzung durch Bebauung, Lagerflächen, Stellplätze, unterirdische Versiegelung etc. ist unzulässig.

In den Knickschutzstreifen parallel zu den Planstraßen A und D ist jeweils die Anlage einer max. 2 m breiten und max. 60 cm tiefen offenen Entwässerungsmulde zulässig.

In den Knickschutzstreifen der Knicks M8 und M14 ist jeweils einseitig eine unbefestigte max. 30 cm tiefe Ausmuldung der Streifen zur Nutzung als temporärer Notwasserweg zulässig.

Baumerhalt/Baumneupflanzung

7.14 Im Bereich der Maßnahmenflächen M9 und M10 sind die dargestellten Einzelbäume zu erhalten und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind durch Buchen (Fagus sylvatica) mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu ersetzen.

7.15 Zur Vervollständigung der Baumreihe im Bereich der Maßnahmenflächen M9 und M10 sind an den dargestellten Standorten hochstämmige Buchen (Fagus sylvatica) mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind zu ersetzen.

Öffentliche Grünflächen

7.16 Im Bereich der Maßnahmenflächen M1 bis M5 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, die max. 1 x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. Die Wiesenflächen sind hainartig in einem lockeren Raster mit mind. 250 blüten- und fruchtreichen mittelkronigen Laubbäumen zu bepflanzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste D).

7.17 Im Bereich der Maßnahmenfläche M20 (Grünachse Raabrede) ist der vorhandene Knick zu erhalten und ein 6 m breiter Knickschutzstreifen im Sinne der Festsetzung 7.13 anzulegen. Zwischen dem dargestellten Rad- und Fußweg und der Gewerbefläche GE8 ist entsprechend dem Knickschutzstreifen ein extensiv zu pflegender Grünstreifen anzulegen.

Maßnahmenflächen am Rand der Glindbruchniederung

7.18 Im Bereich der Maßnahmenflächen M11, M13 und M21 ist zur Abschirmung der Glindbruchniederung parallel zur Grenze des Geltungsbereichs ein 25 m breiter Gehölzgürtel (gemessen ab Knickfuß der vorhandenen Knicks oder ab der südöstlichen Grenze des Geltungsbereiches) anzulegen. Die Pflanzung ist mit Arten der Pflanzliste C (Pflanzabstand 1 x 1 m) anzulegen und mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.19 Im Bereich der Maßnahmenfläche M12 sind die vorhandene Obstwiese sowie der vorhandene Knick zu erhalten. Der vorhandene Knick ist gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen.

7.20 Im Bereich der Maßnahmenfläche M13 sind die verbleibenden Flächen, die nicht mit einem Gehölzgürtel gem. der Festsetzung 7.18 bepflanzt werden, der gelenkten Sukzession zu überlassen oder mit Obstgehölzen zu bepflanzen. Es ist zu vermeiden, dass sich die Flächen außerhalb des Gehölzgürtels langfristig zu Waldflächen entwickeln.

Maßnahmenfläche an der Raabrede/Planstraße C

7.21 Im Bereich der Maßnahmenfläche M22 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, die max. 1x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. In der Fläche können Laubbäume zur Steigerung der Verdunstungsrate im Plangebiet gepflanzt werden (Artenauswahl gemäß Pflanzliste A). Zudem ist im Norden der Fläche ein Kleingewässer anzulegen.

Weitere artenschutzfachliche Maßnahmen

7.22 Im Plangebiet sind für die in Gehölzen brütenden Vögel 20 Ersatzkästen und für die Nischen- und Höhlenbrüter 35 künstliche Ersatzquartiere vorzusehen. Diese können als Nistkästen, Kunstnester oder künstliche Höhlen ausgebildet sein und sind unter artenschutzfachlicher Begleitung zu positionieren und anzubringen.

7.23 Im oder in der Nähe des Plangebietes sind für die Koloniebrüter (Rauch- und Mehlschwalben) insgesamt 26 Kunstnester unter artenschutzfachlicher Begleitung zu positionieren und anzubringen. Alternativ kann ein Schwalbenhaus errichtet werden.

7.24 Auf den außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Flächen in Reeke (Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11; Größe: ca. 8,8 ha) und Pennmoor (Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15; Größe ca. 12 ha) werden Ersatzlebensräume für die Feldlerche und die Wachtel geschaffen. Auf diesen Flächen darf ausschließlich ökologischer Landbau mit Bewirtschaftungsauflagen für den Vogelschutz erfolgen (z.B. Anlage von Brachestreifen, doppelter Reihenabstand, Einschränkung der mechanischen Bearbeitung in der Brutzeit). Die Maßnahmen sind artenschutzfachlich zu begleiten.

7.25 Für den Eingriff in das Schutzgut Boden sind 89.000 Ökopunkte im Ökopool Ovendorfer Hof zu verrechnen.

7.26 Für Anlagen zur Außenbeleuchtung (z.B. Straßenbeleuchtung, Leuchtreklametafeln, Flächenbeleuchtung) sind nur niedrig montierte und nach unten strahlende Lampen mit warmweißer Leuchtmittel-Lichtfarbe und geringer Lockwirkung auf Insekten zulässig. (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

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

12. Fassadenmaterialien

Reflektierende Fassadenmaterialien und verspiegelte Fenster sind unzulässig.

13. Werbeanlagen

13.1 Werbeanlagen sind nur für im Plangebiet ansässige Betriebe an der Stätte der Leistung zulässig. Werbeanlagen mit Fremdwerbung sind unzulässig.

13.2 An den Gebäudefassaden sind je Betrieb maximal vier Werbeanlagen in Form eines Schriftzuges und/oder Firmenlogos zulässig. Die Werbeanlagen sind unterhalb der Traufkante anzubringen. Ihre Gesamtgröße darf an den Längsseiten eines Gebäudes jeweils 15 m^2 und an den Kopfseiten jeweils 10 m^2 nicht überschreiten.

13.3 Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind unzulässig. Selbstleuchtende und angestrahlte Werbeanlagen sind zulässig.

13.4 Bewegliche Werbeanlagen mit Ausnahme von Fahnen sind unzulässig. Je Gewerbebetrieb sind höchstens drei Werbefahnen sowie bis zu zwei freistehende Werbeanlagen zulässig. Die freistehenden Werbeanlagen sind im Bereich der Ein- und Ausfahrten bis zu einer Größe von 3 m^2 oder in Form von Sammeltafeln im Bereich der Ein- und Ausfahrten bis zu einer Gesamtgröße von 6 m^2 pro Sichtfläche zulässig. Die Anzahl der Sichtflächen wird auf zwei Sichtflächen je Werbeanlage begrenzt. Die maximal zulässige Höhe für frei stehende Werbeanlagen und Fahnen beträgt 7 m.

13.5 Werbung in den Obergeschossen und im Attikabereich ist nur in einer Länge von max. 15 m zulässig. Bei Gebäuden über 30 m Länge darf die Länge einzelner Werbeanlagen die Länge von 15 m und die Summe einzelner Werbeanlagen eine Gesamtlänge von maximal 1/3 der jeweiligen Fassadenlänge nicht überschreiten. Werbeanlagen auf dem Dach sind unzulässig.

14. Gebäudegestaltung

Im Gewerbegebiet müssen Dachaufbauten, die um mehr als 2 m über die Dachhaut hinausragen, eine lichtgraue Farbgebung aufweisen.

15. Einfriedungen

In den Gewerbegebieten sind Einfriedungen bis zu einer Höhe von 2 m zulässig. Ausnahmsweise können Einfriedungen an der seitlichen und hinteren Grundstücksgrenze bis zu max. 3 m Höhe zugelassen werden, wenn die betriebliche Notwendigkeit (z.B. besondere Sicherheitsbedürfnisse) nachgewiesen wird.

Um eine Durchlässigkeit für Kleintiere zu gewährleisten, ist im Gewerbegebiet an geschlossenen Einfriedungen alle 30 m - pro geschlossene Grundstücksseite jedoch mindestens eine – ebenerdige, mind. 20 cm hohe und 20 cm breite Öffnung im Bodenbereich vorzusehen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

III. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN (§ 9 Abs. 6 BauGB)

16. Alleebäume entlang der Kronsforder Landstraße

16.1 Der in der Kronsforder Landstraße vorhandene Alleebaumbestand ist eine nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 21 Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein geschützte Allee.

16.2 Die im Plangebiet vorkommenden Knicks sind gesetzlich geschützte Biotope nach § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG in Verbindung mit § 30 BNatSchG.

IV. HINWEISE

A DIN-Normen

In diesen textlichen Festsetzungen wird auf die DIN-Normen DIN 45691 (Geräuschkontingentierung; Ausgabe Dez. 2006) sowie DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau; Ausgabe Januar 2018) Bezug genommen. Die DIN-Normen gelten in der jeweils angegebenen Fassung. Alle verwendeten DIN-Normen liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in die Bebauungspläne Einsicht genommen werden kann (gegenwärtig beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 22 in 23552 Lübeck), zur Einsicht bereit.

B Oberflächenentwässerung

Die Einleitung von Regenwasser von den Gewerbegrundstücken in die Kanalisation ist auf qDr = 15 l/(s*ha) beschränkt. Die Einhaltung der Einleitmenge ist im Entwässerungsgenehmigungsverfahren nach Entwässerungssatzung nachzuweisen. Es werden daher auf den Baugrundstücken zwingend Maßnahmen zur Rückhaltung des Regenwassers erforderlich. Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sind u.a. Stauraumkanäle, Zisternen, Rückhaltebecken, Mulden-/Mulden-Rigolensysteme und Retentionsdächer. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf privaten Parkplatzflächen anfallende Oberflächenwasser direkt in die Pflanzflächen der Bäume geleitet werden. Diese sollten als Baumrigolen oder Versickerungsmulden mit Bäumen ausgestaltet werden.

C Naturschutz

Fäll- und Rodungsarbeiten sowie Baufeldfreimachungen und Eingriffe in Bestandsgebäude (z.B. Abriss) dürfen gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und 01. März durchgeführt werden. Sofern durch Überprüfung oder Kartierung Negativnachweise vorliegen, kann in Bezug auf die Eingriffe in Gebäude auf die Bauzeitenregelung verzichtet werden.

Zur Minimierung von Tötungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von Vögeln, Fledermäusen und nachtaktiven Insekten durch Licht, sind die empfohlenen Maßnahmen der Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" (download unter http://www.vogelglas.info/) sowie dem Anhang 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI); Beschluss der LAI vom 13.09.2012“ zu beachten. Für die Neuanlage und den Erhalt von Knicks (vgl. Festsetzungen Nr. 7.11, 7.12, 7.19) sind die Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz gemäß dem Erlass des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – V 534-531.04 vom 20. Januar 2017 maßgeblich.

D Archäologie

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

E Farbgebung Fassaden

Zur Vermeidung von Aufheizungseffekten sollten insbesondere die nach Süden und Westen ausgerichteten Außenwandflächen von Gebäuden mit einer hellen bis mittelhellen Farbgebung ausgeführt werden. Als Richtwert können Farben, die nach dem Natural Color System (NCS) einen Schwarzanteil von maximal 20 % aufweisen herangezogen werden. Entsprechende Farbfächer sind in Malereibetrieben sowie vielen Baumärkten einsehbar.

Anlagen

(a) Lübecker Sortimentsliste vom 24.02.2011 (zu der textlichen Festsetzung 1.3)

Anlage 1: Liste der zentrenrelevanten Sortimente

- Bekleidung (Damen, Herren, Kinder, Baby)
- Wäsche, Strümpfe. sonstige Bekleidung
- Schuhe
- Lederwaren, Kürschnerwaren (inkl. Pelze, Taschen, Koffer, Schulranzen)
- Sportartikel (inkl. Sportschuhe und Sportbekleidung)
- Bücher
- Schreibwaren (Fachhandel)
- Spielwaren (inkl. Hobbybedarf. Basteln)
- Musikinstrumente
- Hausrat
- Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel
- Foto, Film
- Optik
- Unterhaltungselektronik (Braune Ware: TV, Video, HiFi, Ton- und Datenträger)
- Elektroartikel (Elektrokleingeräte, Haushaltsgeräte)
- Großelektro (Weiße Ware: Waschmaschinen etc.)
- Beleuchtung
- Computer, Telekommunikation
- Uhren und Schmuck
- Heimtextilien, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf, Teppiche (Stapelware)
- Kunstgegenstände (inkl. Bilderrahmen, Klein-Antiquitäten)
- Fahrräder (inkl. Zubehör)
- Sanitätswaren (Sanitätshäuser)

Anlage 2: Liste der nahversorgungsrelevanten Sortimente

- Lebensmittel (inkl. Getränke, Reformwaren, Bio-Artikel)
- Drogerieartikel (Körperpflege, Reinigungsmittel), Parfümerieartikel, Friseurartikel
- Pharmazeutische Artikel / Arzneimittel
- Schnittblumen
- Zeitungen, Zeitschriften (Kiosksortiment, Supermärkte)

Anlage 3: Liste nichtzentrenrelevante Sortimente

- Möbel (inkl. Matratzen)
- Antiquitäten (Möbel)
- Sportgroßgeräte
- Bodenbeläge (inkl. Teppichrollen, Laminat)
- Farben, Lacke
- Tapeten
- Baustoffe, Baumarktartikel, Installationsmaterial
- Campingartikel (ohne Bekleidung und Schuhe)
- Sanitärwaren
- Werkzeuge, Eisenwaren
- Kfz-Zubehör
- Büromaschinen (inkl. Büroeinrichtungen)
- Zoobedarf (inkl. Tiers, Tiernahrung. Heimtierbedarf)
- Gartenbedarf (Inkl. Pflanzen, Pflanzgefäße)
- Babybedarf (Kindermöbel, Kindersitze, ohne Babybekleidung)

(b) Pflanzlisten (zu den textlichen Festsetzungen 7.2 bis 7.5, 7.7 bis 7.9, 7.11 bis 7.12, 7.14, 7.16, 7.18, 7.21)

Pflanzliste A: Laubbäume in Straßen, Grünflächen und Gewerbeflächen

Artenauswahl Laubbäume:	
Stieleiche	Quercus robur
Esche	Fraxinus excelsior
Hainbuche	Carpinus betulus
Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn	Acer campestre, A. platanoides, A. pseudoplatanus
Vogelbeere, Schwed. Mehlbeere	Sorbus aucuparia, S. intermedia
Hahnendorn, Apfeldorn	Crataegus crus-galli, C. x lavallei
Vogelkirsche, Traubenkirsche	Prunus avium, P. padus
Winterlinde, Sommerlinde	Tilia cordata, T. platyphyllos
Obstgehölze (nicht in M22)	Malus, Prunus, Pyrus
Walnuss	Juglans regia
Rotbuchen	Fagus sylvatica
Pflanzgrößen:	
Mind. Hochstamm, Stammumfang 18/20 cm, 3xv, mDb.	

Hinweis: In der Pflanzenliste A wird für die Pflanzung von Straßenbäumen die Verwendung von einheimischen Laubbäumen empfohlen. Angesichts der immer stärker spürbaren Auswirkungen des Klimawandels (Trockenheit, Hitze, Starkregen) ist es zukünftig ggf. notwendig, auch nicht einheimische Baumarten bei der Auswahl und Pflanzung von Straßenbäumen zu berücksichtigen, da diese gegenüber den veränderten Anforderungen besser gewappnet sind.

Pflanzliste B: Laubholzhecken

Artenauswahl geschnittene Laubholzhecken:	
Hainbuche	Carpinus betulus
Feldahorn	Acer campestre
Liguster	Ligustrum vulgare
Rotbuche	Fagus sylvatica
Weißdorn	Crataegus monogyna
Pflanzgrößen:	
Heckenpflanzen, mind. 100/125 cm, 2xv.	

Pflanzliste C: Naturnahe Strauchpflanzungen und Knickneuanlagen

Artenauswahl Knickpflanzungen:		
Hasel	Corylus avellana	10 %
Schlehe	Prunus spinos	10 %
Weißdorn	Crataegus monogyna	10 %
Feldahorn	Acer campestre	5 %
Hundsrose	Rosa canina	10 %
Stieleiche (Überhälter)	Quercus robur	5 %
Vogelbeere	Sorbus aucuparia	5 %
Esche (Überhälter)	Fraxinus excelsior	5 %
Hainbuche (Überhälter)	Carpinus betulus	10 %
Holunder	Sambucus nigra	5 %
Schneeball	Viburnum opulus	10 %
Gem. Heckenkirsche	Lonicera xylosteum	10 %
Bergahorn	Acer pseudoplatanus	5 %
Pflanzgrößen:		
mind. Sträucher oder Heister 60/100 cm		
Überhälter: Hochstämme oder Stammbüsche, StU mind. 14/16 cm		

Pflanzliste D: Laubbäume für Grünstreifen an der Kronsforder Landstraße

Artenauswahl Laubbäume für Grünstreifen Kronsforder Landstraße	
Vogelbeere, Schwed. Mehlbeere	Sorbus aucuparia, S. intermedia
Hahnendorn, Apfeldorn	Crataegus crus-galli, C. x lavallei
Vogelkirsche, Traubenkirsche	Prunus avium, P. padus
Wildobst/Obstgehölze	Malus, Prunus, Pyrus
Walnuss	Juglans regia
Pflanzgrößen:	
Laubbäume: Mind. Hochstamm, Stammumfang 18/20 cm, 3xv, mDb. Obstbäume: Mind. Hochstamm, Stammumfang 16/18 cm, 3xv, mDb**.**	

ANLAGE 7

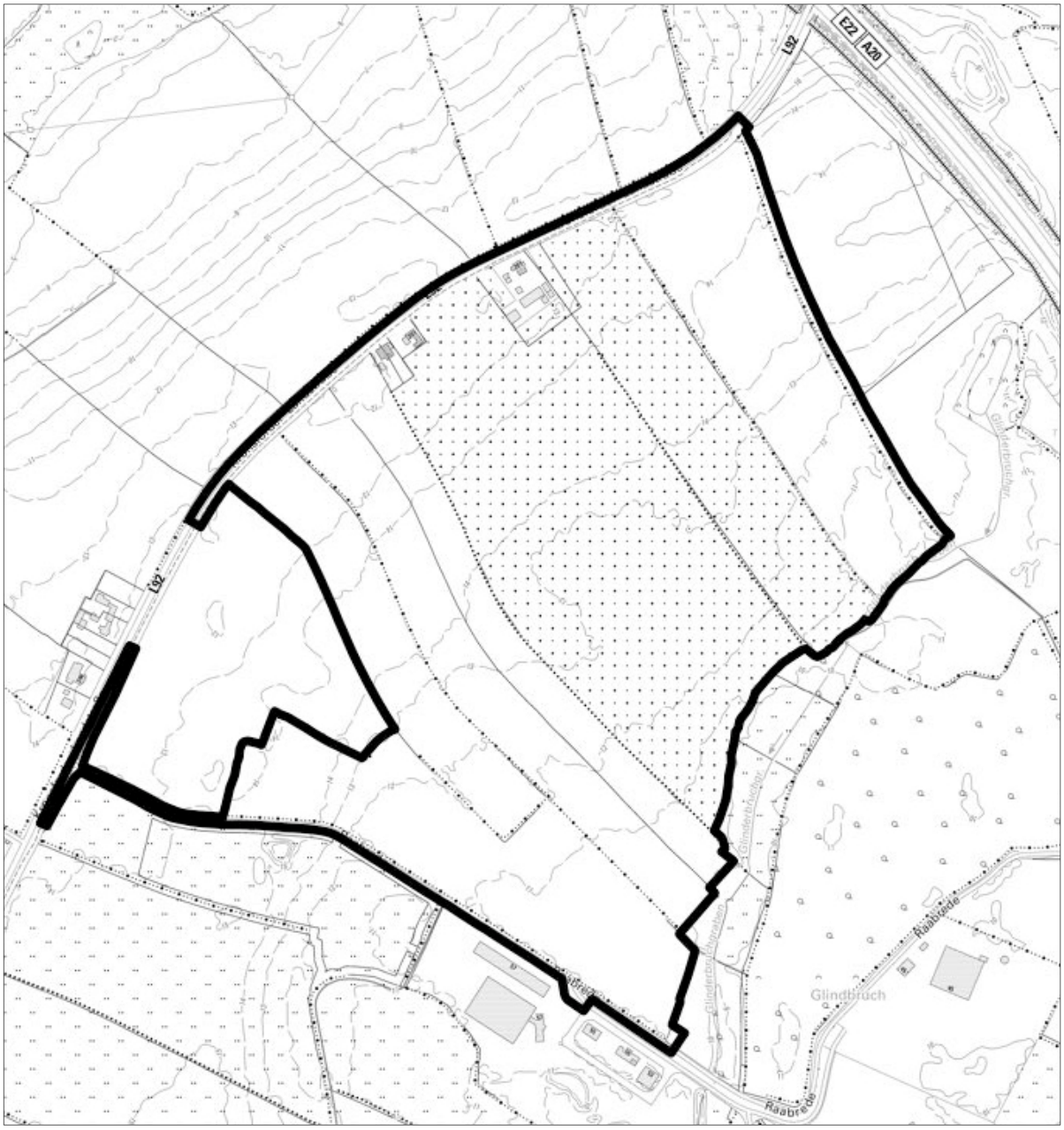
BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 15.04.00
- Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 -

Fassung zum Satzungsbeschluss

Stand: 04.04.2022



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros claussen-seggelke stadtplaner, Hamburg und
Andresen Landschaftsarchitekten, Lübeck (Umweltbericht)

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebiets	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	6
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	7
2.	Ausgangssituation	8
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	8
2.2	Natur und Umwelt	9
2.3	Archäologie und Denkmalpflege	10
2.4	Eigentumsverhältnisse	10
2.5	Bisheriges Planungsrecht	11
3.	Übergeordnete Planungen	11
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	11
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplans	12
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	13
3.4	Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2012 einschließlich Fortschreibung 2016	13
3.5	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	14
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept 2011	15
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	15
3.8	Managementplan UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	15
3.9	Regionaler Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck	16
3.10	Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck als Grundlagengutachten des Hafenentwicklungsplanes 2030	17
4.	Ziele und Zwecke der Planung	17
5.	Inhalt der Planung	18
5.1	Flächenbilanz	18
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	18
5.2.1	Art der baulichen Nutzung	18
5.2.2	Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen	22
5.2.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	24
5.2.4	Nebenanlagen	24
5.3	Verkehrliche Erschließung	24
5.3.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	24
5.3.2	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	27
5.3.3	Innere Erschließung	27
5.3.4	Geh- und Radwege	33
5.3.5	Stellplätze, Fahrradstellplätze	34
5.4	Ver- und Entsorgung	34

5.5	Entwässerung	35
5.5.1	Schmutzwasserentsorgung	35
5.5.2	Regenwasserbewirtschaftung und -entsorgung	36
5.6	Immissionsschutz	40
5.6.1	Vom Plangebiet ausgehende Emissionen	40
5.6.2	Auf das Plangebiet einwirkende Immissionen	40
5.7	Baugestalterische Regelungen	45
5.8	Nachrichtliche Übernahmen	46
5.8.1	Alleebäume entlang der Kronsforder Landstraße	46
5.8.2	Geschütze Biotope	46
5.9	Hinweise	46
5.9.1	Archäologie	46
5.9.2	Oberflächenentwässerung	46
5.9.3	Naturschutz	47
5.9.4	Farbgebung Fassaden	47
6.	Umweltbericht	48
6.1	Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte	48
6.2	Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen	48
6.2.1	Fachgesetzliche Grundlagen	48
6.2.2	Fachplanerische Grundlagen	50
6.3	Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen	57
6.3.1	Flächenverbrauch	57
6.3.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit	57
6.3.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	62
6.3.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	68
6.3.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen	75
6.3.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften	97
6.3.7	Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete	110
6.3.8	Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft	110
6.3.9	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Erholung	112
6.3.10	Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle	116
6.3.11	Auswirkungen auf Kultur- und andere Sachgüter	117
6.3.12	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	120
6.4	Zusammenfassen der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	120
6.4.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Plangebiet	120
6.4.2	Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet	121
6.4.3	Übernahme von Maßnahmen aus anderen Planverfahren im Plangebiet	121
6.4.4	Geplante Maßnahmen außerhalb des Plangebietes	122
6.5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)	122
6.6	Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	123
6.7	Zusätzliche Angaben	123

6.7.1 Referenzliste der Quellen, Gutachten und umweltbezogenen Informationen 123
6.7.2 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen 123
6.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 123
6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 124

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung 125
7.1 Auswirkungen auf die Umwelt / Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen 125
7.2 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes 125
7.3 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen, Entschädigung 125
7.4 Verkehrliche Auswirkungen 126
7.5 Auswirkungen durch Verkehrslärm 127
7.6 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen 132

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes 132

9. Finanzielle Auswirkungen 132
9.1 Einnahmen (Grundstücksverkäufe) 132
9.2 Ausgaben (Kosten und Finanzierung) 132
9.2.1 Planungskosten 132
9.2.2 Kosten für die Umsetzung der Planung 132
9.2.3 Unterhaltungskosten 133

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 133
10.1 Verfahrensübersicht 133
10.2 Rechtsgrundlagen 135
10.3 Fachgutachten und sonstige Quellen 135

Anhang 1: Städtebaulicher Testentwurf (Stand 04.04.2022)

Anhang 2: Matrix Vergleich der Ausbauvarianten (Stand 20.09.2019)

Anhang 3: Zu beseitigende Bäume und Knicks

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – liegt im Stadtteil St. Jürgen, Stadtbezirke Niederbüssau und Vorrade.

Begrenzt wird das ca. 52,7 ha große Plangebiet (Umgriff siehe Deckblatt)

- im Nordosten durch Feldfluren südlich der Bundesautobahn A 20,
- im Osten durch den Glindbruchgraben,
- im Süden durch die Straße Raabrede,
- im Südwesten durch Feldfluren zwischen der Kronsforder Landstraße und der Straße Raabrede sowie
- im Nordwesten durch die Kronsforder Landstraße.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes umfasst im Einzelnen die Flurstücke bzw. Flurstücksteile 115 (tlw.) und 117 (tlw.) der Flur 1, 3/1, 3/4, 3/5, 5/2, 5/3, 11/2 (tlw.), 24/2 (tlw.), 24/3, 26/2, 26/3, 28/1(tlw.), 67/2 (tlw.), 69/2, 69/3, 79(tlw.), 88/1, 109/6 (tlw.), 113/19, 114/20, 128, 129 der Flur 2 und 3/2, 4/1, 4/2, 34/3, 54 (tlw.), 61, 62, 64 (tlw.) der Flur 4 in der Gemarkung Niederbüssau.

Die Abgrenzung des Plangebietes weicht von der Abgrenzung zum Aufstellungsbeschluss ab, da die Landesplanungsbehörde lediglich für eine Teilfläche die Durchführung eines erforderlichen Zielabweichungsverfahrens in Aussicht gestellt hat (siehe 1.3). Das Plangebiet beschränkt sich daher auf die Teilflächen südöstlich der Kronsforder Landstraße. Dabei bleibt das Plangebiet im Norden hinter der ursprünglichen Abgrenzung zurück, da die nahe zur Autobahn gelegenen Ausgleichs- und Ackerflächen nicht einer Entwicklung als Gewerbegebiet zugeführt werden sollen. Im Süden erstreckt sich das Plangebiet über die ursprüngliche Abgrenzung hinaus bis zur Straße Raabrede, um hier Gewerbe- und Ausgleichsflächen zu entwickeln und die Erschließung neu zu ordnen.

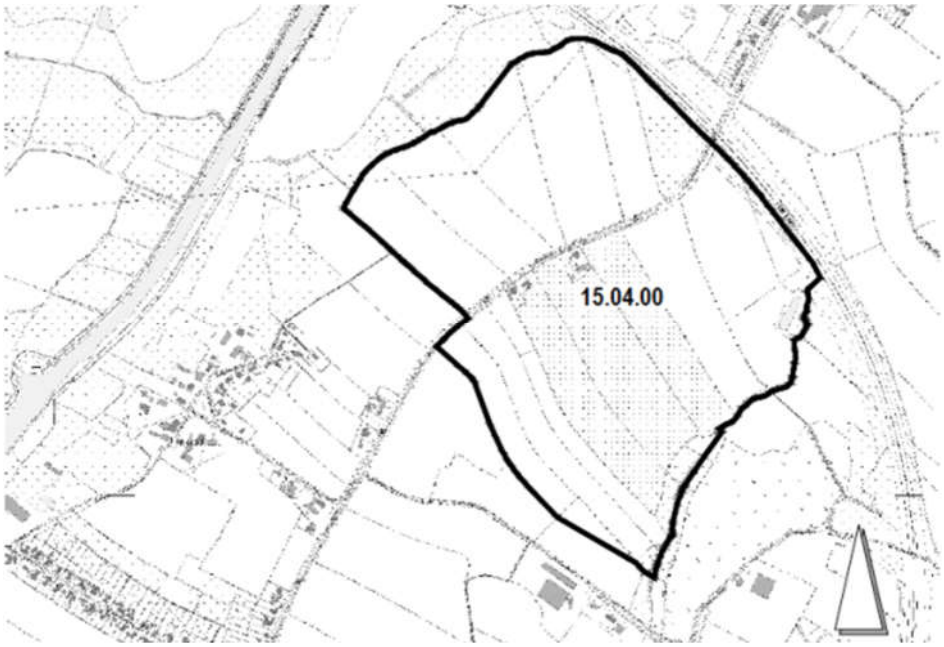


Abbildung 1: Abgrenzung Aufstellungsbeschlüsse

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, innerhalb des Plangebiets die Entwicklung eines Gewerbegebiets zu ermöglichen und damit einen Beitrag zur Deckung des Bedarfs an gewerblichen Bauflächen in der Hansestadt Lübeck zu leisten.

In den vergangenen Jahren war in Lübeck eine deutlich verstärkte Nachfrage nach Gewerbegrundstücken festzustellen, die sich gleichermaßen in einer zunehmenden Anzahl von Anfragen ansiedlungswilliger Unternehmen sowie auch in einer Zunahme verkaufter Gewerbegrundstücke (in Anzahl und Flächengröße) dokumentiert. Mittelfristig muss davon ausgegangen werden, dass auch die derzeit noch auf dem Markt befindlichen Gewerbegrundstücke veräußert sein werden, sodass für die allgemeine, vor allem durch mittelständische Betriebe geprägte gewerbliche Entwicklung des Standortes Lübeck ohne Neuausweisung keine Flächen mehr für Neuansiedlungen, Betriebsverlagerungen und -erweiterungen zur Verfügung stehen werden. Insbesondere für Betriebe mit einem größeren Flächenbedarf, wie zum Beispiel aus den Bereichen Logistik, Großhandel und produzierendes Gewerbe, mangelt es an geeigneten Flächen. Da die Entwicklung neuer Gewerbeflächen von der Planung bis hin zur vollständigen Erschließung baureifer Grundstücke in der Regel mindestens 3-5 Jahre in Anspruch nimmt, besteht somit bereits heute bauleitplanerischer Handlungsbedarf.

Durch die Lage nahe der Autobahn A 20 verfügt der Standort über eine sehr gute überregionale Anbindung. Bereits seit dem Jahr 2000 wurden nördlich der Anschlussstelle Genin-Süd zwischen Malmöstraße, Kronsforder Landstraße, Autobahn A 20 und der Niederung des Elbe-Lübeck-Kanals umfangreiche gewerbliche Bauflächen planungsrechtlich vorbereitet und in den Folgejahren sukzessive erschlossen, um die hervorragende Anbindung nutzen zu können. Das Gewerbegebiet Genin-Süd ist derzeit das zweitgrößte zusammenhängende Gewerbe- und Industriegebiet der Hansestadt.

Mit der derzeit erfolgenden Erschließung des Gewerbegebiets am Estlandring werden die Flächenkapazitäten im Bereich nördlich der Autobahn erschöpft sein.

Die Hansestadt Lübeck hat 2015 das Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ als Grundlage für die weitere Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung der kommenden 15 Jahre erstellt. Das Konzept wurde im Jahr 2017 fortgeschrieben. In dem fortgeschriebenen Konzept ist das Plangebiet Teil des Gewerbesuchraums G7 „Genin / Niemark“ und gesamtstädtisch als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) für eine Entwicklung versehen worden. Um einen zukunftsträchtigen Gewerbestandort zu schaffen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, an dem genannten Standort die Gewerbeentwicklung der nächsten Jahre zu bündeln. Daher soll perspektivisch beiderseits der Kronsforder Landstraße ein Gewerbegebiet in einer Größe von insgesamt rund 70 ha (brutto, d.h. einschließlich Erschließung, aber ohne Grünflächen) entwickelt werden. Zur Deckung des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs soll im ersten Schritt eine Teilfläche von ca. 40 ha (brutto) planungsrechtlich vorbereitet werden. Das geplante Gewerbegebiet soll gleichermaßen der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe wie auch der Erweiterung und Verlagerung von bereits in Lübeck ansässigen Unternehmen dienen.

Da das geplante Gewerbegebiet gegenwärtig noch im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegt und die betreffenden Flächen im geltenden Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, sind die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Die Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – und die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans wurden am 06.06.2016 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst. Sie umfassten dabei zunächst einen 95 ha (brutto) großen Bereich nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße (siehe 1.1).

Aufstellung im Normalverfahren einschließlich Umweltprüfung

Der Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – wird im Normalverfahren aufgestellt, d.h. mit den in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Beteiligungsverfahren sowie mit einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt.

FNP-Änderung im Parallelverfahren

Der geltende Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Lübeck soll gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes 15.04.00 geändert werden. Das Änderungsverfahren wird als 128. Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt werden. Beabsichtigt ist eine Änderung der derzeitigen Darstellung „Flächen für Landwirtschaft“ in „Gewerbliche Bauflächen“, „Grünflächen“ und „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

Änderung der Flächen der Aufstellungsbeschlüsse und Zielabweichungsverfahren

Da die Entwicklung eines größeren Gewerbegebietes außerhalb der Siedungsachsen den Zielen der Landesplanung widerspricht, hat die Hansestadt Lübeck für den Bereich des Plangebiets mit Schreiben vom 12.09.2016 (Ergänzung vom 10.01.2017) einen Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan II gestellt (vgl. auch Kapitel 3.1).

Die Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan 15.04.00 – Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 – und die zugehörige 128. Änderung des Flächennutzungsplans umfassen eine ca. 95 ha große Fläche nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße (siehe 1.1). Da sich die Entwicklung außerhalb der Achsenraumabgrenzung im Regionalplan befindet, widerspricht sie den geltenden Zielen der Raumordnung (siehe auch 3.1). Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der raumordnerischen Prüfung und Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens. Die Abteilung Landesplanung und ländliche Räume des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration hat für ein Gewerbegebiet mit einer Größe, deren Verkehre über das bestehende Straßennetz aufgenommen werden können, einen positiven Bescheid des Zielabweichungsverfahrens in Aussicht gestellt. Im Antrag auf Zielabweichung bei der Landesplanungsbehörde wurde im Jahr 2016/2017 bereits eine mögliche Abgrenzung des Plangebiets für den ersten Abschnitt mit einer Fläche von brutto 40 ha beantragt (siehe Abb. 3). Im weiteren Verfahren wurde untersucht, welche alternativen Möglichkeiten der Anordnung und Erschließung der Gewerbefläche an dem Standort bestehen (vgl. auch Kapitel 6.2). Das Ergebnis der Variantenprüfung ist ein räumlicher Geltungsbereich südlich der Kronsforder Landstraße mit einer Fläche von ca. 51 ha brutto (ca. 34 ha Gewerbefläche). Mit diesem ersten Planungsabschnitt des neuen Gewerbestandorts wird das Verfahren fortgeführt.

Der Antrag auf Zielabweichung wurde mit Schreiben vom 10.03.2022 auf der Grundlage der Entwürfe der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans und des dazugehörigen Bebauungsplans 15.04.00. aktualisiert. Das von der Landesplanungsbehörde durchzuführende Zielabweichungsverfahren wird vor Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung durch das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein abgeschlossen sein.

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der verbleibenden Flächen (nördlich der Kronsforder Landstraße) soll mittelfristig erfolgen, wenn hierfür die notwendigen raumordnerischen Voraussetzungen durch die Darstellung des gesamten Gewerbegebiets in der Neuaufstellung des Regionalplans III geschaffen worden sind.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs-, Nutzungs- und Freiraumstruktur (Bestand)

Die Plangebietsflächen sind im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzt. Dabei sind insbesondere die für die holsteinische Kulturlandschaft charakteristischen Gehölzstreifen (Knicks) und Baumreihen entlang der Feldfluren, wie auch die Allee im Zuge der Kronsforder Landstraße landschaftsraumprägend. Mehrere Knick- und Gehölzstrukturen entlang der Feldfluren durchziehen in südöstlicher Richtung das Plangebiet. Am nord- und südöstlichen sowie am südwestlichen Rand des Geltungsbereichs, sowie begleitend zur Straße Raabrede, befinden sich weitere Knickstrukturen und bilden zusammen mit dem Niederungsbereich am Glindbruchgraben und dem östlich davon gelegenen Waldgebiet die natürlichen Grenzen des Plangebiets. Im Niederungsbereich befinden sich mehrere festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Am südwestlichen Rand des Geltungsbereichs zwischen der Kronsforder Landstraße und der Raabrede befinden sich einige Kleingewässer im Knickverbund.

Das südöstlich der Kronsforder Landstraße im Plangebiet gelegene ehemalige Obstgut „Semiramis“ wird heute zwar nicht mehr für den Obstanbau, aber weiterhin landwirtschaftlich genutzt. Das Abholzen der Obstbäume wurde dabei durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen – Knickergänzungen erfolgten zwischen den landschaftsbildprägenden Rotbuchen und am Ostrand des Geltungsbereichs. Das Grundstück an der Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Wohngebäude des ehem. Obstguts) wird auf absehbare Zeit weiter bestandsgemäß als Wohngebäude genutzt werden.

An der Kronsforder Landstraße Nr. 203, 205 und 207 befinden sich im Plangebiet drei eingeschossige Wohngebäude und diverse Wirtschaftsgebäude. Diese Gebäude gehörten ehemals ebenfalls zum Obstgut. Die Grundstücke wurden für die Entwicklung der Gewerbeflächen aufgekauft. Die Wohngebäude werden bereits nicht mehr bewohnt, die Grundstücke stehen damit kurzfristig für eine städtebauliche Neuordnung zur Verfügung.

Nutzungen in der Umgebung

Auf der gegenüber dem Plangebiet liegenden Straßenseite der Kronsforder Landstraße befinden sich im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Westlich bzw. südwestlich des Plangebietes liegt die heute überwiegend durch Wohnnutzungen geprägte Ortslage Niederbüssau, die über die Straße Butenhof an die Kronsforder Landstraße angebunden ist. Die nächstgelegenen wohnbaulich genutzten Grundstücke an der Kronsforder Landstraße in Richtung Lübeck liegen nördlich der Autobahn zwischen A 20 und der Straße Wasserfahr.

Der südlich bzw. südöstlich des Plangebietes gelegene Deponiestandort Niemark und der diesem vorgelagerte Abfallwirtschaftshof der Entsorgungsbetriebe sind derzeit über die Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße angebunden. Im versetzten Einmündungsbereich dieser beiden Straßen befinden sich einzelne verstreute Wohn- und Gewerbenutzungen auf Grundstücken westlich der Kronsforder Landstraße.

Veränderungsabsichten (aktuelle Bauanträge und Voranfragen)

Es liegen keine aktuellen Bauanträge oder Voranfragen vor.

Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird unmittelbar durch die als Landesstraße klassifizierte (L92) zweistreifige Kronsforder Landstraße erschlossen, die das Lübecker Stadtgebiet als südliche Ausfallstraße (bzw. Stadtzufahrt) mit den Gemeinden im Norden des Kreises Herzogtum Lauenburg (Krummesse, Klempau, Berkenthien und über die B208 auch mit Ratzeburg) verbindet.

Die Autobahn A 20 mit ihrer Anschlussstelle Genin Süd ist derzeit über die Kronsforder Landstraße, die Malmöstraße und die Baltische Allee mit einer Fahrstrecke von rd. 5 km bzw. ca. 6 Minuten zur erreichen.

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans 17.57.00 – Baltische Allee / Wasserfahr am 25.07.2018 wurde durch die geplante Änderung der Verkehrsführung im Bereich Baltische Allee – Oslostraße – Wasserfahr – Kronsforder Landstraße die Voraussetzung für eine verbesserte Anbindung der vorgesehenen gewerblichen Entwicklung südlich der BAB 20 an das übergeordnete Verkehrsnetz geschaffen. Durch diese nahe und parallel zur Trasse der A 20 verlaufende Querverbindung wird sich die Fahrstrecke zur Autobahnanschlussstelle zukünftig auf rd. 2 km bzw. auf rd. 3 Minuten verkürzen.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Bushaltestellen der Linie Nr. 16 „Obstgut“ und „Butenhof“ an der Kronsforder Landstraße ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Die ÖPNV-Erschließung entspricht den Standards des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck 2019-2023 (RNVP) für Gewerbegebiete ohne Handel und öffentliche Dienstleistungen (Haltestelleneinzugsbereich: Wegeentfernung bis zu 600 m).

2.2 Natur und Umwelt

Topographie

Die höchsten Geländepunkte im Plangebiet liegen im Mittel bei ca. 14,5 bis 15,0 m über Normalhöhennull (NHN). Ein Geländescheitel verläuft in einem Versatz von ca. 220 m südöstlich parallel zur Kronsforder Landstraße. Es handelt sich hierbei um eine natürliche Anhöhe im Gelände. Nordwestlich fällt das Gelände kontinuierlich in Richtung Kronsforder Landstraße und - außerhalb des Plangebiets - weiter in Richtung Elbe-Lübeck-Kanal auf ca. 12,0 m ü.NHN ab. Südöstlich des Höhenrückens fällt das Gelände kontinuierlich in Richtung Glindbruchgraben im Mittel auf ca. 10,5 bis 11,0 m ü.NHN ab.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten des Elbe-Lübeck-Kanals, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht gesondert zu berücksichtigen sind.

Geologie

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Lübecker Beckens, dessen westliche und südliche Begrenzung durch Höhenzüge schon in der Elsterkaltzeit gebildet und durch die Vereisungsperioden der Saale- und Weichsel-Kaltzeiten ausgeformt wurden.

Das vom Gletscher mitgeführte Gesteinsmaterial hat die noch heute deutlich erkennbaren End- und Seitenmoränenstrukturen entstehen lassen. Durch darauffolgende Schmelzperioden wurde eine Hauptdeckschicht abgelagert, die lokal von mehreren Metern bis zu 100 m Mächtigkeit reichen kann. Die bindigen eiszeitlichen Böden bestehen oberflächennah überwiegend aus kalkhaltigem Geschiebemergel und Beckenschluffen/-tonen. Die oberflächennahen Sande bilden aufgrund der geringeren Schichtmächtigkeit selten weitläufige, zusammenhängende Horizonte. Im Gebiet des Lübecker Beckens ist ein zusammenhängendes Gebiet oberflächennaher Sande bekannt, welches den ersten Grundwasserleiter bildet.

Bodenversiegelung

Das Plangebiet ist mit Ausnahme der geringfügig versiegelten Grundstücke an der Kronsforder Landstraße Nr. 201, Nr. 203, Nr. 205 und Nr. 207 nicht bebaut und dementsprechend unversiegelt.

Altlasten

Im Plangebiet befindet sich gemäß Boden- und Altlastenkataster ein Gärtnereibetrieb (Kronsforder Landstraße Nr. 201), für den potenziell altlastverdächtige gewerbliche Altnutzungen verzeichnet sind – sog. Prüflisten bzw. P1-Fälle im Altlasten-Kataster.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Kampfmittel sind für den Bereich des Plangebiets nicht bekannt. Gemäß Auskunft des Kampfmittelräumdienstes haben sich aus einer Luftbildauswertung keine Hinweise auf Kampfmittel ergeben.

Bezüglich Natur- und Artenschutz, Vegetationsbestand sowie Landschaftsbild und Erholung wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht (Kapitel 6) verwiesen.

2.3 Archäologie und Denkmalpflege

Die landschaftsbildprägenden Elemente, zu denen unter anderem die Kronsforder Landstraße oder die Knicke in der Landfläche gehören, bilden eine über die Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft.

Das Plangebiet umfasst weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem der Vor- und Frühgeschichte, nicht ausgeschlossen werden können. Zudem ist die Kronsforder Landstraße ein alter, weit in die Geschichte zurückreichender Fernverkehrsweg, in deren Umfeld archäologische Denkmale nicht ausgeschlossen sind (vgl. auch 6.3.11).

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die zukünftig gewerblich zu nutzenden, heute landwirtschaftlichen Flächen südöstlich der Kronsforder Landstraße befinden sich überwiegend im Eigentum der KWL GmbH, teils in Privateigentum. Das Grundstück Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Wohngebäude des ehemaligen Obstguts) befindet sich im Privateigentum.

Die Verkehrsfläche der Raabrede befindet sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, die Kronsforder Landstraße im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein. Die noch zu erstellenden öffentlichen Verkehrsflächen der inneren Erschließung werden nach der vollzogenen Übernahme in das Eigentum der Hansestadt Lübeck übergehen.

2.5 Bisheriges Planungsrecht

Da für das Plangebiet bisher weder ein rechtsgültiger Bebauungsplan existiert, noch die Flächen südöstlich der Kronsforder Landstraße einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil zuzurechnen sind, ist das Gebiet in Gänze planungsrechtlich dem Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zuzuordnen.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Die gemeindliche Bauleitplanung ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele sind im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021 (LEP) sowie im Regionalplan für den Planungsraum II dargelegt. Der LEP weist in Schleswig-Holstein Landesentwicklungsachsen aus. Diese orientieren sich an den wichtigen überregionalen Verkehrstrassen. Auch die A 20 ist als Landesentwicklungsachse dargestellt. Gemäß LEP können an den Landesentwicklungsachsen in den Regionalplänen Standorte für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung festgelegt werden (Grundsatz). Diese sind insbesondere verkehrsintensiven gewerblichen Branchen vorbehalten, die auf eine überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind.

Der Regionalplan Schleswig-Holstein für den Planungsraum II von 2004 stellt das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 in der Nebenkarte zur räumlichen Gliederung als Teil des Ordnungsraumes eines zentralen Ortes dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung, die durch eine der künftigen Entwicklung angepasste Ausweisung von u.a. gewerblichen Bauflächen dieser Aufgabe gerecht werden (Ziel der Raumordnung). Das Plangebiet liegt jedoch außerhalb der in der Hauptkarte des Regionalplans abgregrenzten Siedlungsachsen und des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets.

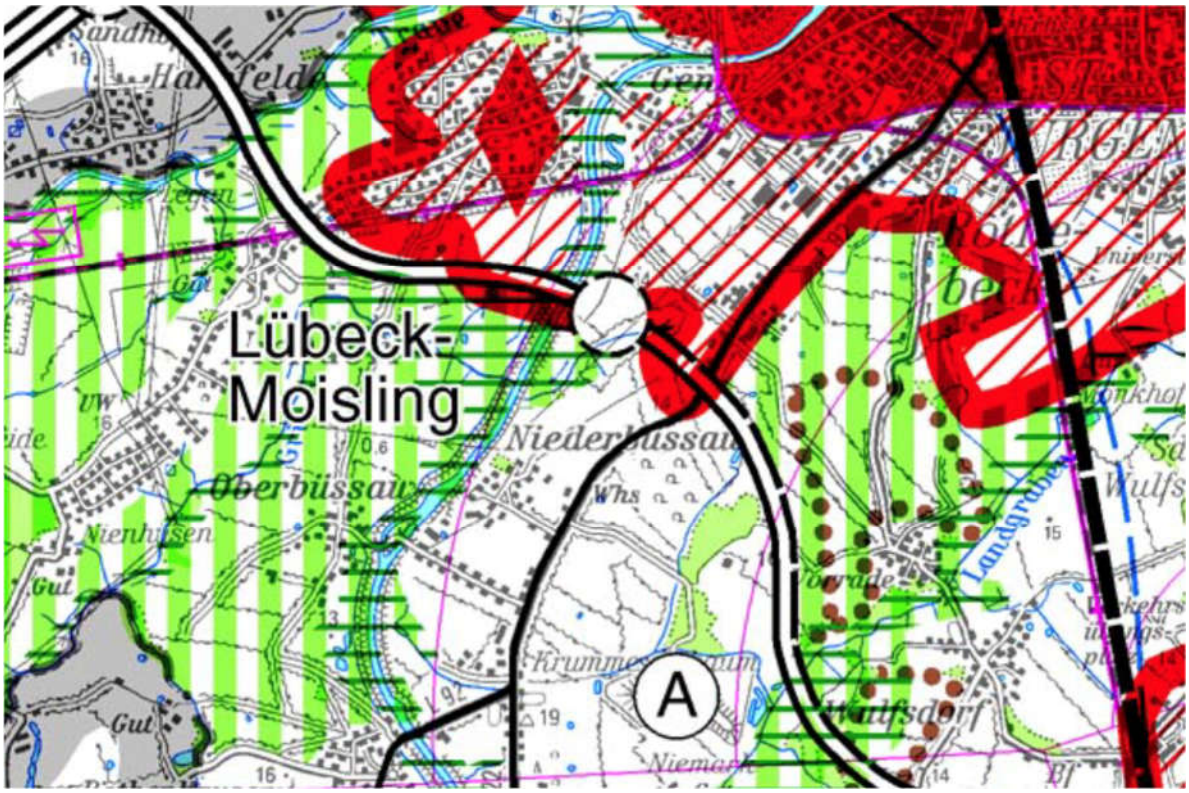


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem geltenden Regionalplan

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum und nimmt über die Grenzen des Planungsraumes hinaus zentrale Funktionen wahr. Neue Industrie- und Gewerbeflächen sollen dabei ausschließlich dort entwickelt werden, wo eine tragfähige regionale Infrastruktur vorhanden ist (Grundsatz der Raumordnung).

Aufgrund der vorhandenen guten innerstädtischen und der sehr guten überregionalen infrastrukturellen Rahmenbedingungen durch die Bundesautobahn A 20 und den Flughafen bieten die Flächen gemäß Regionalplan gute Voraussetzungen für eine weitere städtebauliche, insbesondere bedarfsgerechte gewerbliche Entwicklung im Süden der Hansestadt Lübeck. Der geltende Regionalplan für den Planungsraum II legt daher im Textteil, Kapitel 6.5, trotz der Achsenraumabgrenzung südlich und nördlich der A 20 einen Suchraum für zusätzliche gewerbliche Bauflächen fest.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt dennoch nahezu vollständig außerhalb der im Regionalplan zeichnerisch dargestellten Abgrenzung des Achsenraumes der Siedlungsachsen. Ziel der Raumordnung für den Ordnungsraum Lübeck ist es, dass sich die siedlungsbezogene und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen soll.

Die Bauleitplanung steht somit bisher nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung, sodass für die beabsichtigte Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem Bereich ein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist.

Zielabweichungsverfahren

Die Hansestadt Lübeck hat für den Bereich des Plangebiets mit Schreiben vom 12.09.2016 (Ergänzung vom 10.01.2017) einen Antrag auf Zielabweichung vom Regionalplan II gestellt.

Das Zielabweichungsverfahren soll den ersten Planungsabschnitt des neuen Gewerbestandortes an der Kronsforder Landstraße umfassen.

Die vollständige Gesamtfläche des beiderseits der Kronsforder Landstraße perspektivisch geplanten Gewerbegebiets (95 ha brutto) soll durch die Hansestadt Lübeck in die anstehende Neuaufstellung des Regionalplans für den Planungsraum III eingebracht werden.

Das Zielabweichungsverfahren wurde in Abstimmung mit der Landesplanungsbehörde bis zur endgültigen Festlegung der Abgrenzung des geplanten Gewerbegebietes zurückgestellt. Der Antrag auf Zielabweichungwurde mit Schreiben vom 10.03.2022 auf der Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes aktualisiert. Da in den Bauleitplanverfahren alle betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden beteiligt und in den Stellungnahmen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht wurden, wird davon ausgegangen, dass die Zielabweichung positiv beschieden und die Änderung des Flächennutzungsplans genehmigt werden können.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplans

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, in der am 07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossenen und am 08.10.1990 in Kraft getretenen Fassung, zuletzt geändert durch die 130. Änderung vom 20.10.2018, stellt das Plangebiet als „Fläche für Landwirtschaft“ dar.

Die Kronsforder Landstraße ist als „Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren 15.04.00 erfolgt ein Bauleitplanverfahren zur 128. Änderung des FNP im Geltungsbereich des Bebauungsplans 15.04.00.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Die mit der Bauleitplanung für das Plangebiet verfolgte Entwicklung von gewerblichen Bauflächen südwestlich der A 20 war bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Lübeck von 2007 bis 2010 (ISEK) Gegenstand der räumlichen Planung. Unter Berücksichtigung der verschiedenen, teilweise divergierenden Flächenanforderungen regt das ISEK für den Suchraum Lübeck Süd (Planungsraum A4), in dem auch das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung liegt, die Entwicklung eines integrierten Konzeptes zur Siedlungs- und Freiflächenentwicklung an. Dabei stellt das ISEK einen Suchraum für Gewerbe dar, der in seiner räumlichen Ausdehnung weitgehend dem Suchraum G 8 – „Niemark“ aus dem *Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030* entspricht.

Die Flächen nordwestlich der Kronsforder Landstraße werden zusätzlich in einer überlagernden Darstellung als für den Landschaftsschutz geeignet dargestellt.

3.4 Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2012 einschließlich Fortschreibung 2016

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck (GEFEK) analysiert den Lübecker Gewerbeflächenbestand und stellt die qualitativen und quantitativen Gewerbeflächenbedarfe bis zum Jahr 2025 dar. Es bildet zudem eine Grundlage für das Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“, welches die zukünftigen Gewerbestandorte festlegt.

Gemäß Prognose wird die Nachfrage nach Gewerbeflächen in Lübeck bis zum Jahr 2025 das vorhandene Angebot um voraussichtlich bis zu 56 ha übersteigen.

Die Hansestadt Lübeck hat zum Jahresende 2016 eine Überprüfung bzw. Aktualisierung der Daten des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 vorgenommen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die tatsächlichen Gewerbeflächenumsätze zwischen 2011 und 2015 höher ausgefallen sind als im GEFEK prognostiziert.

Weiterhin sind die Flächenreserven deutlich zurückgegangen und die Nachfrage nach großen Grundstücken (3 bis 8 ha) übersteigt das zur Verfügung stehende Angebot. Auch wenn zwischenzeitlich am Standort Genin-Süd zwischen Elbe-Lübeck-Kanal und Baltischer Allee (Estlandring) durch die Überplanung bisheriger Sonderbauflächen für den großflächigen Einzelhandel durch den Bebauungsplan 17.57.00 gewerbliche Bauflächen im Umfang von 17 ha geschaffen wurden, reicht das dort geschaffene Potenzial aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Ansiedlung eines mittelständischen Unternehmens nicht für die Ansiedlung von Großprojekten aus. Die am Estlandring entstandenen Gewerbeflächen können somit in vollem Umfang zur Deckung des prognostizierten Bedarfs für „normale“ Ansiedlungsvorhaben genutzt werden.

Nach Abzug der 17 ha gewerblichen Bauflächen am Standort Genin-Süd / Estlandring wird die Nachfrage an Gewerbeflächen in Lübeck bis zum Jahr 2025 das vorhandene Angebot um voraussichtlich bis zu 39 ha (netto) übersteigen. Der rechnerische Bedarf von 39 ha zusätzlicher Gewerbefläche wird voraussichtlich eher über- als unterschritten werden, da der Bedarf an Großansiedlungen im Gewerbeflächenentwicklungskonzept sowohl bei der Ermittlung der vergangenen Nachfrage als auch bei der Prognose nicht berücksichtigt wurde. Dass derartige Ansiedlungen nicht unrealistisch sind, haben die Bemühungen um die Schwartauer Werke verdeutlicht. Berücksichtigt man zusätzlich den Flächenbedarf für die Ansiedlung eines Großbetriebes mit rd. 15 ha (analog zum Bedarf der Schwartauer Werke) würde sich der prognostizierte Bedarf auf rd. 54 ha erhöhen. Die aktuelle Gewerbeflächenbedarfsprognose

von 2021 für die Hansestadt Lübeck prognostiziert nach der Bilanzierung der absoluten Bedarfe mit den bestehenden Bestandsflächen sogar eine zusätzliche Nachfrage nach unbebauten Gewerbeflächen in Höhe von rd. 201,4 ha (brutto bis 2035) bzw. 276,4 ha (brutto bis 2040).

Es ist vor diesem aktuellen Hintergrund geboten, zukünftig Flächen für derartige Großvorhaben vorzuhalten und auf Flächennutzungsplanebene zu sichern, so dass daraus bedarfsgerecht Bebauungspläne entwickelt werden können.

Die südlich der BAB 20 zu beiden Seiten der Kronsforder Landstraße gelegenen Flächen bieten langfristig das Potenzial zur Entwicklung von ca. 55 bis 60 ha (netto) gewerblichen Bauflächen. Damit könnte zusammen mit den verbleibenden 17 ha am Standort Genin-Süd / Estlandring der im Gewerbeflächenentwicklungskonzept prognostizierte Gesamtbedarf für den Zeitraum bis 2025 vollständig gedeckt werden.

Der Bebauungsplan 15.04.00 „Kronsforder Landstraße südlich BAB 20“ sowie die 128. Änderung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lübeck können als erster Teil der gewerblichen Gesamtentwicklung an diesem Standort aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd somit wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen.

3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

Das von der Verwaltung in 2014 erarbeitete Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 wurde im März 2015 von der Lübecker Bürgerschaft mit Änderungen beschlossen. Als informelles Planungskonzept legt Lübeck 2030 Suchräume für die Entwicklung von Wohnbau- und Gewerbeflächen fest. Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes Lübeck 2030 wurden die Standortqualitäten sowie Realisierungshemmnisse der einzelnen Suchräume zusammengestellt und vergleichend bewertet. Daraus wurden dann Prioritäten (in 2 Stufen) für die mögliche Entwicklung der Suchräume als Bauflächen abgeleitet.

In welchem Umfang und mit welchen Abgrenzungen die im Konzept umrissenen Suchräume als Wohnbauflächen bzw. als gewerbliche Bauflächen entwickelt werden können und sollen, ist im Rahmen der Bauleitplanung in Abwägung mit den übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belangen zu klären bzw. zu ermitteln.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung ist Teil des Suchraumes für die Gewerbeflächenentwicklung G 8 – „Niemark“ und wurde der Entwicklungskategorie 2 zugeordnet. Gemäß dem Konzept Lübeck 2030 soll die Fläche somit als potenzielle gewerbliche Baufläche vorgehalten und von weiteren konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

<u>Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030</u>

Am 26.01.2017 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 mit aufgeführten Änderungen beschlossen.

Eine Fortschreibung des Konzeptes Lübeck 2030 (VO/2014/01797) entspricht dem Bürgerschaftsbeschluss von März 2015 und ist aus folgenden Gründen erforderlich: Die Hansestadt Lübeck verzeichnet seit 2013 eine starke Nachfrage nach Gewerbeflächen bei gleichzeitig hohem Abverkauf unbebauter Flächen sowohl aus kommunalem als auch aus privatem Eigentum. Daher ist die kurzfristige Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen erforderlich. Die Zahlen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes 2012 wurden fortgeschrieben. Demnach müssen kurz- bis mittelfristig 39 – 54 ha Hektar Gewerbeflächen ausgewiesen werden.

Die Planungen seitens der Hansestadt Lübeck weichen jedoch in Bezug auf die Standortwahl für die neuen Gewerbeflächen aus begründetem Anlass vom im März 2015 beschlossenen Konzept Lübeck 2030 ab.Die seitens der Hansestadt angestrebte Ausweisung von zusätzlichen Gewerbeflächen wurde zum Anlass genommen, sämtliche Suchräume des Konzeptes Lübeck 2030 zu prüfen.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass einzig die Flächen an der Kronsforder Landstraße innerhalb des ursprünglichen Suchraumes G 8 Niemark die Anforderungen an eine neue gewerbliche Entwicklung erfüllen. Daher ist die Fokussierung auf den ursprünglichen Suchraum G 8 als zukünftiger Gewerbeschwerpunkt erforderlich. Die Suchräume G 7 „Genin Süd“ und G 8 „Niemark“ wurden zu einem neuen Suchraum G 7 „Genin / Niemark“ zusammengefasst und der Suchraum G 7 wurde als einziger Gewerbesuchraum mit der obersten Priorität (Kategorie 1) versehen.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept 2011

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 24.02.2011 ein Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (Zentrenkonzept 2011) beschlossen. Das Zentrenkonzept ist bei der räumlichen Entwicklung des Einzelhandels in der Hansestadt Lübeck und bei deren Steuerung durch die Bauleitplanung zu beachten.

Wesentliche Ziele des Zentrenkonzepts sind die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Zentrenkonzept ausgewiesenen Stadteil- und Nahversorgungszentren an einem städtebaulich nicht integrierten Standort. Eine Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten im Plangebiet ist demnach zum Schutz der ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche gemäß den Leitsätzen 3 und 4 des Zentrenkonzeptes nicht möglich. Ausnahmen können für untergeordnete Verkaufsstätten von produzierenden oder verarbeitenden Gewerbebetrieben gemacht werden (Leitsatz 6).

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Gemäß Entwicklungskonzept des Landschaftsplans der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der 128. FNP-Änderung nicht in einem Schwerpunktbereich des Naturschutzes, sondern in einem Prüfbereich für künftige Gewerbegebiete.

Beiderseits der Autobahntrasse sowie im Bereich des Sauren Bruchs und der Rothewiese werden Flächen für Ausgleichsmaßnahmen dargestellt bzw. nachrichtlich übernommen, die dem Bauvorhaben A 20 zugeordnet sind. Eine nähere Darlegung ist dem Kapitel 6. Umweltbericht zu entnehmen.

3.8 Managementplan UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im September 2010 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Managementplan für die UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ beschlossen. Der Managementplan dient als verbindliches Planungsinstrument unter anderem dazu, die Ziele und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, Nutzung und Entwicklung der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ festzulegen.

Das Plangebiet liegt gemäß Managementplan außerhalb der sogenannten Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“. Aber auch außerhalb der Pufferzone sind bauliche Maßnahmen und Vorhaben auf ihre Verträglichkeit mit den schützenswerten Stadtansichten, Blickbeziehungen und Sichtachsen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Höhenentwicklung und das bauliche Maß von Vorhaben in Bezug auf die Stadtansichten aus den Umlandregionen.

3.9 Regionaler Leitfaden für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck

Der Leitfaden wurde durch die Lübecker Bürgerschaft sowie die betroffenen Kreise im Jahr 2015 beschlossen. Hintergrund für die Erarbeitung des Leitfadens ist der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010). Dieser gibt vor, dass die Planungen für überregional bedeutsame Gewerbegebiete auf die Landesentwicklungsachsen abzustimmen sind. Der Leitfaden soll demnach im Zuge der Neuaufstellung des Regionalplanes für den Planungsraum III bzw. ggf. vorgezogener Zielabweichungsverfahren eine Grundlage der regional- und landesplanerischen Beurteilung bilden.

Entsprechend wurden im Rahmen des Leitfadens seitens der beteiligten Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde gemeinsam Standorte festgelegt, die zukünftig als Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung realisiert werden sollen.

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt innerhalb des Suchraumes „Genin Süd / Niemark“ und ist somit als möglicher künftiger Gewerbestandort mit den umliegenden Kreisen in Schleswig-Holstein abgestimmt. Dies wird auch bei der raumordnerischen Beurteilung im Zuge des Zielabweichungsverfahrens zu berücksichtigen sein.

<u>Fortschreibung des regionalen Leitfadens</u>

Für den Leitfaden von 2015 liegt eine „Fortschreibung und Aktualisierung des Gewerbeflächenleitfadens des Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015)“ vom August 2021 vor, die jedoch noch nicht abschließend regional abgestimmt ist. Auch in der Neufassung wird der Suchraum „Genin Süd / Niemark“ mit einem Zielwert von rund 70 ha (netto) erneut aufgeführt. Der neue Leitfaden beinhaltet auf Grundlage der „Gewerbeflächenbedarfsprognose der Hansestadt Lübeck 2021“ zudem eine aktuelle Bilanzierung der prognostizierten Bedarfe mit den vorhandenen Gewerbeflächenpotenzialen für die Hansestadt Lübeck.

Die Bedarfsprognose gemittelt aus der Trendprognose auf Grundlage der Beschäftigtenentwicklung und den Ergebnissen der realen Verkäufe (Kaufpreissammlung) geht für die Hansestadt Lübeck von einem durchschnittlichen jährlichen Gewerbeflächenbedarf in Höhe von 10,51 ha (netto) aus. Dies entspricht für den Prognosezeitraum 2021 bis 2035 insgesamt rd. 157,7 ha (netto) sowie zwischen 2021 und 2030 über 105,1 ha (netto). Das klassische Gewerbe nimmt dabei mit Abstand den größten Anteil der Nachfrage ein, gefolgt von Logistik und verkehrsintensivem Gewerbe.

Für die Hansestadt Lübeck legt der Leitfaden im Innenbereich bestehender Gewerbestandorte Baulandpotenziale in Höhe von 16,6 ha (netto) dar, für die aber von einer Veräußerung bis Ende des Jahres 2021 ausgegangen wurde. Geeignete Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan, die zukünftig entwickelt werden könnten, sind für die Hansestadt Lübeck nicht vorhanden. Im Ergebnis der Bilanzierung ergibt sich ein starker Nachfrageüberhang und ein zusätzlicher Flächenbedarf von rd. 88,5 bzw. 141,0 ha (netto) bis zum Jahr 2030/35.

3.10 Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck als Grundlagengutachten des Hafenentwicklungsplanes 2030

Laut Seeverkehrsprognose 2013 wird das Umschlagvolumen des Lübecker Hafens ausgehend vom Basisjahr 2010 um 10,1 Mio. t wachsen. Mit dem Gutachten soll das generelle logistische Ansiedlungspotenzial Lübecks sowie das aus der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung mit funktionstüchtigen Hinterlandanbindungen resultierende logistische Ansiedlungspotenzial ermittelt werden.

Durch ein Logistikzentrum in Lübeck könnten nach Einschätzung der Gutachter vorhandene Entwicklungspotenziale genutzt und zusätzlicher Umschlag im Hafen generiert werden, sodass voraussichtliche Rückgänge im Güterumschlag infolge der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung zumindest in Teilen kompensiert werden könnten. Das Gutachten hat dabei für Lübeck bis 2030 einen potenziellen Gewerbeflächenbedarf von bis zu 43 ha zur Ansiedlung von Logistikunternehmen prognostiziert.

Da das derzeitige Angebot an für Logistikunternehmen geeigneten Gewerbeflächen weitgehend erschöpft ist, kann die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Plangebiet an der Kronsforder Landstraße aufgrund der geringen Entfernung zur Autobahnanschlussstelle Genin Süd hier wesentlich zur Bedarfsdeckung beitragen.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. Änderung des Flächennutzungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung neuer Gewerbeflächen geschaffen werden. Das südlich der Bundesautobahn A 20 und südöstlich der Kronsforder Landstraße gelegene Plangebiet ist zum einen überregional verkehrlich sehr gut erschlossen, zum anderen sind im näheren Umfeld wenige emissionsempfindliche Nutzungen vorhanden. Gute Ansiedlungsbedingungen bestehen an dem Standort insbesondere für Betriebe, die auf die Nähe zu überregionalen Verkehrstrassen in besonderer Weise angewiesen sind.

Die Entwicklung der Flächen ermöglicht gemäß der Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 ein Angebot weiterer Gewerbeflächen im Suchraum G 7 „Genin / Niemark“ in unmittelbarer Nähe an dem für die Entwicklungsachse A 1 bedeutenden Knotenpunkt A 20 / A 1. Mit der geplanten Entwicklung der Flächen wird ein wichtiger Beitrag zur Sicherung und wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbestandorts Lübeck geleistet.

Zur Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Gewerbegebietes, auch vor dem Hintergrund einer perspektivischen Entwicklung weiterer potenzieller Gewerbeflächen nördlich der Kronsforder Landstraße, ist im Rahmen der Planung der Bau zweier neuer Knotenpunkte für die Anbindung der inneren Erschließungsstraßen an die Kronsforder Landstraße erforderlich. Die bestehende Anbindung der Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße soll für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Geh- und Radweg zurückgebaut werden. Dies ermöglicht die Fortführung der vorhandenen Geh- und Radwegeverbindung zwischen der Kronsforder Landstraße, entlang der Straße Raabrede, bis zum Werkstoffhof Niemark an der Raabrede mit Weiterführung über die Autobahn bis zur Ortschaft Vorrade.

Die nach geltendem Planrecht bereits festgesetzten Ausgleichsflächen werden – soweit möglich - in die vorgesehene städtebauliche Entwicklung eingebunden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	ca.	52,7 ha
davon:		
Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO	ca.	34,2 ha
Öffentliche Grünflächen	ca.	9,57 ha
Private Grünflächen	ca.	2,66 ha
davon Flächen zum Schutz, zur Pflege, zur Entwicklung von Natur und Landschaft	ca.	10,7 ha
Straßenverkehrsflächen	ca.	5,2 ha
davon Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	*ca.*	*0,2 ha*
Versorgungsflächen (Trafostation)	ca.	0,004 ha
Flächen für die Abwasserbeseitigung	ca.	1 ha

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

a) Gewerbegebiet

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzungen setzt der Bebauungsplan 15.04.00 die Baugrundstücke im Plangebiet als Gewerbegebiet gemäß § 8 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest.

Planungsziel ist die Sicherung von Bauflächen für gewerbliche Betriebe. Die Bauflächen sollen damit vorwiegend der Unterbringung von Gewerbebetrieben dienen, die hinsichtlich ihres Emissionspotenzials als nicht erheblich belästigend einzustufen sind.

Nach Einschätzungen der Wirtschaftsförderung wird für den Standort eine Nachfrage sowohl von Betrieben des produzierenden Gewerbes, Logistikbetrieben, Großhandelsbetrieben als auch von Kleingewerbebetrieben (Handwerk, Dienstleistungen etc.) gegeben sein.

Die als Gewerbegebiet festzusetzenden Flächen betragen in Summe ca. 34,2 ha. Sie sind durch Straßen bzw. Grünflächen in neun Teilflächen (GE 1 bis GE 9, Größen zwischen 0,9 und 8,4 ha) gegliedert.

b) Unzulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben mit Ausnahme von Werksverkauf

Zum Schutz der Versorgungsfunktion der zentralen Versorgungsbereiche der Hansestadt Lübeck wird die Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen im Plangebiet generell ausgeschlossen. Der Ausschluss gilt auch für Großhandelsbetriebe, die zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente an Endverbraucher verkaufen. Der Bebauungsplan 15.04.00 soll diesem Ziel durch eine entsprechende Ausschlussfestsetzung Rechnung tragen.

Zudem erfolgt der Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben aus städtebaulichen Gründen mit dem Ziel, die Bauflächen im Gewerbegebiet für produzierende und dienstleistungsorientierte Gewerbebetriebe freizuhalten.

Abweichend vom generellen Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben können für im Plangebiet ansässige Handwerks- und Gewerbebetriebe des produzierenden und verarbeitenden Sektors ausnahmsweise Verkaufsstellen für zentrenrelevante Waren als untergeordnete Betriebsteile zugelassen werden; gleiches gilt für Verkaufsstätten nahversorgungsrelevanter Produkte. Dabei nimmt die Festsetzung Bezug auf die Lübecker Sortimentslisten zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente, die Bestandteil des beschlossenen Zentren- und Nahversorgungskonzeptes sind (siehe Kapitel 3.6).

Voraussetzung für die Anwendung der Ausnahmeregelung ist, dass die Verkaufsstelle im unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur und Serviceleistungen in dem jeweiligen ortsansässigen Handwerks- oder Gewerbebetrieb steht. Die Verkaufsstelle muss dem betreffenden Betrieb räumlich angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar sein. Darüber hinaus soll in der Regel die Verkaufsfläche der Betriebsfläche des jeweiligen Handwerks- bzw. Gewerbebetriebes untergeordnet sein. Dementsprechend darf die Verkaufsfläche maximal 400 m^2 je Betrieb betragen und dabei einen Anteil von 30 % an Bruttogeschossfläche des jeweiligen Betriebs nicht überschreiten. Als generelle Bindung für alle betriebszugehörigen Verkaufsstellen gilt, dass die Verkaufsflächen für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente je Betrieb 100 m² nicht überschreiten darf.

c) Unzulässigkeit von Gebäuden und Räumen für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO

Im Gewerbegebiet werden Gebäude und Räume für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO ausgeschlossen, da diese Nutzungen in der Regel nur einen geringen Flächenbedarf haben. Städtebauliches Ziel ist vorwiegend die Entwicklung von größeren, zusammenhängenden Gewerbeflächen, um auch größere Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen. Eine allzu kleinteilige Parzellierung würde diesem Ziel entgegenstehen.

d) Unzulässigkeit von Betriebswohnungen und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Ziel des Ausschlusses von Betriebswohnungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke ist es, die zu entwickelnden Gewerbeflächen ihrer vorwiegenden Zweckbestimmung entsprechend der Baunutzungsverordnung zuzuführen und für gewerbliche Nutzungen vorzuhalten. Mit dem Ausschluss wird außerdem Nutzungskonflikten zwischen gewerblichen Nutzungen und kirchlichen, kulturellen, sozialen oder gesundheitlichen Anlagen, wie sie sich etwa durch Lärm-, aber auch Geruchsimmissionen ergeben könnten, vorgebeugt.

e) Unzulässigkeit von Beherbergungsbetrieben und Ferienwohnungen

Im Gewerbegebiet werden Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO ausgeschlossen. Die Bauflächen im Plangebiet sollen für großflächige Gewerbebetriebe vorgehalten werden. Für die Ansiedlung von Beherbergungsbetrieben und Ferienwohnungen wird aufgrund der Randlage des Plangebiets im Stadtgebiet kein städtebauliches Erfordernis gesehen.

f) Unzulässigkeit von Tankstellen

Im Gewerbegebiet werden Tankstellen ausgeschlossen, da die Baugrundstücke zum einen keine direkte Belegenheit an der Kronsforder Landstraße aufweisen und vorwiegend für flächenintensive Gewerbebetriebe vorgehalten werden sollen. Zudem besteht für die Ansied-

lung von Tankstellen im Plangebiet kein städtebauliches Erfordernis, da im Stadtgebiet zahlreiche Tankstellen bereits bestehen, unter anderem im nur wenige Kilometer nördlich gelegenen Gewerbegebiet Genin Süd.

g) Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten und Spielhallen

Vergnügungsstätten und Spielhallen sind im Gewerbegebiet unzulässig. Wie bereits vorstehend beschrieben, sollen die zur Verfügung stehenden Flächen für klassisches Gewerbe vorgehalten werden. Durch den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Spielhallen soll einer Nutzungskonkurrenz entgegengewirkt werden, da mit diesen Nutzungen üblicherweise eine deutlich höhere Rendite auf den Grundstücken zu erzielen ist. Ebenso sollen negative Beeinträchtigungen des Plangebiets und seines Umfelds, die häufig mit derartigen Betrieben einhergehen (Niveau- und Imageverlust, „Trading-down-Effekt“), vermieden werden.

h) Gliederung des Gewerbegebiets nach besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen (Lärmemissionskontingente)

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wird im Sinne des Trennungsgebots (§ 50 Satz 1 BImSchG) das Ziel verfolgt, die von dem Gewerbegebiet ausgehenden Schallemissionen durch eine Feingliederung des Baugebiets gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 BauNVO so zu regeln bzw. zu begrenzen, dass einerseits eine an den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen orientierte optimale gewerbliche Ausnutzung der Bauflächen des Gewerbegebiets erfolgen kann, andererseits aber schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Das Plangebiet ist dabei Bestandteil einer gesamtstädtischen Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO. Im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets liegen nördlich der Autobahntrasse an der Straße Wasserfahr Teilflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 17.56.00 der Hansestadt Lübeck, die als Gewerbegebiet ohne Emissionskontingente ausgewiesen sind. Zusätzlich liegen an der Baltischen Allee weitere Flächen, die der Bebauungsplan Nr. 17.57.00 als Gewerbegebiete (GE6 und GE7) mit hohen Emissionskontingenten von 60 dB(A)/m^2 tags und 55 dB(A)/m^2 nachts festsetzt. Durch diese Kontingentierung, die für den Tag- und Nachtzeitraum fast gleich hohe Werte zulässt, bilden diese Teilflächen einen geeigneten Rahmen zur Aufnahme der für Gewerbegebiete typischen Betriebe des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes und des Handwerks. Im weiteren Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck bestehen zudem weitere als Gewerbegebiete ausgewiesene Flächen, die entweder lärmtechnisch nicht kontingentiert sind oder eine gewerbegebietstypisch, ausreichend hohe Kontingentierung aufweisen. Somit ist für die Gesamtstadt festzustellen, dass an mehreren Standorten geeignete Flächen für die Ansiedlung nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe zur Verfügung stehen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans 15.04.00 sind für Teilflächen des Gewerbegebiets (GE8 und GE5) Emissionskontingente festgesetzt, die hinreichend hoch bemessen sind, um die für ein Gewerbegebiet typischen, produzierenden und verarbeitenden Betriebe und Anlagen zu ermöglichen. Dies wird nicht zuletzt unterstützt durch den vorgesehenen Ausschluss besonders schutzbedürftiger Nutzungen wie Ferienwohnungen, Beherbergungsbetrieben und Betriebswohnungen. Das Gewerbegebiet kann trotz der erforderlichen Gliederung seinem Hauptzweck dienen, nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe aufzunehmen. Der Gebietscharakter des Gewerbegebiets bleibt folglich trotz der vorgenommenen Gliederung gewahrt.

Schutzbedürftige Nutzungen

Die nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen stellen westlich / südwestlich des Plangebiets Wohnnutzungen auf den Grundstücken Stegelkoppel Nr. 22b (ca. 350 m Entfernung), Kronsforder Landstraße Nr. 201 (im Plangebiet) und Nr. 238 (ca. 200 m Entfernung) dar. Für die genannten Bereiche existiert kein verbindliches Bauplanungsrecht. Aufgrund der ausgeübten Nutzung erfolgt eine Einstufung der Schutzbedürftigkeit wie ein Dorf-/Mischgebiet (MD). Die Schutzbedürftigkeit des Grundstücks Kronsforder Landstraße Nr. 288 (ca. 600 m Entfernung) wird wie allgemeines Wohngebiet (WA) beurteilt.

Nordöstlich der Autobahn A 20 sind Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße zu berücksichtigen, die im derzeit gültigen Bebauungsplan 17.56.00 Teilbereich II als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind (ca. 350 m Entfernung). Dieser Bereich ist bereits heute durch das bestehende Gewerbegebiet Genin Süd mit Gewerbelärmimmissionen vorbelastet.

Der südlich des Plangebiets gelegene Wertstoffhof Niemark stellt keine schutzbedürftige Nutzung dar, er ist aufgrund der ausgeübten Nutzung wie ein Industriegebiet einzustufen.

Für den baulichen Außenbereich existieren keine einschlägigen Lärm-Orientierungswerte. Der Wanderweg am Elbe-Lübeck-Kanal (ca. 700 m Entfernung) wird vorwiegend als Freizeitroute, aber weniger zum Aufenthalt genutzt. Daher ist hier auf eine genaue Betrachtung der Lärmimmissionen verzichtet worden. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist als Erholungsgebiet im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet gelistet. In Nr. 3.3.2 nennt der Lärmaktionsplan als Maßnahmen und Zielsetzung: *„Als Maßnahme zum Schutz der ausgewiesenen Gebiete ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann."* In dem vorliegenden Bebauungsplan, der zunächst die gewerblichen Flächen südlich der Kronsforder Landstraße entwickelt, sind die Abstände der Flächen und der erschließenden Straßen zum Kanal groß. Insoweit sind keine schalltechnischen Auswirkungen auf das ruhige Gebiet „Kanal und Kannenbruch" am Elbe-Lübeck-Kanal zu erwarten.

Nordwestlich der Kronsforder Landstraße, in ca. 500 m Entfernung zum Plangebiet, sind potenzielle Lebensräume des Wachtelkönigs dokumentiert. Mit Rücksicht auf diese besonders geschützte Vogelart sollen die Immissionen durch die gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich soweit begrenzt werden, dass keine Immissionen größer 52 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht auftreten können. Nach fachgutachterlicher Aussage ist bei Einhaltung dieser Werte Störung oder keine Beeinträchtigung des Lebensraums gegeben.

Um eine optimale Ausnutzung der Grundstücke im Plangebiet durch die anzusiedelnden Betriebe zu gewährleisten, wird das Gewerbegebiet in neun verschiedene Teilgebiete untergegliedert, für die jeweils maximale Lärmemissionskontingente festgesetzt werden.

Szenario mit bestehender Wohnnutzung Kronsforder Landstraße Nr. 201

Ausweislich einer gutachterlichen Ermittlung zum Entwurf des Bebauungsplans kann für sämtliche Gewerbeflächen ein Grundkontingent von mindestens 62 dB(A)/m^2 am Tage und 47 dB(A)/m^2 in der Nacht zugelassen werden.

Da die Teilflächen des Gewerbegebiets in den zentralen und südlichen Bereichen des Plangebiets mit den Bezeichnungen GE 5, GE 6 und GE 8 in größerer Entfernung zu schutzbedürftigen Immissionsorten gelegen sind, können dort auch Betriebe und Anlagen zugelassen werden, die etwas höhere Lärmemissionen verursachen. Ausweislich der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung kann in der Teilflächen GE 5 ein Grundkontingent von 65 dB(A)/m^2 am Tage und 52 dB(A)/m^2 in der Nacht zugelassen werden. In der Teilfläche GE 6

kann ein Grundkontingent von 65 dB(A)/m² am Tage und 49 dB(A)/m² in der Nacht zugelassen werden. In der Teilfläche GE 8 kann das höchste Grundkontingent von 65 dB(A)/m² am Tage und 55 dB(A)/m² in der Nacht zugelassen werden.

Die genannten Kontingente berücksichtigen dabei die weitere Nutzung des Gebäudes Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Teilfläche GE 9 des Gewerbegebiets mit einer Größe von 0,4 ha) als einfach bestandsgeschützte Wohnnutzung im Außenbereich auf unbestimmte Zeit.

Um sicherzustellen, dass an dem nächstgelegenen schützenswerten Immissionsort an der Kronsforder Landstraße Nr. 112 nördlich der Autobahn A 20 unter Berücksichtigung der bereits durch andere, planexterne Gewerbeflächen gegebenen Vorbelastung durch die Immissionen des Plangebiets die einschlägigen Richtwerte der TA Lärm nicht überschritten werden, ist es erforderlich, dass in Richtung dieses Immissionsortes negative Richtungskontingente, also richtungsbezogene Abschläge von den genannten Lärmemissions-Grundkontingenten getroffen werden.

Diese betragen -7 dB(A) am Tage und -7 dB(A) in der Nacht für die Gewerbeflächen mit einem Grundkontingent von 62 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht bzw. -2 bis -3 dB(A) am Tage und –2 bis -5 dB(A) in der Nacht für die Gewerbeflächen mit einem Grundkontingent von 65 dB(A) am Tage und 49 bis 52 dB(A) in der Nacht.

Szenario nach Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung Kronsforder Landstraße Nr. 201

Im Falle der Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße Nr. 201 (Teilfläche GE 9 des Gewerbegebiets mit einer Größe von 0,4 ha) sind auf den Gewerbeflächen im Plangebiet etwas höhere Lärmemissionskontingente umsetzbar.

Es wird daher in den Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung aufgenommen, wonach sich nach Aufgabe der bestehenden Wohnnutzung auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße 201 (Teilgebiet GE 9) die für die Teilgebiete GE 1 bis GE 8 des Gewerbegebiets festgesetzten Lärmemissionskontingente (LEK) um entsprechende Zusatzkontingente erhöhen.

Das Grundkontingent für die festzusetzenden Gewerbegebiete würde demnach mindestens 65 dB(A)/m² am Tage und 50 dB(A)/m² in der Nacht betragen. Für die Teilgebiete GE5, GE6 und GE8 würde ein höheres Grundkontingent von 65 dB(A)/m² am Tage und 52 bis 55 dB(A)/m² in der Nacht gelten. Unter Berücksichtigung der richtungsbezogenen Abschläge in Richtung des Immissionsortes Kronsforder Landstraße Nr. 112 ergeben sich je nach Teilgebiet richtungsbezogene Kontingente zwischen 55 bis 65 dB(A)/m² am Tage und 40 bis 52 dB(A)/m² in der Nacht.

5.2.2 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen

Das Maß der baulichen Nutzung wird mittels der Festsetzung von Grundflächenzahlen (GRZ) als Höchstmaß sowie mittels der Festsetzung der maximal zulässigen Höhen der Baukörper bestimmt.

a) Grundflächenzahl (GRZ)

Um für die gewerbliche Entwicklung der Flächen größtmögliche Flexibilität zu bieten, wird für die Gewerbegebiete eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt. Die entspricht damit auch dem in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Orientierungswert.

b) Geländemodellierung und Begrenzung der Höhen baulicher Anlagen

In einem Abstand von ca. 220 m südlich parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft ein natürlicher Höhenrücken mit Geländehöhen von im Mittel ca. 14,5 bis 15,0 m über Normalhöhennull (NHN). Zur Kronsforder Landstraße hin fällt das Gelände von diesem Höhenrücken leicht ab, auf 12,6 m ü.NHN im Nordwesten bis 13,3 m ü.NHN im Nordosten. Zum Glindbruchgraben fällt das Gelände bis auf 12 m ü.NHN ab.

Es ist vorgesehen, das Gelände in Teilbereichen aufzuhöhen und in Teilbereichen abzutragen. Mit dem Ziel, die Bodenbewegungen zu minimieren und die Bodenmassen im Plangebiet zu verteilen, ohne in größerem Umfang Boden außerhalb des Plangebiets zu verbringen bzw. in das Plangebiet anzuliefern, wurde ein Bodenmanagementkonzept erstellt. Im Ergebnis sollen in den Teilgebieten GE 1, GE 3, GE 5, GE 8 südlich / östlich der Planstraßen B und C Geländehöhen zwischen 11,70 m und 13,20 m ü.NHN angelegt werden. Die Grundstücke im zentralen Bereich (Teilgebiete GE 2, GE 4, GE 6, GE 9) sowie die Grundstücke am östlichen und westlichen Rand des Plangebiets (Teilgebiete GE 1, GE 7) werden mit Geländehöhen zwischen 12,80 m und 14,70 m ü.NHN modelliert.

Zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden die zulässigen Gebäudehöhen im Gewerbegebiet begrenzt. Dabei wird für den überwiegenden Teil des Gewerbegebiets (Teilgebiete GE 1 bis GE 4, GE 6, GE 9) eine maximale Gebäudehöhe von 30 m ü.NHN festgesetzt, was je nach Höhenlage der Grundstücke die Errichtung von 15,40 bis 18,00 m hohen Baukörpern über Gelände ermöglicht. Am westlichen Rand des Plangebiets (Teilgebiet GE 7) werden Gebäudehöhen von 25 m ü.NHN festgesetzt. Die Grundstücke im Teilgebiet GE 7 sind für eine kleinteiligere Parzellierung und Bebauung vorgesehen, sodass hier auch nur geringere Gebäudehöhen (10,30 m bis 12,30 m) erforderlich sind.

In den Teilgebieten GE 5 und GE 8 sollen größere Gebäudehöhen zugelassen werden, um auch eine Bebauung mit höheren Hallen zu ermöglichen. Dies ist in Hinblick auf das Landschaftsbild verträglich, da diese Grundstücke weiter entfernt von der Kronsforder Landstraße gelegen sind und von dieser nur eingeschränkt visuell wahrgenommen werden können. Es sollen hier Gebäudehöhen von bis zu 38 m ü.NHN (GE 5) bzw. 42 m ü.NHN (GE 8) festgesetzt werden. Dies ermöglicht eine Bebauung auch mit höheren Hallen oder Hochregallagern von bis zu 24,8 m Höhe (GE 5) bzw. 30,3 m Höhe (GE 8). Die Zulässigkeit einer absoluten Gebäudehöhe von rd. 30 m im Teilgebiet GE 8 berücksichtigt die Anforderungen eines konkreten Ansiedlungsvorhabens. Die mit dieser Gebäudehöhe einhergehende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist in Abwägung mit dem Bestreben, die Verlagerung eines ortsansässigen Betriebes zu ermöglichen und damit auch die vorhandenen Arbeitsplätze in Lübeck zu erhalten, in Kauf zu nehmen. Sichtbeziehungen auf die Lübecker Altstadtsilhouette werden durch die geplanten Gebäudehöhen augenscheinlich nicht beeinträchtigt. Ein Gutachten zum Nachweis der Verträglichkeit wurde erstellt.

Eine Festsetzung zur Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse ist für das Plangebiet nicht erforderlich, da bereits die maximalen Gebäudehöhen bestimmt sind. Dies stellt bereits sicher, dass die möglichen Gebäudevolumina auf ein für das Gebiet im Kontext des benachbarten Landschaftsraumes städtebaulich verträgliches Maß reduziert bleiben.

Die festgesetzten Gebäudehöhen können durch Bauteile wie Treppenhäuser oder technische Aufbauten wie Lüftungsanlagen jeweils um bis zu 3,0 m überschritten werden. Um den untergeordneten Charakter der Bauteile zu gewährleisten, dürfen diese maximal 10 % Grundfläche der Gesamtdachfläche einnehmen.

5.2.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Eine Bauweise wird im Plangebiet nicht festgesetzt, da dies städtebaulich nicht erforderlich ist. Bauordnungsrechtliche Anforderungen und Abstandsflächen sind im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen als sogenannte Flächenausweisungen festgesetzt. Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen in Form von Flächenausweisungen bietet größtmögliche Flexibilität bei der baulichen Ausnutzung und in Hinblick auf die Stellung der Baukörper. Die Baugrenzen werden in einem Abstand von 6 Metern zu den Planstraßen festgesetzt, um zwischen Straßen und Gebäuden eine angemessen tiefe Vorgartenzone zu sichern. Am östlichen Rand des Gewerbegebiets, im Übergang zum Landschaftsraum der Glindbruchniederung, zum südlichen Rand des Plangebiets und zum Grünraum an der Kronsforder Landstraße wird ein Abstand von 10 Metern zwischen Baugrenze und Baugebietsgrenze vorgesehen und festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden hier mit einem größeren Abstand i.V.m. Anpflanzverpflichtungen festgesetzt, um eine landschaftsgerechte Eingrünung des Baugebiets zu erzielen. Abweichend hiervon ist im Teilgebiet GE 5 an der nordöstlichen Ecke ein größerer Abstand zwischen der überbaubaren Grundstücksfläche und der Baugebietsgrenze vorgesehen. Hintergrund ist, dass der südöstlich festgesetzte Gehölzgürtel in diesem Bereich an die bestehenden Waldflächen im Glindbruch außerhalb des Plangebiets anschließt. Für den Fall, dass sich der Wald langfristig mit der Gehölzanpflanzung im Plangebiet verbindet, ist sicherzustellen, dass auch dann noch ein 30 m Waldabstand zur geplanten Bebauung eingehalten wird. Daher wurde die Baugrenze in diesem Bereich abweichend von der 30-m-Regel mit einem größeren Abstand zu dem betreffenden Abschnitt des Gehölzgürtels festgesetzt.

5.2.4 Nebenanlagen

Um ein ansprechendes Straßenbild im Gewerbegebiet zu erreichen, das nicht von überdimensionierten Hinweisschildern, Garagen oder unmaßstäblichen Werbeanlagen dominiert wird, sollen Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO in den Bereichen zwischen Straßenbegrenzungslinie und der vorderen, straßenbegleitenden Baugrenze grundsätzlich nicht zulässig sein.

Eine Nutzung dieser Vorgartenflächen für notwendige Stellplätze wird ausnahmsweise ermöglicht, sofern diese als offene Stellplätze errichtet werden und die Begrünungs- und Anpflanzverpflichtungen gewahrt bleiben.

Werbeanlagen werden in ihrer Maßstäblichkeit beschränkt (siehe Baugestalterische Festsetzungen).

5.3 Verkehrliche Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die übergeordnete Hauptverkehrsstraße Kronsforder Landstraße (L92) bildet eine südliche Stadtzufahrt nach Lübeck und führt von der Innenstadt aus in Richtung Niederbüssau und Krummesse. Die Anschlussstelle „Genin-Süd“ der Autobahn A 20 Lübeck-Stettin ist über die Baltische Allee und die (kurzfristig herzustellende) Querverbindung Oslostraße / Wasserfahr mit der Kronsforder Landstraße verbunden.

Der südlich bzw. südöstlich des Plangebietes gelegene Deponiestandort Niemark und das diesem vorgelagerte Abfallwirtschaftszentrum der Entsorgungsbetriebe sind über die Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße angebunden.

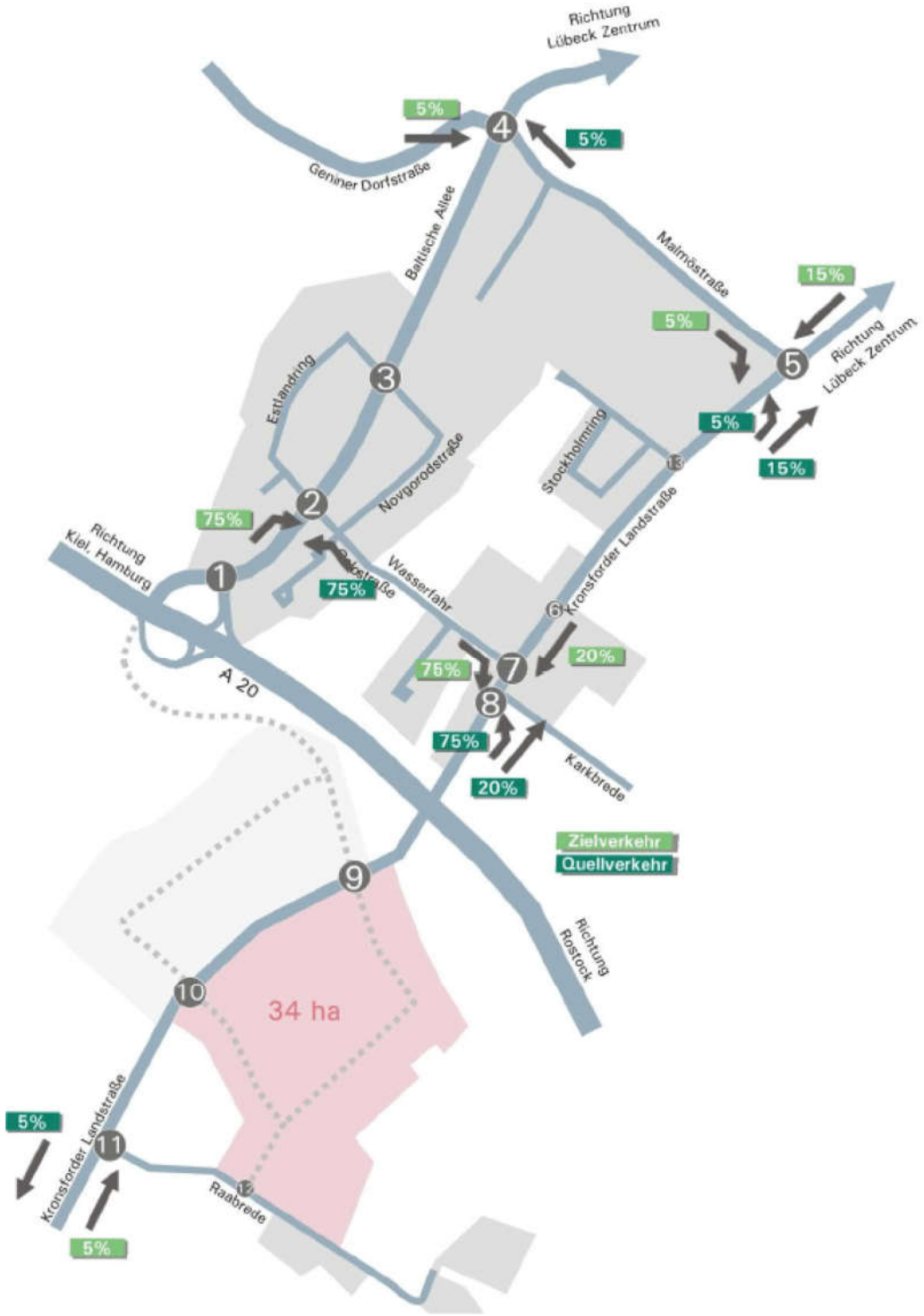


Abbildung 3: Lage im Straßennetz; Verteilung Ziel- und Quellverkehre; SHP Ingenieure Juli 2019

Der im Plangebiet gelegene Abschnitt der Kronsforder Landstraße liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt. Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurden zwei grundlegende Varianten entwickelt, um die neu zu erschließenden Gewerbeflächen an die Kronsforder Landstraße anzubinden. Nach Abwägung der verschiedenen Erschließungsvarianten wurde entschieden, in der Kronsforder Landstraße zwei neue signalisierte Knotenpunkte zur verkehrlichen Anbindung und Erschließung des Plangebiets anzulegen und nach deren Inbetriebnahme die Straße Raabrede im Abschnitt zwischen Kronsforder Landstraße und der Planstraße C für den Kfz-Verkehr zu sperren.

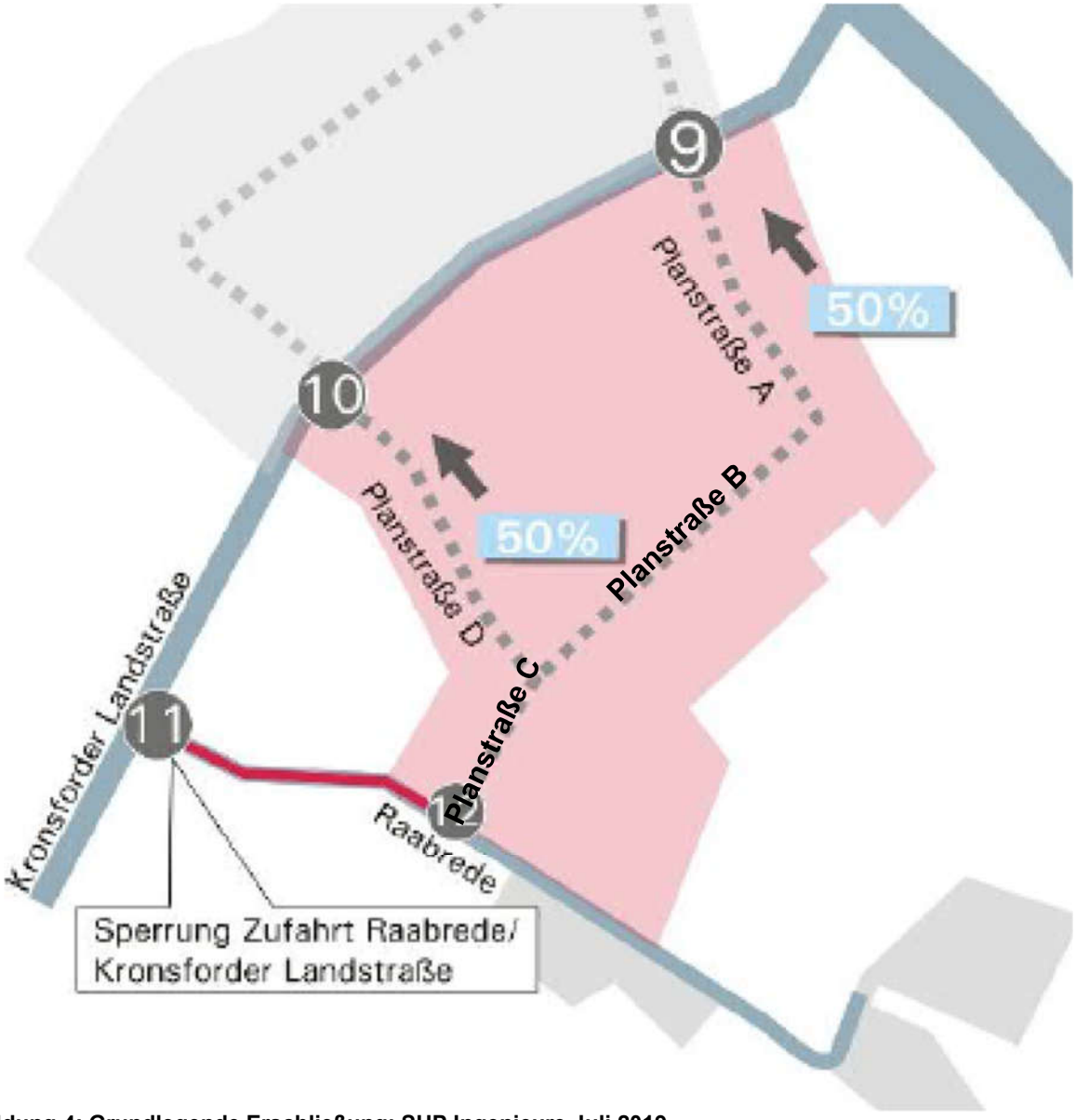


Abbildung 4: Grundlegende Erschließung; SHP Ingenieure Juli 2019

Die Gewerbeflächen werden über eine Bügelstraße (Planstraße A – B – D) erschlossen, die an die beiden neu herzustellenden Knotenpunkte an die Kronsforder Landstraße anschließt.. Mit der Schließung der Raabrede für den Kfz-Verkehr werden die Verkehre von und zur Deponie Niemark künftig über die innere Erschließung des Gewerbegebiets (Planstraßen A - B – C – D) zur Kronsforder Landstraße geführt.

Um die Verkehrserzeugung der zu entwickelnden Gewerbeflächen zu prognostizieren, wurden zwei Szenarien mit unterschiedlichen Branchenmixen untersucht. Grundsätzlich ist die Ansiedlung von Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Logistik, Großhandel und

Dienstleistung/ Kleingewerbe mit einem Flächenbedarf zwischen 2 und 8 ha pro Unternehmen vorgesehen. Die anzusiedelnden Unternehmen weisen damit eine mittlere Betriebsgröße auf. In einem alternativen Szenario („Szenario 3“) wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung ein höherer Anteil an Kleingewerbe angenommen, dafür weniger Flächen für Logistik. Das ermittelte Verkehrsaufkommen für Szenario 3 ist demzufolge höher. Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung zeigen, dass bei einer Flächenentwicklung von etwa 34 ha Gewerbeflächen eine zusätzliche Verkehrsbelastung zwischen 580 – 600 Kfz/h (Szenario 1) und 650 - 690 (Szenario 3) entstehen wird, bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 10 %. Zur sicheren Seite wurde das Szenario 3 den Beurteilungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrslärmimmissionen zugrunde gelegt.

Im vorliegenden Verkehrsgutachten wird eine Verteilung des Verkehrsaufkommens an beiden neuen Knotenpunkten mit je 50 % angenommen. In der Leistungsfähigkeitsbetrachtung wird festgestellt, dass eine Signalisierung der beiden neuen Knotenpunkte 9 und 10 sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde für eine gute Leistungsfähigkeit sorgen wird. In den Planstraßen A und D sind in der Ausfahrt in die Kronsforder Landstraße Mischfahrstreifen ausreichend. In der Kronsforder Landstraße wird an beiden Knotenpunkten der Bau eines separaten Linksabbiegestreifens in das Plangebiet aus Richtung Norden erforderlich.

Es ist das Ziel der Hansestadt Lübeck, perspektivisch auch nördlich der Kronsforder Landstraße weitere Gewerbeflächen zu erschließen (vgl. Kapitel 3.1, 3.4, 3.5). Hierzu bedarf es der Schaffung von Planungsrecht in weiteren Bauleitplanverfahren und der Untersuchung der Möglichkeiten der südlichen Anbindung an die BAB A 20-Anschlussstelle Genin Süd. Aus der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchung lässt sich absehen, dass die Entwicklung der Flächen nördlich der Kronsforder Landstraße nur bei einem Ausbau der Anschlussstelle Genin-Süd erfolgen kann, da die Knotenpunkte rund um die Baltische Allee, Wasserfahr, Malmöstraße und Kronsforder Landstraße bereits bei vollständiger Entwicklung der im Bebauungsplan 15.04.00 vorbereiteten Gewerbeflächen an ihre Leistungsfähigkeitsgrenzen gelangen können. Um die Anzahl der Knotenpunkte im Verlauf der Kronsforder Landstraße in Hinblick auf den Flächenverbrauch und den Verkehrsfluss zu minimieren, erscheint es sinnvoll, zur Anbindung von Gewerbeflächen nördlich der Kronsforder Landstraße bzw. des BAB-Anschlusses perspektivisch den auszubauenden Knotenpunkt 9 zu nutzen. Der Knotenpunkt 10 könnte genutzt werden, um eine mögliche gewerbegebietsinterne Bügelstraße des Nordteils an die Kronsforder Landstraße anzuschließen.

5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Durch die Bushaltestellen der Linie Nr. 16 „Obstgut“ und „Butenhof“ an der Kronsforder Landstraße ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die bestehenden Bushaltestellen näher an die geplanten neuen Knotenpunkte an den beiden Einmündungen des Gewerbegebiets zu verlegen. Alternativ oder ergänzend könnte auch eine Buslinie durch das Gewerbegebiet geführt werden. Die Straßenverkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert, um in den Nebenflächen Bushaltestellen aufnehmen zu können.

5.3.3 Innere Erschließung

Die innere Erschließung der geplanten Gewerbeflächen soll durch eine Bügelerschließung erfolgen, die neu herzustellen ist. Die einzelnen Straßenquerschnitte werden nachfolgend beschrieben:

a) Planstraße A

Die Planstraße A schließt im Nordosten unmittelbar an den mit der Kronsforder Landstraße neu herzustellenden Knotenpunkt 9 an. Sie soll östlich parallel zu einem bestehenden Knick geführt werden. Daher ist die Anzahl der Grundstückszufahrten auf der südwestlichen Seite der Planstraße A möglichst zu minimieren. Eine Eingrünung ist auf der Südwestseite der Planstraße A durch den bestehenden Knick bereits gegeben. Auf der Nordostseite ist ein straßenbegleitender, nur von den Grundstückseinfahrten unterbrochener Baumstreifen vorgesehen, der auch für die Straßenentwässerung (Mulden) genutzt werden soll. Öffentlicher Parkraum ist auf der südwestlichen Straßenseite vorgesehen, gegliedert mit Baumpflanzungen. Eine Beleuchtung ist nur auf der Nordostseite der Straße geplant.

Der Querschnitt der Planstraße A ist wie folgt vorgesehen: Knickschutzstreifen (wechselnde Breite zwischen 6 bis 8 m) mit integrierter Mulde zur Knick- und Gehwegentwässerung – 2,5 m Geh- und Radweg – 3,0 m Lkw-Parkstreifen (mit Baumpflanzungen) – 0,3 m Bänderung - 6,5 m Fahrbahn mit Rinnen (0,3 m) – 3,0 m Baumstreifen mit Muldenentwässerung - 2,75 m Geh- und Radweg einschließlich Beleuchtungsstreifen (Gesamtbreite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche einschl. Entwässerungsmulde 21,1 m).

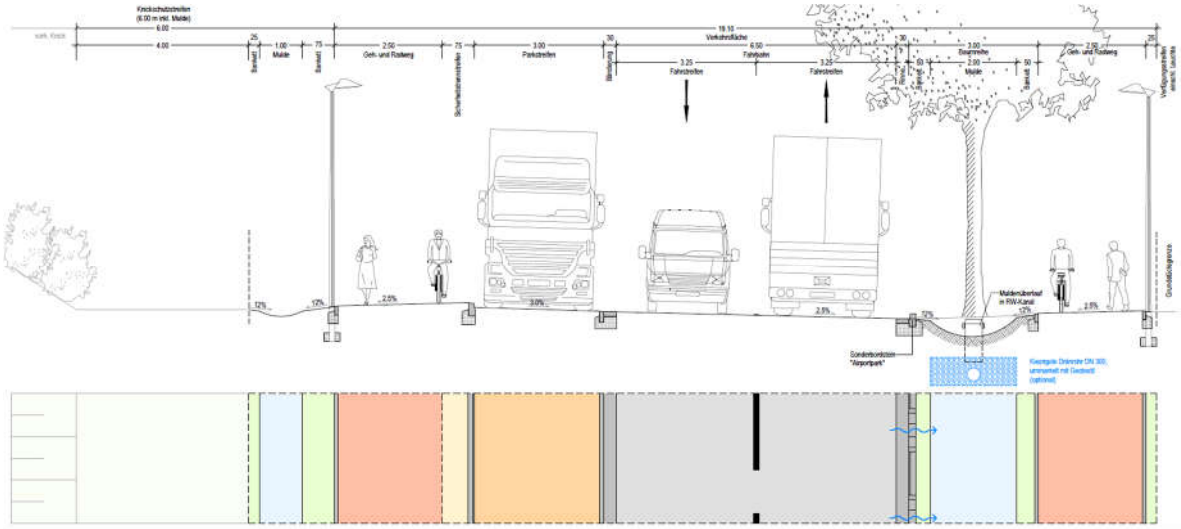


Abbildung 5: Regelquerschnitt Planstraße A; Planungsbüro Hahm Januar 2022

b) Planstraße B

Die Planstraße B übernimmt die Erschließungsfunktion für die zentralen Bereiche des Gewerbegebiets. Grundstückszufahrten werden sowohl nördlich als auch südlich in etwa gleicher Anzahl zu erwarten sein. Für eine angemessene Eingrünung des Straßenraums ist geplant, entlang der Nordseite der Straße Baumpflanzungen im Straßenraum im Wechsel mit Lkw-Parkplätzen vorzusehen. Außerdem ist auch hier auf der Südseite der Straße ein durchgehender, nur von den Grundstückseinfahrten unterbrochener Baumstreifen mit Entwässerungsmulde geplant. Die Straßenentwässerung soll in Form von offenen Mulden nördlich und südlich der Straße erfolgen. Eine Beleuchtung ist an der Südseite der Straße geplant.

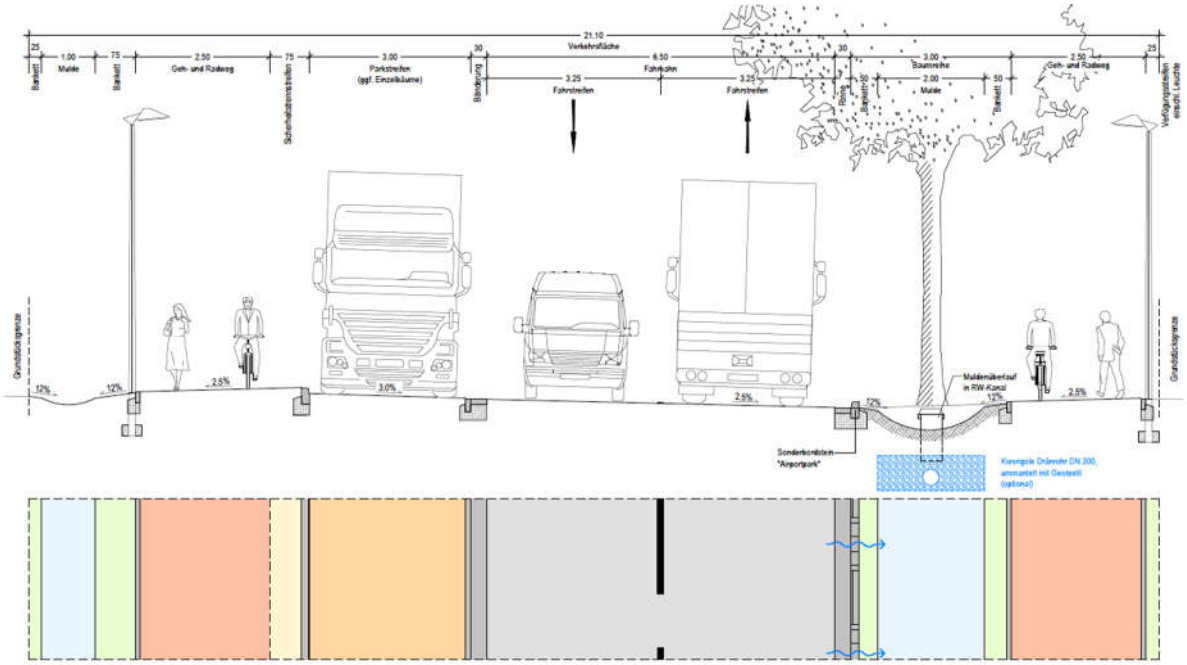


Abbildung 6: Regelquerschnitt Planstraße B; Planungsbüro Hahm Januar 2022

Der Querschnitt der Planstraße B ist wie folgt vorgesehen: 2,0 m Mulde (einschl. Bankette) – 2,5 m Geh- und Radweg – 0,75 m Sicherheitsstreifen - 3,0 m Lkw-Parkstreifen (ggf. mit Baumpflanzungen) - 0,3 m Bankierung - 6,5 m Fahrbahn mit Rinne (0,3 m) – 3,0 m Baumstreifen mit Entwässerungsmulde - 2,75 m Geh- und Radweg einschließlich Beleuchtungsstreifen (Gesamtbreite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche 21,1 m).

c) Planstraße C

Die Planstraße C verbindet die zentrale Erschließungsstraße mit der Raabrede. Die Straßenentwässerung soll in Form von offenen Mulden nördlich und südlich der Straße erfolgen. Nördlich und südlich der Straße sind nur von den Grundstückseinfahrten unterbrochener Baumstreifen mit Entwässerungsmulde vorgesehen. Parkmöglichkeiten werden in diesem Abschnitt nicht vorgesehen. Beleuchtungsanlagen sind auf der Südseite der Straße geplant.

Der Querschnitt der Planstraße C ist wie folgt vorgesehen: 2,0 m Mulde (einschl. Bankette) – 2,5 m Geh- und Radweg – 3,0 m Baumstreifen mit Entwässerungsmulde - 6,5 m Fahrbahn mit beidseitigen Rinnen (je 0,3 m) – 3,0 m Baumstreifen mit Entwässerungsmulde - 2,75 m Geh- und Radweg einschließlich Beleuchtungsstreifen (Gesamtbreite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche 20,35 m).

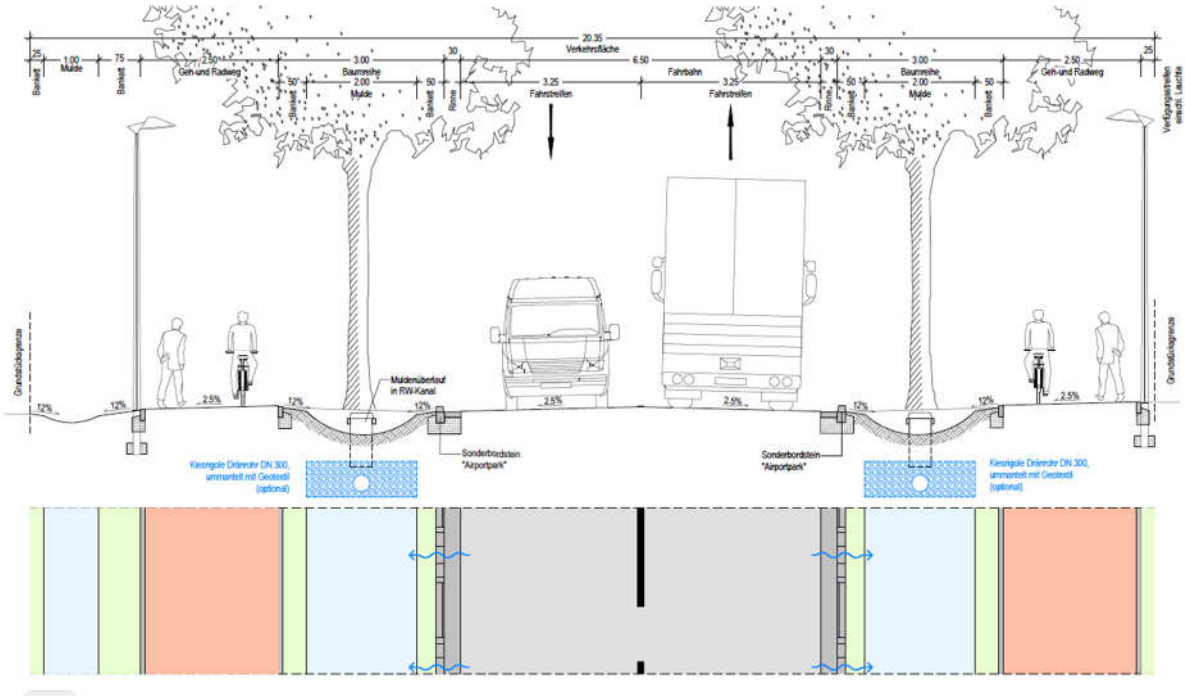


Abbildung 7: Regelquerschnitt Planstraße C; Planungsbüro Hahm Januar 2022

d) Planstraße D

Die Planstraße D verbindet die Planstraße B mit dem an der Kronsforder Landstraße neu herzustellenden Knotenpunkt 10.

Die Planstraße D wird östlich parallel zu einem bestehenden Knick geführt. Daher ist die Anzahl der Grundstückszufahrten auf der südwestlichen Seite der Planstraße D zu minimieren. Eine Eingrünung ist auf der Südwestseite der Planstraße D durch den bestehenden Knick bereits gegeben. Öffentlicher Parkraum ist auf der südwestlichen Straßenseite vorgesehen, es erfolgt eine Gliederung mit Baumpflanzungen. Auf der Nordostseite ist ein straßenbegleitender, nur von den Grundstückseinfahrten unterbrochener Baumstreifen mit Entwässerungsmulde vorgesehen. Die Entwässerung erfolgt durch straßenbegleitende Mulden.

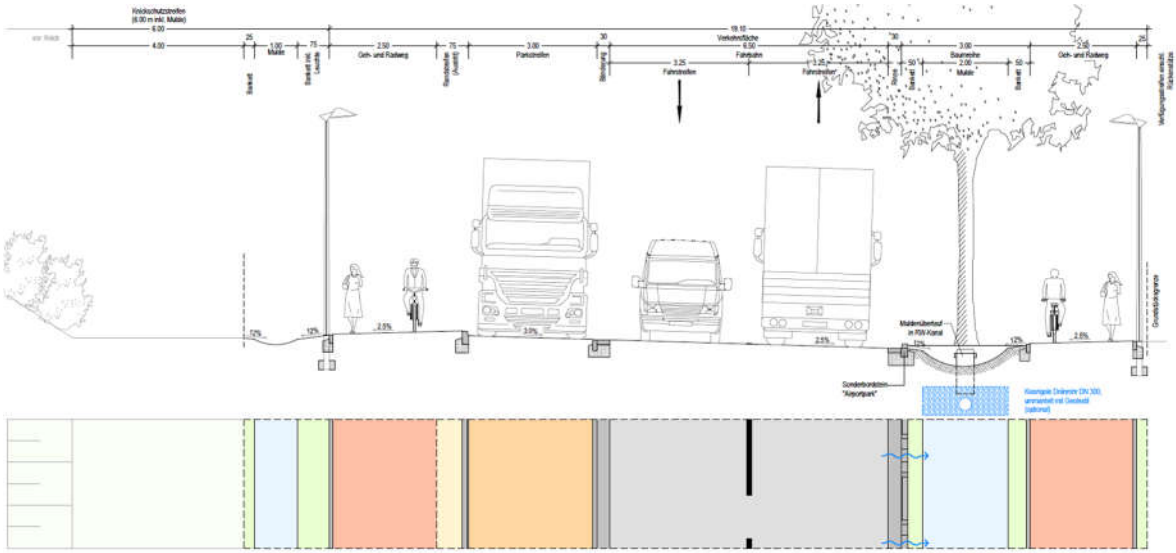


Abbildung 8: Regelquerschnitt Planstraße D; Planungsbüro Hahm Januar 2022

Der Querschnitt der Planstraße D ist wie folgt vorgesehen: Knickschutzstreifen (wechselnde Breite zwischen 6 bis 8 m) mit integrierter Mulde zur Straßenentwässerung sowie Beleuchtung - 2,5 m Geh- und Radweg – 0,75 m Sicherheitsstreifen – 3,0 m Lkw-Parkstreifen (mit Baumpflanzungen) - 0,3 m Bänderung - 6,5 m Fahrbahn mit Rinne (0,3 m) – 3,0 m Baumpflanzstreifen, kombiniert mit Entwässerungsmulde - 2,5 m Geh- und Radweg einschl. Beleuchtung (Gesamtbreite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche 21,1 m).

e) Planstraße E (Private Stichstraße)

Die Planstraße E (Private Stichstraße) stellt eine Variante der inneren Erschließung der Gewerbeflächen für den Fall dar, dass die Gewerbeflächen in den mit GE 4, GE 6 und GE 9 bezeichneten Teilgebieten kleinteiliger erschlossen werden sollen. Die Planstraße würde als Stichstraße ausgebildet werden und in einer Wendeanlage enden. Aufgrund der untergeordneten Erschließungsfunktion ist ein separater Radweg nicht erforderlich, der Radverkehr kann auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

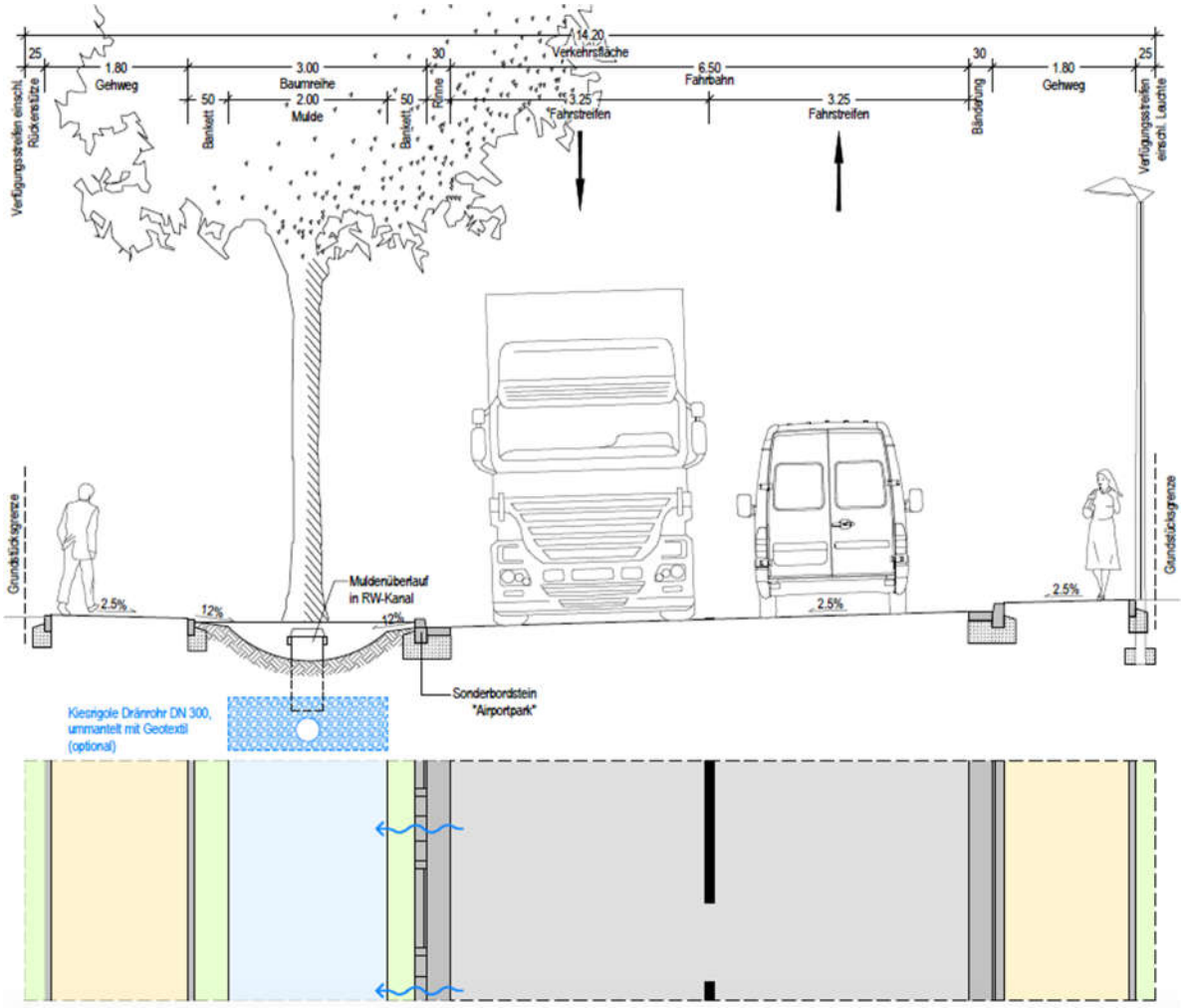


Abbildung 9: Regelquerschnitt Planstraße E; Planungsbüro Hahm Janaur 2022

Der Querschnitt der Planstraße E ist wie folgt vorgesehen: 2,05 m Gehweg mit Rückenstütze - 3 m Baumstreifen mit Entwässerungsmulde - 6,5 m Fahrbahn mit Rinne (0,3 m) - Bänderung 0,3 m - 2,05 m Gehweg mit Rückenstütze und Beleuchtung (Gesamtbreite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche 14,20 m).

5.3.4 Geh- und Radwege

Kronsforder Landstraße

Die Kronsforder Landstraße weist auf ihrer Südseite einen kombinierten Geh- und Radweg auf. Die Verkehrsfläche wird im Bebauungsplan im Wesentlichen bestandsgemäß übernommen. Im Vor- und Nachlauf zu den beiden neu zu planenden, signalisierten Kreuzungen wird der Geh- und Radweg leicht nach Süden verlegt und neu hergestellt. Hierzu wird die Straßenverkehrsfläche zulasten der angrenzenden Privatgrundstücke im Plangebiet geringfügig in Richtung Süden erweitert.

Im Zuge des Rückbaus von Teilen der Raabrede (s.u.) sollen auch die Einmündungsbereiche an der Kronsforder Landstraße zurückgebaut und der Geh- und Radweg auf der Ostseite der Kronsforder Landstraße neu hergestellt werden.

Planstraßen

Alle öffentlichen Planstraßen (A – B – C - D) erhalten beidseitig einen 2,5 m breiten kombinierten Geh- und Radweg. In der optionalen Planstraße E (private Stichstraße) würde der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden; beidseitig sind 1,8 m breite Gehwege vorgesehen.

Raabrede

Zwischen den Ortschaften Niederbüssau und Vorrade verläuft eine regionale, übergeordnete Radwegeverbindung, die im weiteren Verlauf die Bundesautobahn A 20 quert. Im Bereich des Plangebiets verläuft die Wegeverbindung entlang der Straße Raabrede, wobei auf einem ca. 200 m langen Teilabschnitt kein gesonderter Geh- und Radweg besteht, sondern der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

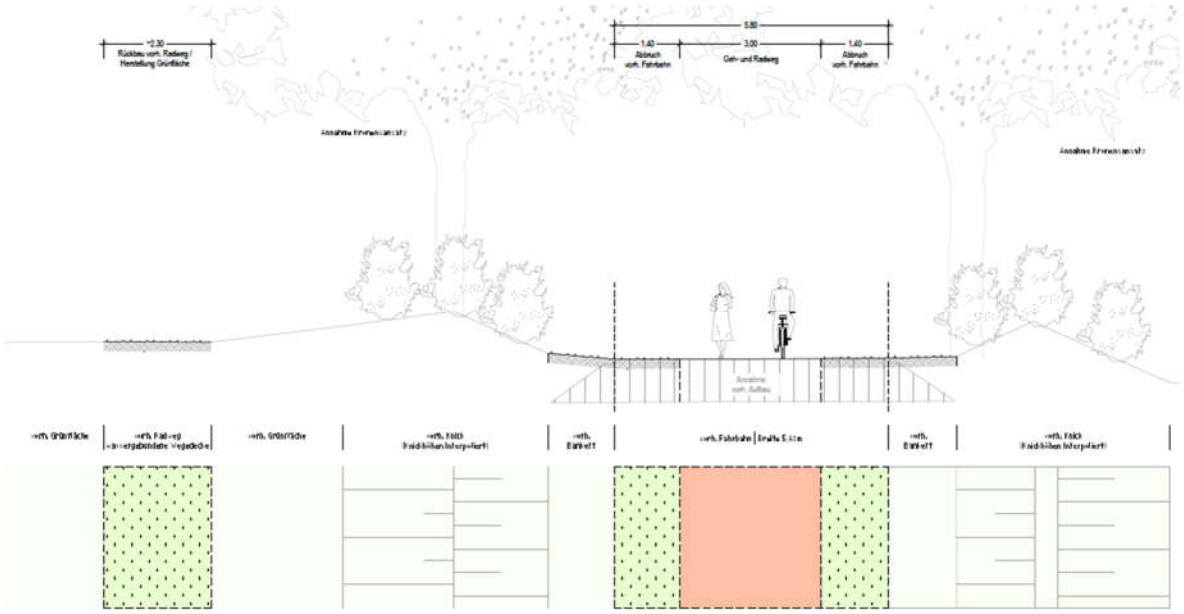


Abbildung 10: Regelquerschnitt Raabrede; Planungsbüro Hahm Januar 2022

Nach erfolgter Herstellung der beiden neuen Knotenpunkte der Planstraßen mit der Kronsforder Landstraße ist vorgesehen, die Raabrede auf dem Abschnitt zwischen der Kronsforder Landstraße und der Einmündung der Planstraße C für den Kfz-Verkehr zu sperren. Die vorhandene Fahrbahn soll bis auf 3 m Breite zurückgebaut werden. Zukünftig soll der Abschnitt nur für den Fußgänger- und Radverkehr genutzt werden. Der Bebauungsplan setzt daher eine Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ fest.

5.3.5 Stellplätze, Fahrradstellplätze

Die nutzungsbezogen erforderlichen Stellplätze und Fahrradstellplätze sind auf den Grundstücken im Rahmen der jeweiligen Objektplanung und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, der Bebauungsplan macht hierzu keine Vorgaben.

5.4 Ver- und Entsorgung

Für die Bauflächen im Plangebiet müssen Ver- und Entsorgungsleitungen erstmalig hergestellt werden.

Trinkwasserversorgung

Gemäß Trassenauskunft des Versorgungsunternehmens Lübeck Netz befindet sich im Straßenseitenraum der Kronsforder Landstraße eine Trinkwasserleitung DN200 (PVC) aus dem Jahr 1975.

Löschwasserversorgung

Für das Plangebiet wurde der erforderliche Löschwasserbedarf auf mind. 96 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt. Bei vom Bebauungsplan abweichenden Bebauungen, die einen höheren Löschwasserbedarf erfordern, ist dieser als Objektschutz von den Bauherren nachzuweisen.

Die Löschwasserversorgung erfolgt über die öffentliche Trinkwasserversorgung und wird über geeignete, jederzeit nutzbare Hydranten sichergestellt. Die Lage und Anzahl der Hydranten wird im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung unter Berücksichtigung der geltenden Anforderungen geplant.

Elektrizität

Im Straßenseitenraum der Kronsforder Landstraße befindet sich eine Stromtrasse mit Einzelleitungen. Bei zwei dieser Leitungen handelt es sich um 10kV-Leitungen. Betreiber ist das Versorgungsunternehmen Travenetz.

Um die Elektrizitätsversorgung für die zukünftigen Gewerbeflächen gewährleisten zu können, wird innerhalb des Gebietes eine neue Trafostation erforderlich. Diese soll zentral im Plangebiet an der Planstraße B angeordnet werden. Die erforderliche Fläche wird im Bebauungsplan als Versorgungsfläche mit einer Länge von 6 und Breite von 4 m festgesetzt.

Gas

Gemäß Trassenauskunft des Versorgungsunternehmens Travenetz befindet sich im Straßenseitenraum der Kronsforder Landstraße eine Gasleitung DN150 St/KKS aus dem Jahr 1987. Eine weitere Gasleitung liegt im Bereich der Straße Raabrede. Ein neues Gasnetz für das gesamte Gewerbegebiet wird vorerst nicht geplant, da die Energiebedarfe vor Vermarktung der einzelnen Grundstücke noch nicht abschätzbar sind. Für etwaige Hausanschlüsse einzelner Gewerbebetriebe kann auf die Bestandsleitungen zurückgegriffen werden. Für den Fall, dass zur Versorgung des Gebiets zu einem späteren Zeitpunkt doch ein neues Gasnetz einzurichten ist, wäre eine neue Gasdruckregelstation erforderlich. Für diese sollen im Nordwesten des Plangebiets an der Planstraße D Flächen vorgehalten werden. Die erforderliche Fläche wird im Bebauungsplan als Versorgungsfläche mit einer Länge von 6 m und Breite von 6 m festgesetzt.

Telekommunikation

Gemäß Trassenauskunft Kabel befinden sich in der Kronsforder Landstraße Telekommunikationsleitungen der Deutsche Telekom.

Nordöstlich des Plangebiets verläuft eine Richtfunkverbindung der Telefónica Germany GmbH & Co OHG, die unmittelbar nordöstlich des Teilgebiets GE1 im Bereich der Grünflächen und Straßenverkehrsflächen den Geltungsbereich durchquert. Das Teilgebiet GE 1 liegt mit der nördlichen Ecke knapp in dem horizontalen Schutzkorridor (30 m) der Richtfunktrasse. Aufgrund der Festsetzung zur maximalen Gebäudehöhe werden die zu berücksichtigenden, vertikalen Schutzabstände (mind. 15 m zur Mittellinie) nach Prüfung eingehalten und die Telekommunikationslinie nicht beeinträchtigt.

Energieversorgung

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck (EBL) betreiben am Standort Niemark eine Anlage zur Gewinnung von Deponiegas aus dem früheren Deponiebetrieb, bei dem auch organischer Abfall eingelagert worden ist, der zu einer entsprechenden Produktion von Deponiegas führt. Zudem betreiben die EBL am Standort ein Abfallwirtschaftszentrum, das u.a. Abwärme produziert. Beide Abgabestellen liegen knapp 400 m vom Standort entfernt und könnten gerade bei (wärme)energiereichen Produktionsprozessen günstige Alternativen zu herkömmlichen Energiequellen sein. Da die Energiebedarfe des Gewerbegebiets zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind, ist derzeitig nicht abschätzbar, ob der bei den Entsorgungsbetrieben zur Verfügung stehende Wärmeüberschuss für die Energieversorgung des Gewerbegebiets ausreichen würde. Vor diesem Hintergrund wurde vorerst kein Nahwärmenetz geplant. Flächen für eine mögliche Ergänzung neuer Netze zu einem späteren Zeitpunkt werden in der Straßennebenfläche freigehalten. Unabhängig davon bestehen für die Gewerbebetriebe dezentrale Möglichkeiten der Nutzung regenerativer Energien wie z.B. Wärmepumpen oder Pelletheizungen.

5.5 Entwässerung

5.5.1 Schmutzwasserentsorgung

Das im Gewerbegebiet anfallende Schmutzwasser wird in seiner Zusammensetzung voraussichtlich häuslichem Schmutzwasser entsprechen, da keine Industriebetriebe im Plangebiet zulässig sind. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Schmutzwassermenge des Plangebiets im Endausbau 73 m³/d nicht übersteigt.

In unmittelbarer Nähe des geplanten Gewerbegebietes existieren keine ausreichenden Anschlussmöglichkeiten für die Schmutzwasserentsorgung. Eine in der Kronsforder Landstraße vorhandene Schmutzwasserdruckleitung ist nach Aussage der Entsorgungsbetriebe Lübeck ausgelastet. Zudem ist bei einer zusätzlichen Einleitung von Schmutzwasser in die vorhandene z.T. schon überlastete Kanalisation im weiteren Verlauf des Netzes bei starken Regenereignissen mit Abschlägen von ungeklärtem Mischwasser in natürliche Gewässer zu rechnen.

Es ist also nach einer Lösung zu suchen, die das bestehende Schmutzwassernetz nicht oder möglichst gering zusätzlich belastet. Dazu wurden verschiedene Varianten der Schmutzwasserentsorgung geprüft. Die Errichtung einer Gebietskläranlage oder der Bau eines Speichers mit gedrosselter Ableitung wurden aus Kosten- und Rentabilitätsgründen verworfen.

Es ist stattdessen vorgesehen, das Schmutzwasser im Plangebiet konventionell zu sammeln und einer Pumpstation am südöstlichen Rand des Plangebiets in der Nähe der Straße Raabrede zuzuführen. Der Bebauungsplan sichert durch entsprechende Festsetzung als Fläche für die Abwasserbeseitigung die notwendigen Flächen für eine Schmutzwasserpumpstation und einen Schmutzwasserpufferspeicher.

Das Schmutzwasser wird dann über eine Druckrohrleitung der ca. 700 m östlich außerhalb des Plangebiets gelegenen mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage (MBA) der Entsorgungsbetriebe Lübeck zugeführt. Das Schmutzwasser des Gewerbegebiets kann nach entsprechender Vorbehandlung als Prozesswasser bei der Behandlung und Aufbereitung des Restabfalls in der mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlage eingesetzt werden. Dazu muss das Schmutzwasser biologisch aufbereitet werden. Darüber hinaus ist eine Entfernung von Feststoffen durch eine mechanische Behandlung erforderlich.

Die MBA ist eine Anlage zur Abfallbehandlung und entsprechend nach Abfallrecht genehmigt. Das Schmutzwasser des Gewerbegebiets ist grundsätzlich der öffentlichen Abwasserentsorgung der Stadt Lübeck zuzuführen. Durch den Einsatz des vorgereinigten Abwassers im Prozess der Restabfallbehandlung und eine gleichzeitige Anpassung der bisherigen Prozesswasserführung wird sichergestellt, dass am Übergabepumpwerk von der MBA in das öffentliche Kanalnetz keine wesentlich erhöhten Abwassermengen anfallen, was aufgrund der Mischwassersituation derzeit auch nicht zulässig wäre. Das Schmutzwasser wird letztendlich dem Zentralklärwerk der Entsorgungsbetriebe zugeleitet. Damit ist eine geregelte Entsorgung als Indirekteinleitung auch in Zukunft gewährleistet.

5.5.2 Regenwasserbewirtschaftung und -entsorgung

Im Umfeld des Plangebiets bestehen zwei Vorflutgewässer. Dies sind zum einen der Glindbruchgraben südöstlich des Plangebiets, der im weiteren Verlauf in die Wakenitz ableitet, und zum anderen der Grenzgraben nordwestlich der Kronsforder Landstraße, der in den Elbe-Lübeck-Kanal mündet.

Die Kronsforder Landstraße verfügt bereits über eine Entwässerung in Richtung des nordwestlich gelegenen Sauerbruchgrabens, welche auch weiterhin beibehalten werden soll. Die Flächen der Kronsforder Landstraße sind dementsprechend nicht in die Berechnungen der Regenwassermengenbewirtschaftung eingeflossen.

Geeignete Rahmenbedingungen für die oberirdische Versickerung von Niederschlagswasser sind im Plangebiet lediglich in einem ca. 30 m breiten Korridor parallel zur Kronsforder Landstraße gegeben. In den übrigen Teilen des Plangebiets ist eine Versickerung aufgrund des zu hoch liegenden Grundwasserstauers bzw. des hohen Grundwasserspiegels nicht möglich. Es stehen überwiegend undurchlässige Beckenablagerungen und Geschiebeböden an. Das gemessenen Wasserstandsniveau im Plangebiet liegt zwischen rund + 8,0 m ü.NHN und + 10,4 m ü.NHN. Nach einer niederschlagsreichen Zeit ist mit ca. 0,5 m höheren Grundwasserständen zu rechnen. Wegen der wassersperrenden oberflächennahen bindigen Bodenschichten ist mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche zu rechnen. Grundsätzlich ist also davon auszugehen, dass der Großteil des anfallenden Niederschlagswassers nicht dezentral versickert werden kann, sondern konventionell über eine Kanalleitung abgeführt werden muss.

Eine naturnahe Entwässerung des Gebiets über die vorhandene Vorflut des Glindbruchgrabens ist grundsätzlich möglich. Um die vorhandenen Gewässer nicht zu überlasten, sind Retentionsflächen zu schaffen, die eine gedrosselte Abgabe des Niederschlagswassers ermöglichen.

Regenwasserbewirtschaftungskonzept

Zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch wasserwirtschaftliche Anlagen wurden im Regenwasserbewirtschaftungskonzept folgende Vorgaben für die Regenwasserbewirtschaftung getroffen:

- Regenwasserrückhaltung auf den Gewerbegrundstücken durch entsprechende Oberflächengestaltung und Rückhalteräume,
- Regenwasserrückhaltung von Abflüssen aus den öffentlichen Flächen und den gedrosselten Abflüssen der Gewerbegrundstücke über Vorklärungen in zwei zentrale Regenrückhaltebecken,
- Regenwasserrückhaltung von Überlaufvolumina aus den Regenrückhaltebecken in der Glindbruchbachniederung.

Im Zuge des Regenwasserbewirtschaftungskonzepts wurde auch eine Wasserhaushaltsbilanz erstellt. Mit dem Ziel, die Abweichungen vom unbebauten Referenzzustand möglichst gering zu halten, wurden durch den Gutachter Empfehlungen für Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf den natürlichen Wasserhaushalt formuliert.

Die wichtigsten Maßnahmen betreffen:

- eine dezentrale Rückhaltung und Verdunstung auf den privaten Grundstücken durch vollständige extensive Begrünung der Dachflächen von Gebäuden,
- eine Bepflanzung der Randbereiche der Grundstücke mit Bäumen,
- eine Bepflanzung der Stellplatzanlagen mit Bäumen,
- eine Bepflanzung der unversiegelten Grundstücksflächen mit Bäumen.

Reduzierungen der Vorgaben für Baumpflanzungen durch Dachbegrünungen oder andere Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen oder das Anlegen von Teichen werden, bei Einhaltung des Verdunstungspotenzials von 40 % des jährlichen Niederschlags, bezogen auf das jeweilige Grundstück, vorgesehen. Die Vorgabe der grundstücksbezogenen Verdunstungshöhe von 40 % des jährlichen Niederschlags (Et_a= 267 mm/a) ergibt sich aus der maximal möglichen Abweichung des Verdunstungspotenzials vom unbebauten Zustand, ohne den Wasserhaushalt auf Quartiersebene extrem zu schädigen. Bei Einhaltung kann auf Quartiersebene eine maximale Abweichung von 15 % gewährleistet und damit der vorgegebene Rahmen des A-RW 1 (Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung) in Höhe von 15 % und bestenfalls der DWA-M 102 (Merkblatt der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft) in Höhe von 10 % eingehalten werden.

Bei hoher Versiegelung der Gewerbeflächen und dem Entfall von Gründächern muss insbesondere die fehlende Verdunstungsleistung auf Grundstücksebene kompensiert werden. Es ist nachzuweisen, dass ein Wasserhaushalt geschaffen wird, der eine Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers zu mindestens 40 % gewährleistet. Nachfolgend werden einige geeignete Maßnahmen vertieft beschrieben:

Wasserdurchlässige Flächenbefestigung

Wasserdurchlässige Flächenbefestigungen, zum Beispiel auf Stellplätzen oder Fahrwegen, sorgen für einen verzögerten Abfluss und tragen durch temporären Rückhalt zur Steigerung der Verdunstungsrate bei. Aufgrund der für die Versickerung wenig geeigneten Bodenverhältnisse ist der Bau einer Drainage notwendig, um Stauwasser unter den Verkehrsflächen zu vermeiden.

Begrünung von Freiflächen und Fassadenflächen

Eine Begrünung von Frei- und Dachflächen wirkt sich besonders positiv auf den Wasserhaushalt und insbesondere auf die Verdunstung aus. Zusätzliches Grünvolumen lässt sich auch durch vertikale Begrünung (Fassadenbegrünung) schaffen. Eine Fassadenbegrünung ist in ihrem Verdunstungspotenzial wie Grünflächen anzusehen, verbessert im Vergleich zu einer Grünfläche aber bei gleicher Grundfläche bspw. bei einer 3 m hohen Wand das Verdunstungspotenzial um ca. das Dreifache, bei einer 4 m hohen Wand um ca. das Vierfache.

Der höchste Verdunstungswert kann durch eine dichte Bepflanzung mit Bäumen erzielt werden.

Baumpflanzungen auf Maßnahmenfläche M22

Von der als private Grünfläche festzusetzenden, ca. 1,3 ha großen Fläche wird ca. 1 ha Fläche für die Anpflanzung von Bäumen vorgehalten. Die Fläche bietet Raum für ca. 200 Baumpflanzungen, die positiv zur Verdunstung beitragen würden. Für jeden Baum kann mit einer Verdunstung von 27 m^3 pro Jahr (534 mm/a) gerechnet werden. Die vorhandene Ackerfläche hat unbebaut mit einem Verdunstungsanteil von v = 0,65 eine jährliche Verdunstung von 22 m^3 pro Jahr (434 mm/a). Auf einer Fläche von 50 m^2 führt dies bei direkter Gegenüberstellung der Flächeneigenschaften von Bestand und Planung zu einer Verbesserung von 100 mm/a. Eine Gegenüberstellung der Bepflanzung mit Bäumen zum aus dem lokalen Wasserhaushalt ermitteltem naturnahen Referenzzustand (v = 0,68), würden die Pflanzungen auch noch zu einer Verbesserung der Verdunstung von 80 mm/a führen. Dies ergibt sich aus der jährlichen Verdunstungsleistung von 23 m^3 (≙ 454 mm/a).

Regenwassernutzung für Bewässerung

Wenn gespeichertes Regenwasser in trockenen Zeiten für die Bewässerung von Grünflächen genutzt wird, kann damit die Verdunstung erhöht werden. Zu beachten ist jedoch, dass Regenwasser von stark befahrenen Flächen ggf. zuvor behandelt werden muss.

Anlage von offenen Wasserflächen / Teichen

Die Wasseroberfläche von Teichen hat eine Verdunstungshöhe von ca. 500 mm/a und ist somit gleichzusetzen mit einer Bepflanzung mit Bäumen. Die Anlage eines Teiches kann mit der Regenwassernutzung kombiniert werden.

<u>Einleitmengenbeschränkung für die Privatgrundstücke</u>

Der Regenwasserabfluss von den privaten Gewerbegrundstücken in die öffentliche Kanalisation ist nach Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben und der Wasserbehörde auf 15 l/(s*ha) begrenzt. Dieser Wert ergibt sich aus der kritischen Regenspende von r_{krit} = 15 l/(s*ha), der nach DWA-A 166 (Merkblatt der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft) für die Dimensionierung von Regenklärbecken anzusetzen ist.

Um diese Einleitmengenbeschränkung einhalten zu können, werden auf den Gewerbegrundstücken zwingend Maßnahmen zur Regenrückhaltung erforderlich. Diese können bspw. sein:

- unterirdische Speicherbecken,
- Zisternen (ggf. mit Nutzung des Regenwassers als Brauchwasser oder zur Bewässerung),
- Retentionsteiche im Bereich der Außenanlagen,
- Gründächer mit Speicherelementen unterhalb des eigentlichen Gründachaufbaus (Retentionsgründach).

Aus den erforderlichen Rückhalteräumen ergeben sich ggf. Flächenkonkurrenzen zu den Anpflanzungen. Unterirdische Rückhalteeinrichtungen wie Rigolen unter befestigten Flächen können hier Abhilfe schaffen.

Sammlung des Regenwassers von öffentlichen Straßenflächen

Das Regenwasser von öffentlichen Straßenflächen wird in offenen Gräben oder Mulden neben den Straßen gesammelt. Hierdurch ergibt sich zum einen ein geringerer Abflussbeiwert als bei einer Ableitung in Rohrleitungen, zum anderen wird die Verdunstungsleistung erhöht. Das in den straßenbegleitenden Gräben gesammelte Wasser wird über Rohrleitungen den Rückhaltebecken zugeführt.

Regenwasserrückhaltung in Rückhalte- und -klärbecken

Am nordöstlichen und am südöstlichen Rand des Plangebiets werden im Übergang zwischen den Gewerbeflächen und der Glindbruchgrabenniederung Flächen für zwei zentrale Rückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenwasserklärbecken (Gesamtvolumen 3.300 m^2) berücksichtigt. Sie werden im Bebauungsplan als Flächen für die Abwasserbeseitigung festgesetzt.

Nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde wurde für die Bemessung des erforderlichen Rückhaltevolumens ein Drosselabfluss von 5 l/(s*ha) bei einer Überschreitungshäufigkeit von 1 bis 2 Jahren vorgegeben. Die im Bebauungsplan festgesetzten Flächen sind hierfür ausreichend groß dimensioniert.

Die Becken erhalten einen Überlauf in die Glindbruchgrabenniederung. Die Einleitmengen in den Glindbruchgraben sind nach Vorgabe der unteren Wasserbehörde möglichst gering zu halten, da der Niemarker Landgraben bereits als überlastet gilt. Nach Absprache mit der unteren Wasserbehörde wird die Einleitmenge auf q = 0,6 l/(s*ha) bis zu einer Jährlichkeit von 5 Jahren begrenzt.

Bei größeren Regenereignissen ist eine zusätzliche Rückhaltung in der Grabenniederung vorgesehen. Um eine Überlastung des Niemarker Landgrabens zu vermeiden, ist eine Drosselung vorzusehen. Geeignet wäre z.B. eine Drosselung unterhalb der Straße Raabrede im bestehenden Rohrdurchlass oder dessen Zulauf.

Überflutungsvorsorge

Für Starkregenereignisse sind die Bereitstellung von ausreichendem Rückhaltevolumen auf den Gewerbegrundstücken und die Sicherung eines gedrosselten Abflusses von Notüberläufen in das öffentliche Siel erforderlich. Dies ist jeweils im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Stellplatzflächen oder sonstige Außenanlagen können, sofern diese ausreichend groß bemessen sind und dort keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden, der temporären Zwischenspeicherung von überschüssigem Regenabfluss dienen. Die Einstauhöhe beschränkt sich dabei in der Regel auf wenige Zentimeter.

Für Extremereignisse, die die Auslastungsgrenzen von privaten und öffentlichen Regenentwässerungsanlagen und Rückhalteräumen überschreiten (Starkregenereignisse (T > 5a)), werden Notwasserwege vorgesehen, auf denen das Niederschlagswasser auf der Geländeoberfläche schadlos an Gebäuden und Infrastrukturen vorbeigeführt wird.

Der Bebauungsplan setzt zwei Notwasserwege in einer Breite von jeweils 6 m Breite fest, die von der zentralen Planstraße in Richtung Glindbruchgrabenniederung verlaufen. Die Notwasserwege nutzen dabei die natürliche Topographie, sie werden einseitig von einem Knickwall und auf der anderen Seite von einem Unterhaltungsweg gefasst.

Notwasserwege sind i.A. auf ein Regenereignis mit Wiederkehrintervall 100 Jahre zu bemessen. Durch das geplante Drosselbauwerk vor dem Einlauf in den Gewässerdurchlass Raabreede kann auch für diese Extremereignisse die hydraulische Belastung des Niemarker Landgrabens minimiert werden.

Der Grünstreifen entlang der Kronsforder Landstraße wird für den Regenwasserrückhalt rechnerisch nicht berücksichtigt. Er kann aber als Rückstaufläche für die öffentliche Regenwasserkanalisation bei Starkregenereignissen dienen.

5.6 Immissionsschutz

5.6.1 Vom Plangebiet ausgehende Emissionen

Maßnahmen zur Minimierung der Schallemissionen des Gewerbegebiets

Um die möglichen Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen des Plangebiets sowie seiner Umgebung auf ein verträgliches Maß zu minimieren, trifft der Bebauungsplan für die Teilflächen des Gewerbegebiets Festsetzungen zur Begrenzung der zulässigen Schallemissionskontingente (siehe 5.2.1).

Belästigungen durch Gerüche, tieffrequente Geräusche, Erschütterungen, Luftschadstoffe

Im Gewerbegebiet sind nur solche Betriebe zulässig, die hinsichtlich ihres Emissionspotenzials als nicht erheblich belästigend einzustufen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass im Gewerbegebiet keine Betriebe entstehen, die geeignet sind, erhebliche Geruchsbelästigungen oder Auswirkungen durch Erschütterungen für die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung zu verursachen.

Den Benutzer:innen des am Südrand des Plangebiets verlaufenden, überörtlichen Radwegs können kurzzeitige Belästigungen durch Lärm, Gerüche oder Erschütterungen zugemutet werden, ohne dass hierdurch ihre Naherholung wesentlich beeinträchtigt wird. Dies gilt insbesondere, da bereits eine gewisse Vorbelastung durch die angrenzende Deponie Niemark und das Abfallwirtschaftszentrum besteht.

Hinsichtlich einer möglichen Luftschadstoffbelastung ist zu berücksichtigen, dass die ansiedlungswilligen Betriebe dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung vorsehen müssen. Im Einzelfall können im Baugenehmigungsverfahren Auflagen zur Minimierung von Geruchsemissionen (z.B. Filteranlagen) verfügt werden.

Eine Festsetzung von vorbeugenden Maßnahmen im Bebauungsplan ist nicht möglich, da es sich um eine Angebotsplanung handelt und die Art der ansiedlungswilligen Betriebe noch nicht bekannt ist. Eine Festsetzung ist auch nicht erforderlich, da im nachfolgenden Genehmigungsverfahren erforderlichenfalls betriebsbezogene Auflagen festgelegt werden können.

5.6.2 Auf das Plangebiet einwirkende Immissionen

a) Belästigungen durch Lärm

Das Plangebiet ist bereits im Bestand durch Lärmimmissionen angrenzender Verkehrswege (u.a. BAB A 20, Hauptverkehrsstraße Kronsforder Landstraße) vorbelastet.

In der Bebauungsplanung ist zur Sicherung gesunder Arbeitsverhältnisse daher die Prüfung der Immissionssituation geboten. Soweit erforderlich, sind Maßnahmen zum Immissionsschutz festzusetzen.

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm – Festsetzung von Lärmpegelbereichen

Im Bebauungsplanverfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet, in der die möglichen Immissionsbelastungen durch Verkehrslärm auf das Plangebiet prognostiziert worden sind.

Die Immissionen durch Schiffsverkehre auf dem Elbe-Lübeck-Kanal sind für das Plangebiet nicht von Belang, da aufgrund der geringen Frequentierung und der relativ hohen durchschnittlichen Entfernung des Plangebiets zur Emissionsquelle nur eine geringe zusätzliche Lärmbelastung erwartet wird. In 100 m Entfernung zum Kanal beträgt der Geräuschpegel aus dem Schiffsverkehr etwa 35 dB(A). Das ist verschwindend gering gegenüber dem Ori-

entierungswert für Verkehrslärm auf Gewerbegebiete von 65 dB(A). Das Plangebiet liegt zudem mindestens 750 m vom Elbe-Lübeck-Kanal entfernt. Die Emissionen aus dem Schiffsverkehr sind damit für das Plangebiet schalltechnisch nicht maßgeblich.

Für den Straßenverkehr wurden zum Teil vorhandene Prognosedaten des LBV-SH (BAB A 20) hochgerechnet sowie die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost verwendet.

Zu beachten ist, dass die Ausbreitungsrechnung eine freie Schallausbreitung voraussetzt und daher eine mögliche Abschirmwirkung relevanter Hindernisse, wie Gebäude, im Rechenmodell nicht berücksichtigt ist. Daher können sich bspw. bei einer straßenbegleitenden Bebauung im rückwärtigen Grundstücksteil geringere Immissionen ergeben, als in der Berechnung ermittelt wurde.

Der Verkehrslärm wird vor allem durch die Kronsforder Landstraße verursacht.

Die Berechnungen zeigen, dass für den Verkehrslärm im gesamten Plangebiet der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht eingehalten wird. Lediglich in den straßennahen Bereichen zur Kronsforder Landstraße, die ohnehin nicht als Baugebiet, sondern als Grünfläche festgesetzt werden sollen, wird der Orientierungswert leicht überschritten.

Kronsforder Landstraße Nr. 201

Das Grundstück Kronsforder Landstraße Nr. 201 wird als Gewerbegebiet überplant. Die vorhandene Wohnnutzung genießt Bestandsschutz.

Bereits im Prognose-Nullfall werden die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm der 16. BImSchV für Wohnnutzungen im Außenbereich (Mischgebietswerte) von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht um bis zu 2 dB(A) am Tage und 5 dB(A) in der Nacht überschritten. Für den Prognose-Planfall ist mit einem planbedingten Lärmzuwachs von + 1,6 dB(A) am Tage und +2,2 dB(A) in der Nacht zu rechnen. Die ermittelten Pegel liegen somit bei 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht.

Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich abzeichnet, dass die derzeitig juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltende Lärmsanierungswerte für die VLärmSchR 97/7/ (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) ergeben, zukünftig abgelöst werden könnten. Dabei werden die Schwellenwerte von 67 / 57 dB(A) Tag / Nacht als mögliche neue Maximalschwelle in Betracht gezogen. Das Umweltbundesamt (UBA) gibt nach aktuellem Wissenstand der Lärmwirkungsforschung ebenso etwas niedrigere Schwellenwerte von 65 / 55 dB(A) Tag / Nacht an, die eine Gesundheitsgefährdung verursachen können.

Ein schalltechnischer Belang in der Abwägung im nachgeordneten Netz ist auch, wenn bei einem Beurteilungspegel von 64 / 54 dB(A) Tag / Nacht an einem Wohngebäude der Verkehrslärm durch die geplanten Baugebiete erheblich wächst, d.h. um mehr als 2 dB steigt. Der Beurteilungspegel von 64 / 54 dB(A) Tag / Nacht entspricht den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für ein Mischgebiet, in dem nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) das Wohnen noch zulässig ist. Insoweit sind die Grenzwerte für Mischgebiete maßgeblich. Oberhalb dieser Immissionsgrenzwerte (Tag / Nacht) ist eine erhebliche Steigerung des Beurteilungspegels in besonderem Maße in die Abwägung einzustellen.

Der Lärmzuwachs an der vorhandenen Wohnnutzung Kronsforder Landstraße Nr. 201 ist erheblich, da zum einen der Beurteiligungspegel durch die Nutzung der geplanten Baugebiete erhöht und die Schwelle der Gesundheitsgefährdung an den Immissionsorten des Gebäudes erstmalig überschritten wird.

In der Abwägung zwischen der Bedeutung des Bebauungsplans für die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck wird diese Verschlechterung der Immissionssituation – in Bezug auf Verkehrslärm - als vertretbar angesehen, zumal nur ein einzelnes Grundstück betroffen ist und die negativen Auswirkungen für die Wohnnutzung durch Maßnahmen des baulichen (passiven) Schallschutzes auf ein verträgliches Maß gemindert werden können.

Für die Dauer des Fortbestands der Wohnnutzung auf dem Grundstück Kronsforder Landstraße Nr. 201 ist die Schallemissionskontingentierung der angrenzenden Gewerbeflächen so berechnet worden, dass keine Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der TA Lärm für Wohnnutzungen im Außenbereich / Mischgebiete auftreten können (siehe 5.2.1).

b) Belästigungen durch Gerüche und sonstige Immissionen

Da unmittelbar angrenzend sowie in der Nähe des Plangebiets mehrere geruchsrelevante Betriebe vorhanden sind, wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ein Geruchsgutachten erstellt [GERUCHSTECHNISCHER BERICHT NR. LG16353.1/01 über die Durchführung einer geruchstechnischen Untersuchung zum geplanten Gewerbegebiet "Semiramis" in 23560 Lübeck, ZECH Umweltanalytik GmbH Lingen, Januar 2022], um die Einwirkungen durch Gerüche auf das Plangebiet zu ermitteln und zu beurteilen.

Das Umfeld des Plangebiets ist überwiegend landwirtschaftlich genutzt. In direkter Umgebung des Plangebietes befinden sich zudem eine Deponie, ein Abfallwirtschaftszentrum sowie ein Biomassewerk. Für die von diesen Quellen ausgehenden Geruchsemissionen wurden mit Hilfe einer Ausbreitungsberechnung die Zusatz- sowie die Gesamtbelastung an Geruchsimmissionen für das Plangebiet ermittelt.

Die Betrachtung der umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe in einem Radius von 1200 m ergab, dass nur ein landwirtschaftlicher Betrieb an der Kronsforder Landstraße einen relevanten Beitrag zur Geruchsimmissionssituation im geplanten Gewerbegebiet leistet. Die durch diesen Betrieb verursachte Zusatzbelastung an Geruchsimmissionen beträgt maximal 8 % der Jahresstunden.

Die durch die Deponie Niemark verursachten Geruchsemissionen wurden anhand von vergleichbaren Projekten abgeschätzt. In der Prognose wurde von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen, in welchem der Schwerpunkt der Geruchsemissionen im nördlichen Bereich, d.h. näher am geplanten Gewerbegebiet, liegt, als im Bestand. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Irrelevanz von maximal 2 % der Geruchsstunden auf allen relevanten Beurteilungsflächen eingehalten wird. Geruchsimmissionen der Deponie Niemark gelten bezogen auf das Plangebiet somit als irrelevant.

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) betreiben auf dem Gelände der Deponie Niemark eine mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlage (MBA), in der Rest- und Bioabfälle behandelt werden. Die durch dieses Abfallaufbereitungszentrum verursachten Geruchsemissionen wurden anhand eines Ortstermins und unter Heranziehung vorangegangener Untersuchungen modelliert und in der Prognose berücksichtigt. Die Zusatzbelastung an Geruchsimmissionen, die auf das Plangebiet einwirken, liegt bei maximal 7 % der Jahresstunden. Die Blockheizkraftwerke des Aufbereitungszentrums haben auf die Zusatzbelastung keine Auswirkungen.

In einem Biomassewerk (BMW) der EBL werden die nicht vergärbaren (holzigen) Bestandteile der Bioabfälle nach der mechanischen Aufbereitung in der MBA, die Gärreste aus der

biologischen Behandlung der MBA (Vergärung, Aerobisierung und Entwässerung) und direkt angelieferte Grünabfälle behandelt. Die durch das Biomassewerk verursachten Geruchsemissionen wurden anhand eines Ortstermins und unter Heranziehung vorangegangener Untersuchungen modelliert und in der Prognose berücksichtigt. Die Zusatzbelastung an Geruchsimmissionen durch das Biomassewerk liegt bei maximal 42 %.

Für die Beurteilung der Erheblichkeit von Geruchsimmissionen kann in der Bauleitplanung die Verwaltungsvorschrift zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen (GIRL) herangezogen werden. Die GIRL wurde zwischenzeitlich in die Neufassung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), die am 01.12.2021 in Kraft getreten ist, integriert und damit ersetzt. Der Geruchstechnische Bericht wurde daher im Januar 2022 nochmals auf die Ermittlung und Beurteilung nach TA Luft aktualisiert. Da die Verfahrensweise zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsemissionen sich dadurch für die vorliegende Betrachtung jedoch nicht wesentlich geändert hat, sind die Ergebnisse entsprechend gleichgeblieben. Nach der GIRL bzw. TA Luft ist eine Geruchsimmission zu beurteilen, wenn sie gegenüber anderen Geruchsquellen nach ihrer Herkunft aus Anlagen erkennbar, d.h. abgrenzbar, ist. Geruchsimmissionen sind in der Regel als erhebliche Belästigung zu werten, wenn die relative Häufigkeit der Geruchsstunden die in der Richtlinie vorgegebenen Immissionswerte überschreitet.

Für Gewerbegebiete ist nach der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) bzw. TA-Luft ein Immissionsrichtwert von bis zu 15 % der Jahresstunden Wahrnehmungshäufigkeit einzuhalten. Dabei gelten diese Immissionsgrenzwerte nur für Bereiche, in denen sich Menschen nicht nur vorübergehend aufhalten.

Die Berechnung der Gesamtbelastung an Geruchsimmissionen durch alle vorgenannten geruchsemittierenden Betriebe zeigt, dass der in der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) bzw. in der TA-Luft für Gewerbegebiete angegebene maßgebliche Immissionswert für die Gesamtbelastung von 15 % der Jahresstunden im südlichen Bereich des Plangebiets deutlich überschritten wird. Maßgeblich hierfür ist das unmittelbar südlich des Plangebiets gelegene Biomassewerk.

Ausweislich des Gutachtens werden für die als Gewerbegebiet festzusetzenden Teilflächen (Teilgebiete GE1 bis GE7 sowie GE9) überwiegend Wahrnehmungshäufigkeiten von 6 bis 14 % der Jahresstunden prognostiziert, randlich auch bis 15 % der Jahresstunden. Für das Teilgebiet GE8 werden Wahrnehmungshäufigkeiten von 14 bis 40 % der Jahresstunden prognostiziert.

Es wurden daher Möglichkeiten einer Minderung der Geruchsimmissionsbelastung im Plangebiet untersucht. Maßnahmen zur Minderung der Geruchsemissionen an der Quelle (Biomassewerk) wären mit einem unverhältnismäßig großen baulichen und wirtschaftlichen Aufwand verbunden. Daher wurde geprüft, inwieweit im Plangebiet selbst durch die Anordnung eines geschlossenen, hinreichend hohen Gebäudekörpers in der Nähe zur Quelle der Geruchseintrag minimiert werden kann. Dabei wurden verschiedene Varianten der Gebäudehöhe untersucht. Im Ergebnis kann ein nennenswerter abschirmender Effekt bereits erzielt werden, wenn ein zusammenhängendes, mindestens 270 m langes, mindestens 113 m tiefes und mindestens 20 m hohes Gebäude parallel zur Straße Raabrede gegenüber dem Biomassewerk errichtet wird.

Unter Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung eines solchen Gebäudes werden für die als Gewerbegebiet festzusetzenden Teilflächen (Teilgebiete GE 1 bis GE 7 sowie GE 9) Wahrnehmungshäufigkeiten von 6 bis 13 % der Jahresstunden prognostiziert.

Für das Teilgebiet GE 8 reduzieren sich die Wahrnehmungshäufigkeiten nördlich des Gebäudes, und damit für den überwiegenden Teil der gewerblichen Bauflächen, auf 12 bis 15 % der Jahresstunden. Lediglich in den unmittelbar westlich, südlich und östlich des Gebäudes verbleiben Bereiche mit höheren Wahrnehmungshäufigkeiten zwischen 16 bis 26 % der Jahresstunden. Es handelt sich hierbei jedoch um sehr geringe Flächenanteile an den Schmalseiten bzw. der Rückseite des Gebäudes. Es ist davon auszugehen, dass der am höchsten belastete Außenbereich südlich rückseitig des Gebäudes nicht für den regelmäßigen Aufenthalt von Menschen genutzt wird. Für die Bereiche an den Schmalseiten des Gebäudes werden die Überschreitungen in der Abwägung als hinnehmbar bewertet, da es sich, im Verhältnis zum gesamten Teilgebiet, um flächenmäßig und funktional untergeordnete Flächen handelt. Auch ist für diese Teilflächen davon auszugehen, dass sie nicht für den regelmäßigen Aufenthalt von Menschen genutzt werden.

Im Ergebnis sind im geplanten Gewerbegebiet gesunde Arbeitsverhältnisse in Hinblick auf Belästigungen durch Gerüche in den Teilgebieten GE 1 bis GE 7 sowie GE 9 gegeben, ohne dass es hierzu Regelungen im Bebauungsplan bedarf. Diese Annahmen wurden auch in der Neuberechnung der Geruchsemissionen vom Januar 2022 nach der TA Luft bestätigt.

Eine gewerbliche Nutzung im Teilgebiet GE 8 darf hingegen erst aufgenommen werden, wenn durch die Errichtung eines mindestens 270 m langen, mindestens 113 m tiefen und mindestens 20 m hohen Gebäudes parallel zur Straße Raabrede eine abschirmende Wirkung gegenüber den Geruchimmissionen des Biomassewerks vorhanden ist. Hierzu wird eine entsprechende bedingte Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Auch nach Errichtung dieses Gebäudes verbleiben im Teilgebiet GE 8 Überschreitungen der Geruchsimmissionen, vor allem an dem Gebäude, dass die abschirmende Wirkung gegenüber den Geruchsimmissionen übernehmen soll, selbst. Die Innenräume können jedoch durch technische Maßnahmen effektiv vor Belästigungen durch Gerüche geschützt werden, etwa durch geeignete Luftfilteranlagen.

Zum Schutz der Arbeitsstätten in den Gebäuden wird daher festgesetzt, dass bei Gebäuden ein Lüftungssystem mit geeigneter Geruchsfiltertechnik vorzusehen ist.

Auf diese Weise ist sichergestellt, dass in den Gebäuden des geplanten Gewerbegebiets, die im Bereich höherer Geruchsbelastungen durch die umliegenden Geruchsemittenten liegen, keine Geruchsbelastung durch die umliegenden Emittenten wahrgenommen wird. Gerüche der umliegenden Geruchsemittenten können von den Mitarbeitern der zukünftigen Betriebe unseres Erachtens nur dann wahrgenommen werden, wenn sich diese entweder außerhalb der Gebäude in den Randbereichen mit einer entsprechend hohen Geruchsbelastung aufhalten oder aber Außenluft ohne vorherige Reinigung in die Gebäude gelangt (z.B. durch offene Tore). Eine mögliche Durchmischung der geruchsneutralen Luft innerhalb der entsprechenden Gebäude mit der Außenluft durch offene Tore oder ähnliches kann durch organisatorische Maßnahmen verringert werden (z.B. Tore weitestgehend geschlossen halten).

Legt man die nach der Neufassung der TA Luft geltenden zulässigen Überschreitungen der Jahresgeruchsstunden zugrunde, so wären im gesamten Gewerbegebiet keinerlei Maßnahmen zum Schutz vor Geruchsimmissionen erforderlich, da sich der Immissionswert von 0,15 für Gewerbe- und Industriegebiete auf eine Wohnnutzung im Gewerbe- bzw. Industriegebiet (beispielsweise Betriebsinhaberinnen und Betriebsinhaber, die auf dem Firmengelände wohnen), bezieht. Betriebswohnungen sind jedoch im gesamten Gewerbegebiet, gemäß Festsetzung 1.1, unzulässig. Da aber auch Beschäftigte eines anderen Betriebes als Nachbarin-

nen und Nachbarn mit einem Schutzanspruch vor erheblichen Belästigungen durch Geruchsimmissionen gelten, ist die Höhe der zumutbaren Immissionen im Einzelfall zu beurteilen. Ein Immissionswert von 0,25 sollte gemäß TA Luft nicht überschritten werden.

Um immissionsschutzrechtliche Konflikte mit den bestehenden Anlagen der Entsorgungsbetriebe sicher ausschließen zu können, wurde im Ergebnis der Beurteilung und Abwägung an den nach der GIRL erforderlichen Festsetzungen für das Teilgebiet GE 8 festgehalten. Das Gewerbegebiet schützt sich damit selbst. Eine Gefährdung oder Einschränkung des Betriebs der Deponie und des Abfallwirtschaftszentrums durch die heranrückende Bebauung wird damit ausgeschlossen. Die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen sind damit sicher ohne Verletzung des genehmigten Bestandsbetriebes der Entsorgungsbetriebe Lübeck hinsichtlich der von dieser zu beachtenden Immissionswerte der TA Luft umsetzbar.

Aufgrund der Entfernung des Plangebiets zu den Anlagen der Entsorgungsbetriebe, die zeitweise Stäube erzeugen können, wird nicht von erheblichen Belästigungen für die zum dauerhaften Aufenthalt genutzten Flächen im Plangebiet gerechnet.

5.7 Baugestalterische Regelungen

Einschränkungen für Werbeanlagen und Beleuchtung

Aufgrund der Lage im Landschaftsraum werden Einschränkungen für Werbeanlagen festgesetzt. Die mit der Beschränkung der Werbeanlagen einhergehenden Eingriffe in die private Baufreiheit sind in Abwägung mit der Schutzbedürftigkeit der Kulturgüter, des Landschaftsbildes und des Naturschutzes vertretbar.

Deshalb sind Werbeanlagen im Wesentlichen nur für im Plangebiet ansässige Betriebe an der Stätte der Leistung oder in Form von Sammeltafeln in den Zufahrtsbereichen zulässig. An den Gebäudefassaden sind je Betrieb maximal vier Werbeanlagen in Form eines Schriftzuges und/oder Firmenlogos zulässig. Die Werbeanlagen sind unterhalb der Traufkante anzubringen. Ihre Gesamtgröße ist beschränkt. Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind diesbezüglich ebenfalls unzulässig. Selbstleuchtende und angestrahlte Werbeanlagen sind zulässig. Darüber hinaus sind je Gewerbebetrieb bis zu drei Werbefahnen sowie bis zu zwei freistehende Werbeanlagen zulässig. Die freistehenden Werbeanlagen sind im Bereich der Ein- und Ausfahrten bis zu einer Größe von 3 m² oder in Form von Sammeltafeln im Bereich der Ein- und Ausfahrten bis zu einer Gesamtgröße von 6 m² pro Sichtfläche zulässig. Die Anzahl der Sichtflächen wird auf zwei Sichtflächen je Werbeanlage begrenzt. Die maximal zulässige Höhe für freistehende Werbeanlagen und Fahnen beträgt 7 m.

Höhenbeschränkungen für Dachaufbauten

Um für Dachaufbauten und technische Geräte im Gewerbegebiet einen Spielraum zu eröffnen, werden hierfür maximale Überschreitungen der Oberkanten der Dachflächen festgesetzt, die auch über die maximal zulässige Gesamthöhe des Gebäudes reichen dürfen. Für Dachaufbauten wie Treppen- und Aufzugsräume sowie Antennen und sonstige Sendeanlagen wird eine Überschreitung um bis zu 3,0 m in der Höhe und 10 % anteilig zur Gesamtfläche für ausreichend erachtet. Um die optische Wahrnehmbarkeit dieser Überschreitung zu mildern, gilt dies nur unter der Voraussetzung, dass technische Anlagen und Dachaufbauten, die um mehr als 2,0 m über die Dachhaut hinausragen, aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes eine lichtgraue Farbgebung aufweisen müssen.

Einfriedungen

Im Gewerbegebiet soll die Höhe von Einfriedungen straßenseitig auf maximal 2 m begrenzt werden, um städtebaulich unmaßstäblich hohe Einfriedungen im Straßenbild zu vermeiden.

Ausnahmsweise können Einfriedungen an den seitlichen und hinteren Grundstücksgrenzen bis zu max. 3 m Höhe zugelassen werden, wenn die betriebliche Notwendigkeit (z.B. besondere Sicherheitsbedürfnisse) nachgewiesen wird.

5.8 Nachrichtliche Übernahmen

5.8.1 Alleebäume entlang der Kronsforder Landstraße

Auf den gemäß § 21 Absatz 1 des Landesnaturschutzgesetzes i.V.m. § 1 Nr. 8 der Biotopverordnung vom 22. Januar 2009 bestehenden Schutzstatus der Alleebäume in der Kronsforder Landstraße wird textlich verwiesen.

5.8.2 Geschütze Biotope

Auf den gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes bestehenden Schutzstatus der Knicks wird textlich verwiesen.

5.9 Hinweise

5.9.1 Archäologie

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

In diesen textlichen Festsetzungen wird auf die DIN-Normen DIN 45691 (Geräuschkontingentierung; Ausgabe Dez. 2006) sowie DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau; Ausgabe Januar 2018) Bezug genommen. Die DIN-Normen gelten in der jeweils angegebenen Fassung. Alle verwendeten DIN-Normen liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in die Bebauungspläne Einsicht genommen werden kann (gegenwärtig beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 22 in 23552 Lübeck), zur Einsicht bereit.

5.9.2 Oberflächenentwässerung

Die Einleitung von Regenwasser von den Gewerbegrundstücken in die Kanalisation ist auf qDr = 15 l/(s*ha) beschränkt. Die Einhaltung der Einleitmenge ist im Entwässerungsgenehmigungsverfahren nach Entwässerungssatzung nachzuweisen. Es werden daher auf den Baugrundstücken zwingend Maßnahmen zur Rückhaltung des Regenwassers erforderlich. Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sind u.a. Stauraumkanäle, Zisternen, Rückhaltebecken, Mulden-/Mulden-Rigolensysteme und Retentionsdächer. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf privaten Parkplatzflächen anfallende Oberflächenwasser direkt in die Pflanzflächen der Bäume geleitet werden. Diese sollten als Baumrigolen oder Versickerungsmulden mit Bäumen ausgestaltet werden.

5.9.3 Naturschutz

Fäll- und Rodungsarbeiten sowie Baufeldfreimachungen und Eingriffe in Bestandsgebäude (z.B. Abriss) dürfen gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und 01. März durchgeführt werden. Sofern durch Überprüfung oder Kartierung Negativnachweise vorliegen, kann in Bezug auf die Eingriffe in Gebäude auf die Bauzeitenregelung verzichtet werden.

Zur Minimierung von Tötungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von Vögeln, Fledermäusen und nachtaktiven Insekten durch Licht, sind die empfohlenen Maßnahmen der Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" (download unter http://www.vogelglas.info/) sowie dem Anhang 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI); Beschluss der LAI vom 13.09.2012“ zu beachten. Für die Neuanlage und den Erhalt von Knicks (vgl. Festsetzungen Nr. 7.11, 7.12, 7.19) sind die Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz gemäß dem Erlass des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – V 534-531.04 vom 20. Januar 2017 maßgeblich.

5.9.4 Farbgebung Fassaden

Zur Vermeidung von Aufheizungseffekten sollten insbesondere die nach Süden und Westen ausgerichteten Außenwandflächen von Gebäuden mit einer hellen bis mittelhellen Farbgebung ausgeführt werden. Als Richtwert können Farben, die nach dem Natural Color System (NCS) einen Schwarzanteil von maximal 20 % aufweisen herangezogen werden. Entsprechende Farbfächer sind in Malereibetrieben sowie vielen Baumärkten einsehbar.

6. Umweltbericht

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

Grundlage für die Umweltprüfung und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sind die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 15.04.00.

Die folgenden Darlegungen des Umweltberichts basieren im Wesentlichen auf den in Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** aufgeführten Fachgutachten bzw. umweltrelevanten Informationen.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. Änderung des Flächennutzungsplans sollen im Wesentlichen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Gewerbegebietes südöstlich der Kronsforder Landstraße und westlich der Bundesautobahn A 20 geschaffen werden.

Folgende Festsetzungen des Bebauungsplans für das ca. 52,7 ha große Plangebiet sind dabei für die Umweltprüfung bzw. die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung relevant:

- Gewerbegebiet ca. 34,2 ha
- Straßenverkehrsflächen ca. 5,2 ha
- Ver- und Entsorgungsflächen ca. 1 ha
- Öffentliche Grünflächen ca. 9,57 ha
- Private Grünflächen ca. 2,66 ha
- grünordnerische Maßnahmen zur Durchgrünung des Gewerbegebietes (Baum- und Strauchpflanzungen, Straßenbäume, Dachbegrünung u.a.),
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (geplante und nach geltendem Planrecht bereits festgesetzte und realisierte Ausgleichsmaßnahmen),
- Festsetzung von erholungsrelevanter Infrastruktur (übergeordneter Radweg an der Raabrede.)

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

§ 1a Abs. 2 BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 8 LNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 9 LNatSchG: Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

§ 135a BauGB: Im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe, die durch den Bebauungsplan zu erwarten sind, sind vom Vorhabenträger durchzuführen. Soweit Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle durchgeführt werden sollen, soll die Gemeinde die Maßnahmen an Stelle und auf Kosten der Vorhabenträger durchführen. Voraussetzung für die Rückerstattung der Kosten ist, dass im Bebauungsplan die Ausgleichsmaßnahmen den Eingriffsgrundstücken nach § 9 Abs. 1a BauGB zugeordnet sind oder ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen wird.

Baumschutzsatzung: Gemäß der seit dem 18.12.2006 geltenden Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens 3 Bäume) oder in Gruppen (mindestens 5 Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u.a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stamm in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt ist, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen.

Die vorstehend genannten fachgesetzlichen Ziele und Vorgaben wurden bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt worden sind, ist den Beschreibungen zu den jeweiligen Schutzgütern in Kapitel 6.4 zu entnehmen.

6.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Regionalplan SH für den Planungsraum II (2004)

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 15.04.00 und der zugehörigen 128. FNP-Änderung liegt außerhalb der im Regionalplan dargestellten Abgrenzung des Achsenraumes der Siedlungsachsen. Ziel der Raumordnung für den Ordnungsraum Lübeck ist es, dass sich die siedlungsbezogene und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen soll. Die Bauleitplanung steht somit bisher nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung, sodass für die beabsichtigte Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem Bereich ein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist. Die Regionalpläne befinden sich in der Neuaufstellung, zukünftig liegt Lübeck im Planungsraum III.

Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III (2020)

Die bestehenden Landschaftsrahmenpläne (LRP) I ,II und IV aus den Jahren 1998, 2003 und 2005 sind aufgrund der Neufassung der Planungsräume Schleswig-Holstein durch das Landesplanungsgesetz (LAPlaG) vom 27. Januar 2014 sowie aufgrund neuer Rahmenbedingungen und aktueller Entwicklungen durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein als oberste Naturschutzbehörde fortgeschrieben bzw. als Landschaftsrahmenplan III neu gefasst worden. Hierzu gehören die Kreise Dithmarschen, Steinburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Ostholstein sowie die Hansestadt Lübeck. Die Hauptkarten des LRP enthalten folgende Hinweise oder Darstellungen für das Plangebiet:

Hauptkarte 1 Blatt 2: (siehe Abbildung 11)

- keine Hinweise für das Plangebiet
- westlich der Kronsforder Landstraße: Darstellung einer Hauptverbundachse beidseitig des Elbe-Lübeck-Kanals mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems (grüne Schrägschraffur). Bestandteile der Hauptverbundachse sind auch der Niederungsbereich des Sauren Bruchs östlich des Kanals sowie die Grienau-Niederung westlich des Kanals

Hauptkarte 2 Blatt 2: (siehe Abbildung.12)

- keine Hinweise für das Plangebiet
- Darstellung eines Landschaftsschutzgebietes westlich des Elbe-Lübeck-Kanals (rosa Flächen),
- Darstellung eines Gebietes östlich und südöstlich des Plangebietes, das die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Landschaftsschutzgebiet erfüllt (rote Schrägschraffur)

Hauptkarte 3 Blatt 2 (ohne Abbildung):

- keine Hinweise für das Plangebiet
- süd-östlich des Plangebietes: Darstellung von Wald > 5 ha

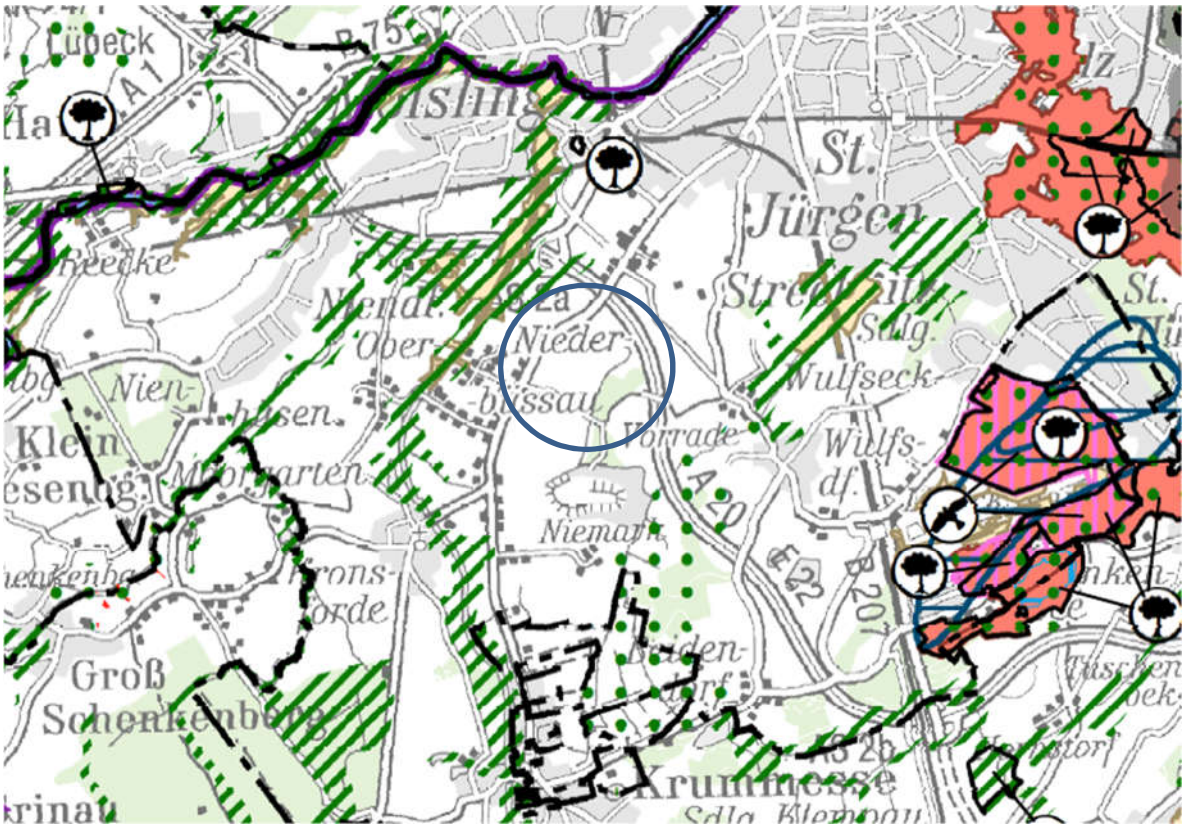


Abbildung 3: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 1 Blatt 2

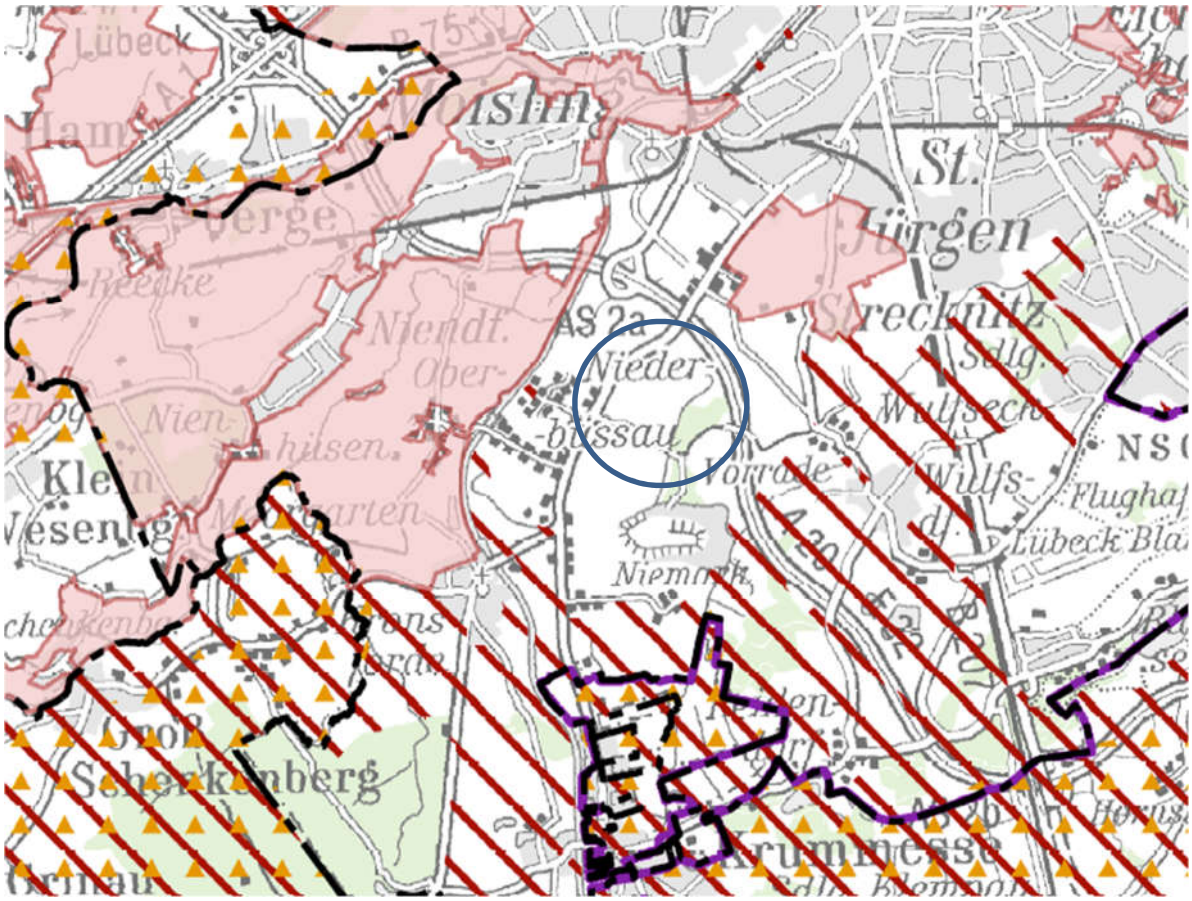


Abbildung 12: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 2 Blatt 2

Schutzgebiete und -objekte / NATURA 2000

Naturschutzgebiete/FFH-Gebiete/Vogelschutzgebiete:

Naturschutzgebiete, z.T. auch mit überlagernden FFH- und Vogelschutzgebieten, befinden sich einige Kilometer weiter östlich des Plangebietes, z.B. entlang der Wakenitz und in der Grönauer Heide. Aufgrund der Entfernung und der trennenden Wirkung der BAB 20 und der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg sind keine Beeinträchtigungen dieser Gebiete durch das geplante Gewerbegebiet zu erwarten.

Landschaftsschutzgebiete:

In der Nähe des Plangebietes befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG, braune Senkrechtschraffur in Abbildung 13):

- LSG Ringstedtenhof (Schutzgebietsverordnung vom 29.11.1992) nordöstlich des Plangebietes und der BAB 20,
- LSG Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek (Schutzgebietsverordnung vom 30.06.1994) westlich des Elbe-Lübeck-Kanals.

Die jeweiligen Schutzgebietsziele werden durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt.

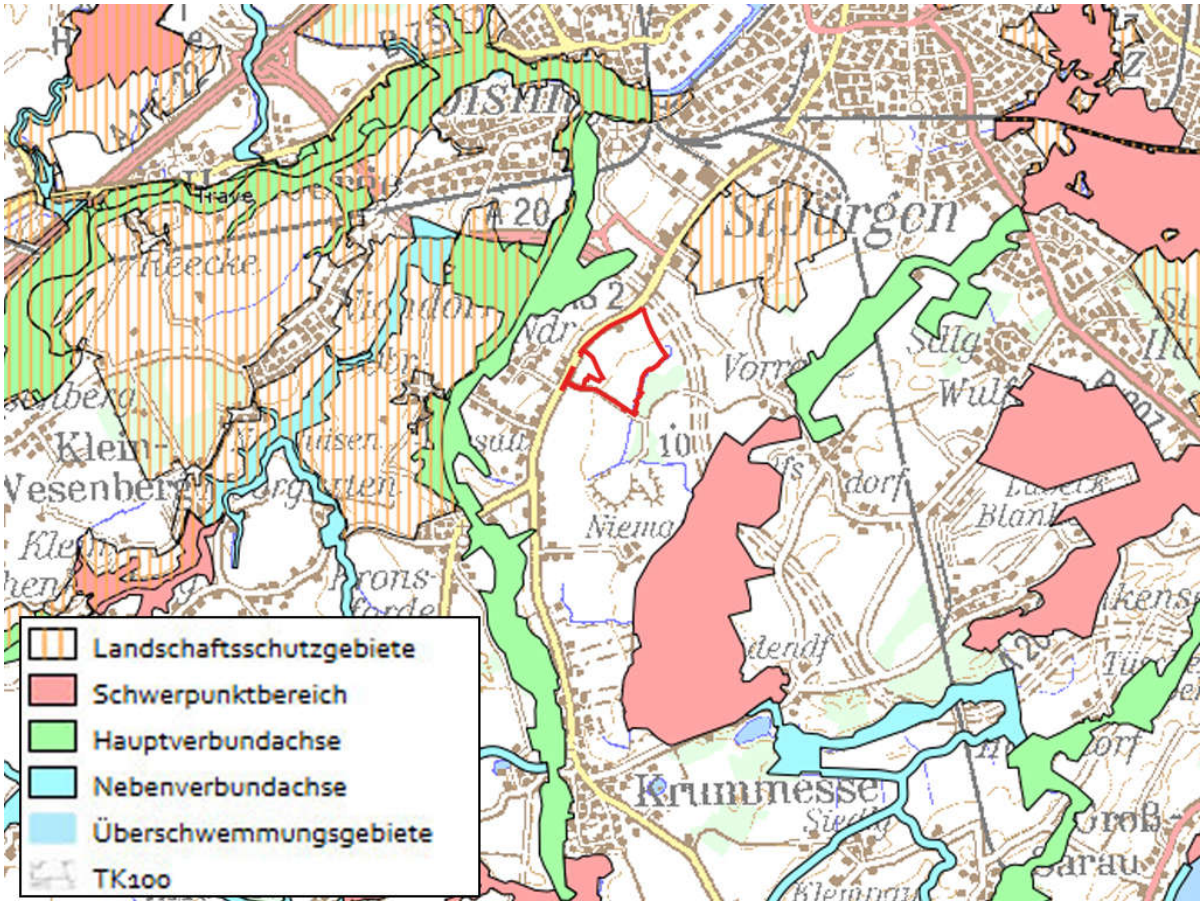


Abbildung 13: Schutzgebiete, NATURA 2000-Gebiete (Agrar- und Umweltatlas Schleswig-Holstein)

Trinkwassergewinnungsgebiet

Einige Kilometer südöstlich des Plangebietes liegt im Bereich St. Hubertus/Flughafen ein Trinkwassergewinnungsgebiet, das aufgrund der großen Entfernung keine Relevanz für das Plangebiet hat.

Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck (GLP 2008)

Die für das Plangebiet relevanten Karten des gültigen Gesamtlandschaftsplans enthalten für das Plangebiet bzw. für das Umfeld folgende Darstellungen:

GLP-Themenkarte Leitbild (ohne Abbildung):

Das geplante Gewerbegebiet liegt zwischen den beiden Schwerpunkträumen „Elbe-Lübeck-Kanal / Grienau“, zu dem auch der Niederungsbereich des Sauren Bruchs gehört, und „Niemarker Landgraben / Krummesser Moor“. Die beiden Schwerpunkträume werden durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt.

GLP Entwicklungskonzept Krummesse (Karte 18.1c_1):

Im Entwicklungskonzept Krummesse (2008, s. Abbildung) ist das gesamte Plangebiet als Prüfgebiet für zukünftige Gewerbegebiete dargestellt. Parallel zur BAB 20 und in den Niederungsbereichen sind die bereits festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt (aktuellerer Stand s. Abbildung 4.). Der Elbe-Lübeck-Kanal sowie Teile der noch nicht durch festgesetzte Maßnahmen belegten beidseitigen Niederungsflächen sind als zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Flächen gem. § 14 Abs. 1 Nr. 4c BNatSchG gekennzeichnet (grüne Schrägschraffur).

Zudem sind die geschützten Biotope (waagerechte rote Schraffur) sowie Knicks und Alleen dargestellt.

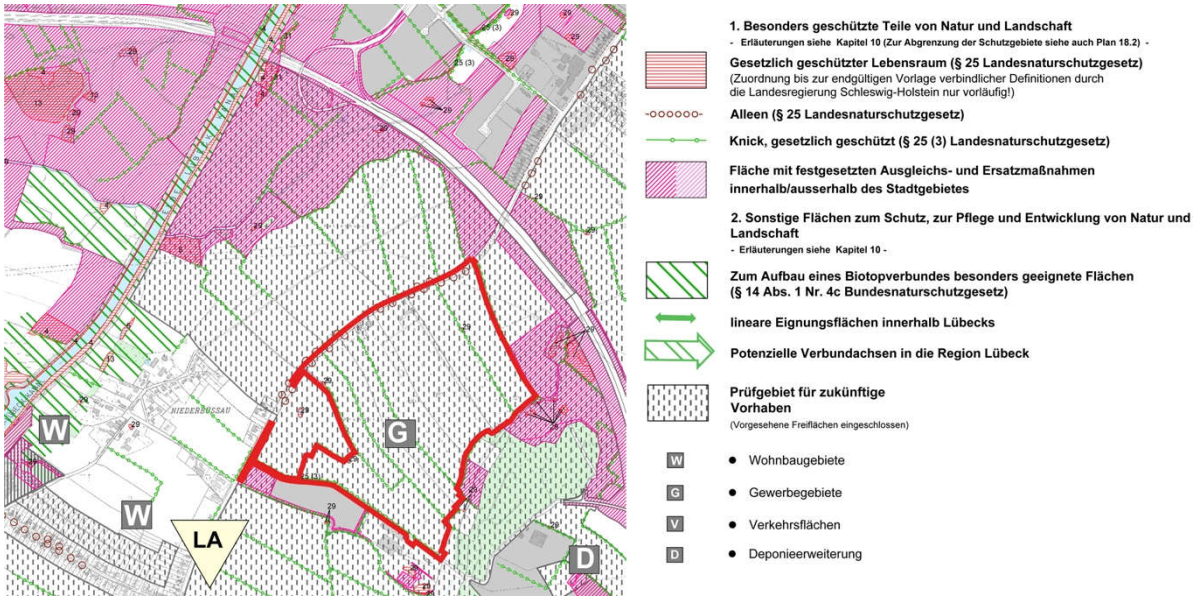


Abbildung 14: Gesamtlandschaftsplan: Entwicklungskonzept Blatt 1 Krummesse (Ausschnitt Plan 18.1c_1 von 2008)

Die (hier nicht abgebildete) Themenkarte Karte 8b (2008) des GLPs stellt die gesetzlich geschützten Biotope in der Kronsforder Allee, die Knicks sowie Flächen mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dar. Abbildung 4 zeigt einen aktuellen Stand zu diesem Thema aus dem Flächeninformationssystem der Hansestadt Lübeck.

Abgebildet sind umfängliche Maßnahmenflächen beidseits der ELK-Niederung. Dazu gehören die Flächen des Sauren Bruchs östlich des Kanals sowie der Grienau-Niederung westlich des Kanals. Zudem erstrecken sich Ausgleichsflächen parallel zur BAB 20, die den Verbund mit der Glindbruch-Niederung sichern sowie südlich der Straße Raabrede.

Ebenso sind die Ausgleichsmaßnahmen für die Rodung der Obstplantagen des Obstgutes Semiramis dargestellt. Bereits festgesetzte und realisierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, werden in der Planzeichnung des Bebauungsplanes dargestellt und entsprechende Festsetzungen übernommen (s. auch Kap. 6.4.3 und Tabelle 15.)

Zudem zeigt Abbildung 4 die Überlagerung verschiedener Schutzgebietskategorien (Landschaftsschutzgebiet, Biotopverbundsystem).

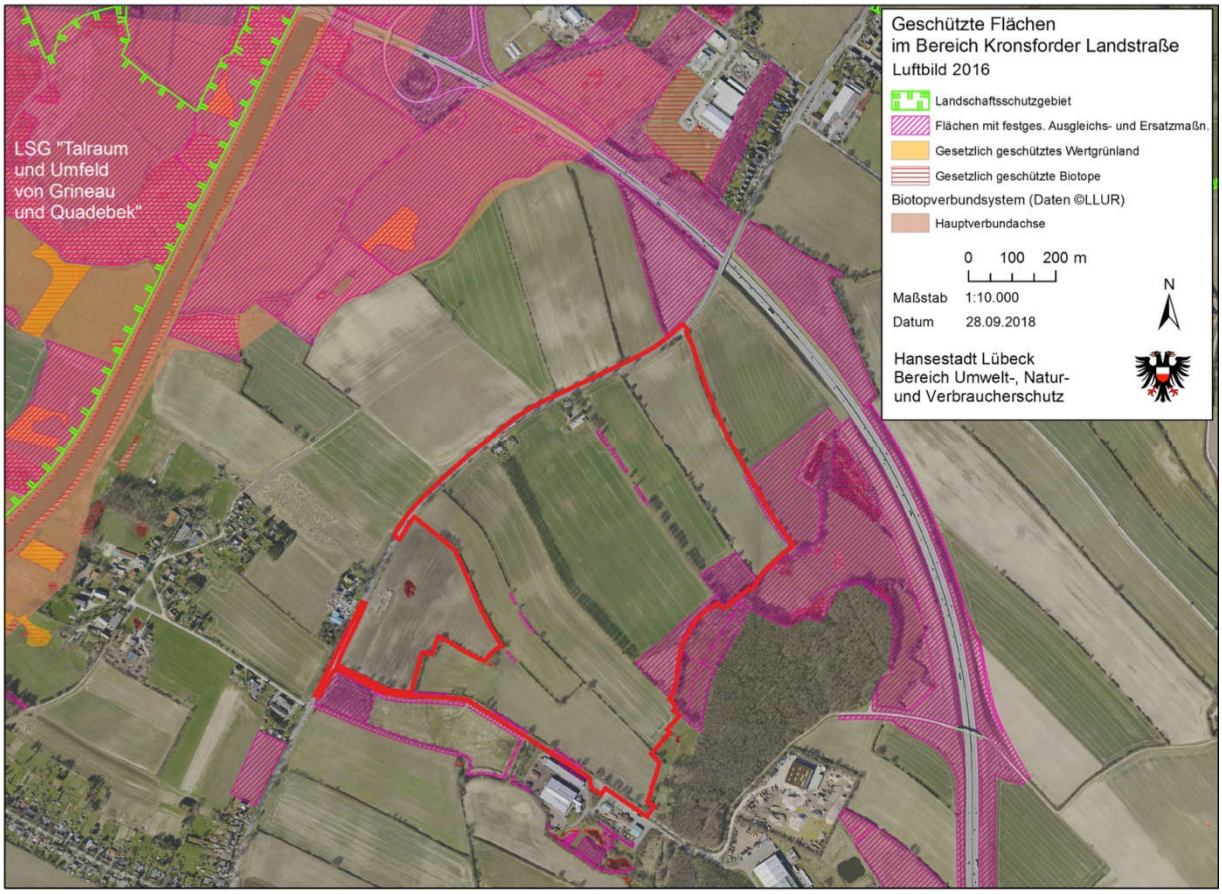


Abbildung 4: Überlagerung von Schutzkategorien: Festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, LSG, Biotopverbundflächen (Quelle: UNV 09/2018)

GLP-Karte 6 Klima und Luftgüte (ohne Abbildung):

Gemäß der Themenkarte des Gesamtlandschaftsplans „Klima und Luftgüte in der Hansestadt Lübeck bewertet anhand des Luftgüteindexes“ (Plan 6) liegt das Plangebiet in einem Gebiet von hoher Luftqualität. Der Luftgüte-Index von 1,6-1,8 entspricht der höchsten Wertstufe.

Klimaanalyse Lübeck (2017)

Weitere Hinweise zur klimatischen Einschätzung des Plangebiets gibt die sog. Planungshinweiskarte der „Klimaanalyse Lübeck“ (Büro GeoNet s. Abbildung 56). Demnach hat das Plangebiet eine geringe bioklimatische Bedeutung bzw. eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Die Hauptströmungsrichtungen der Flurwinde und damit der lufthygienisch unbelasteten Kaltluftleitbahnen verlaufen in nördliche bzw. leicht nord-östliche Richtung.

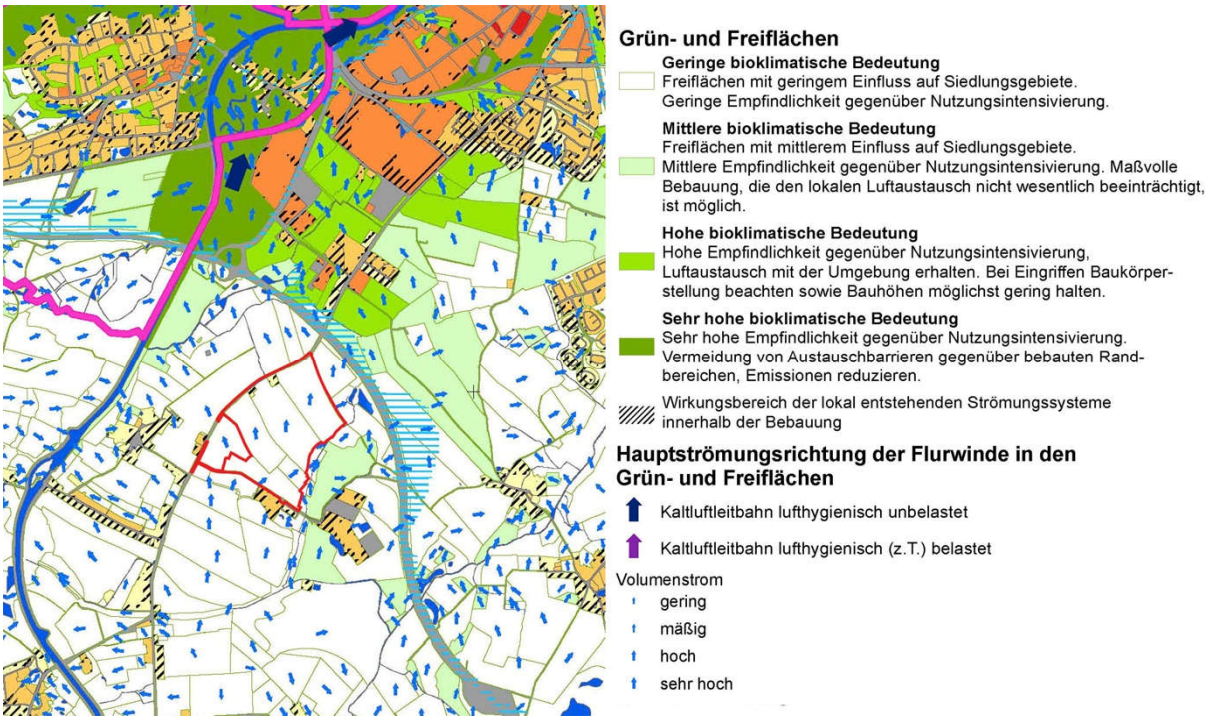


Abbildung 56: Klimaanalyse Lübeck, Planungshinweiskarte (Büro GeoNet 2016, Ausschnitt)

Klimaschutz

Im November 2010 wurde für Lübeck erstmalig ein Klimaschutzkonzept erstellt und von der Bürgerschaft als Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung beschlossen (Integriertes Rahmenkonzept Klimaschutz). Daraus hat die Klimaschutzleitstelle konkrete Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre entwickelt.

U.a. wird für Neubauvorhaben empfohlen, die Rentabilität einer gemeinsamen Wärmeerzeugung in der Siedlung (Wärmenetz) zu prüfen bzw. die Dachausrichtung und Dachform so zu gestalten, dass Eigentümer:innen thermische Solaranlagen wirtschaftlich betreiben können.

Im Mai 2019 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck der Klimanotstand beschlossen.

Klimaanpassungskonzept (2020)

Die Folgen des Klimawandels sind schon heute in Lübeck spürbar und werden zukünftig vermehrt auftreten, vor allem häufigere Starkregen, längere trockene und heiße Phasen im Sommer, Dauerregen im Winterhalbjahr sowie häufigere und heftigere Ostseehochwasser aufgrund des Meeresspiegelanstiegs. Um eine frühzeitige und kontinuierliche Berücksichtigung möglicher Klimafolgen und geeignete Anpassungsmaßnahmen bei sämtlichen Planungen sicher zu stellen, hat die Hansestadt Lübeck ein Anpassungskonzept an die Auswirkungen des Klimawandels erstellt.

Das Klimaanpassungskonzept fußt u.a. auf der o.g. Klimaanalyse bzw. einer weiteren Aktualisierung durch Büro GeoNet (Kaltluftkarte 2019). Demnach liegt das Plangebiet im bzw. am Rande eines Bereichs einer großflächigen übergeordneten Kaltluftleitbahn (pinke Pfeile), die sich von Südwest in Richtung Stadtmitte erstreckt.

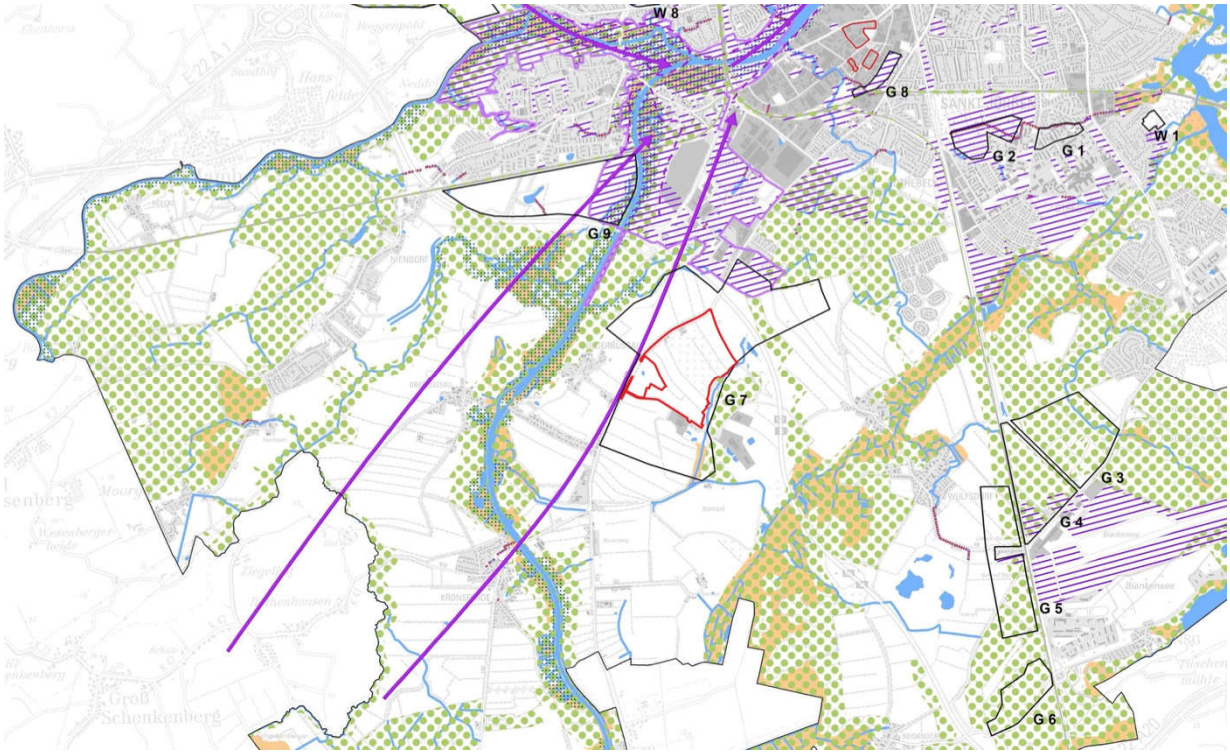


Abbildung 6: Klimaanpassungskonzept (Ausschnitt Maßnahmenkarte Blatt 2)

Die Maßnahmenkarten Blatt 1 und Blatt 2 (s. Abbildung 67) geben folgende Hinweise:

- Das Plangebiet liegt im Suchraum G7 für neue Gewerbestandorte,
- Strömungsrichtungen der wesentlichen Kaltluftflüsse Lübecks (pinke Pfeile) beachten,
- Niederungen (Glindbruchniederung) und Gewässerränder von Bebauung freihalten,
- Beratungsangebote zur Klimaanpassung für Gewerbestandorte schaffen (M 20),

Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (LEK 2010)

Nach Südosten grenzt der naturnahe Niederungsbereich Glindbruch an das Plangebiet. Im Gegensatz zur ELK-Niederung und zum Sauren Bruch ist der Glindbruch sehr viel stärker bewaldet und bildet eine großräumige und dichte grüne Kulisse nach Süden. Die Niederung selbst ist nur durch wenige Waldwege für Erholungszwecke erschlossen.

Die Straße Raabrede, die südlich des Plangebietes verläuft, ist als übergeordnete Radwegeverbindung zwischen Vorrade über Niederbüssau nach Oberbüssau ausgeschildert und bindet damit an den überörtlichen Radweg am Elbe-Lübeck-Kanal an (s. Abbildung 7). Von der Raabrede zweigt westlich der BAB 20 ein Stichweg Richtung Nordwesten ab und führt durch die Waldfläche des Glindbruchs in Richtung Plangebiet.

Die vorstehend genannten fachplanerischen Ziele und Vorgaben wurden bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt worden ist, ist den Beschreibungen zu den jeweiligen Schutzgütern in Kapitel 6.3 zu entnehmen.

6.3 Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen

6.3.1 Flächenverbrauch

Ausgangssituation

Das Plangebiet ist ca. 52,7 ha groß und umfasst überwiegend intensiv genutzte Ackerflächen sowie zwei Grundstücke mit Wohnhäusern sowie einen ehemaligen Obsthof mit Wohn- und Wirtschaftsgebäuden.

Bei einer Nicht-Durchführung der Bebauungsplanung wird voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen beibehalten.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Von den ca. 52,7 ha Flächen im Plangebiet werden ca. 34 ha für Gewerbeflächen und ca. 5,2 ha für Verkehrsflächen überplant. Zudem bleiben Knickflächen mit Knickschutzstreifen erhalten und ca. 6,4 ha werden als neue naturnahe Grünflächen entwickelt.

Für die geplanten Flächennutzungen werden im Wesentlichen landwirtschaftliche Flächen überplant.

6.3.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

Ausgangssituation

Wie bereits in Kap. 5.2.1h) dargelegt sind die nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen die westlich / südwestlich des Plangebiets liegenden Wohnnutzungen auf den Grundstücken Stegelkoppel Nr. 22b (ca. 350 m Entfernung), Kronsforder Landstraße Nr. 201 (im Plangebiet) und Nr. 238 (ca. 200 m Entfernung) dar. Für die genannten Bereiche existiert kein verbindliches Bauplanungsrecht. Aufgrund der ausgeübten Nutzung erfolgt eine Einstufung der Schutzbedürftigkeit wie ein Dorf-/Mischgebiet (MD). Die Schutzbedürftigkeit des Grundstücks Kronsforder Landstraße Nr. 288 (ca. 600 m Entfernung) wird wie allgemeines Wohngebiet (WA) beurteilt.

Nordöstlich der Autobahn A 20 sind Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße zu berücksichtigen, die im derzeit gültigen Bebauungsplan 17.56.00 Teilbereich II als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind (ca. 350 m Entfernung). Dieser Bereich ist bereits heute durch das bestehende Gewerbegebiet Genin Süd mit Gewerbelärmimmissionen vorbelastet.

Der südlich des Plangebiets gelegene Wertstoffhof Niemark stellt keine schutzbedürftige Nutzung dar, er ist aufgrund der ausgeübten Nutzung wie ein Industriegebiet einzustufen.

Für den baulichen Außenbereich existieren keine einschlägigen Lärm-Orientierungswerte. Der Wanderweg am Elbe-Lübeck-Kanal (ca. 700 m Entfernung) wird vorwiegend als Freizeitroute, aber weniger zum Aufenthalt genutzt. Der Bereich des ELK ist als Erholungsgebiet im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet gelistet (siehe Ausführung unten).

Nordwestlich der Kronsforder Landstraße, in ca. 500 m Entfernung zum Plangebiet, sind potenzielle Lebensräume des Wachtelkönigs dokumentiert. Mit Rücksicht auf diese besonders geschützte Vogelart sollen die Immissionen durch die gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich soweit begrenzt werden, dass keine Immissionen größer 52 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht auftreten können. Nach fachgutachterlicher Aussage ist bei Einhaltung dieser Werte keine Störung oder Beeinträchtigung des Lebensraums gegeben.

Vorbelastungen: Das Plangebiet ist bereits im Bestand durch Lärmimmissionen angrenzender Verkehrswege (u.a. BAB A 20, Hauptverkehrsstraße Kronsforder Landstraße) vorbelastet.

Ruhiges Gebiet gem. EU-Umgebungsrichtlinie:

Das Plangebiet liegt außerhalb der durch die Hansestadt Lübeck identifizierten „Ruhigen Gebiete". Der in der näheren Umgebung liegende Elbe-Lübeck-Kanal ist als Erholungsgebiet im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet gelistet. In Nr. 3.3.2 nennt der Lärmaktionsplan als Maßnahmen und Zielsetzung: *„Als Maßnahme zum Schutz der ausgewiesenen Gebiete ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren soll in naher Zukunft die Umsetzbarkeit einer verwaltungsinternen Vorgehensweise geprüft werden, die den Schutz der ruhigen Gebiete bereits in der Planungsphase (Bauleitplanung, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung) berücksichtigt."*

In dem vorliegenden Bebauungsplan, der die gewerbliche Fläche südlich der Kronsforder Landstraße entwickelt, sind die Abstände der Flächen und der erschließenden Straßen zum Kanal groß. Insoweit sind keine schalltechnischen Auswirkungen auf das ruhige Gebiet „Kanal und Kannenbruch" am Elbe-Lübeck-Kanal zu erwarten.

Vorbelastung durch Gerüche

Im Umfeld des geplanten Gewerbegebietes liegen landwirtschaftliche Betriebe, eine Deponie, ein Abfallwirtschaftszentrum sowie ein Biomassewerk, die als Emittenten wirksam sein können. Aus den genehmigten und geplanten Tierbeständen der umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe wurden zusammen mit den durchschnittlichen tierartspezifischen Geruchsemissionen die Geruchsstoffströme ermittelt. Im Rahmen einer geruchstechnischen Untersuchung (Büro Zech Umweltanalytik, 2022) wurden die Beurteilungsgebiete der landwirtschaftlichen Betriebe, die einen relevanten Einfluss auf die Gesamtbelastung an Geruchsimmissionen im geplanten Gewerbegebiet haben, in einem Radius von 1200 m ermittelt und ausgewertet. Zudem wurden die Geruchsemissionen der Deponie, des Abfallaufbereitungszentrums sowie des Biomassewerks berücksichtigt.

Mit Hilfe einer Berechnung der Geruchsausbreitung wurde festgestellt, dass lediglich ein einziger landwirtschaftlicher Betrieb einen relevanten Beitrag zur Gesamtbelastung an Geruchsimmissionssituation im geplanten Gewerbegebiet leistet. Einen weiteren relevanten Beitrag leistet das Abfallaufbereitungszentrum und das Biomassewerk. Die Geruchsimmissionen, die von der Deponie und den BHKWs des Abfallaufbereitungszentrums verursacht werden, wurden als irrelevant bewertet.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Schutz vor Lärm aus dem Gewerbegebiet: Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wird im Sinne des Trennungsgebots (§ 50 Satz 1 BImSchG) das Ziel verfolgt, die von dem Gewerbegebiet ausgehenden Schallemissionen durch eine Feingliederung des Baugebiets gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 BauNVO so zu regeln bzw. zu begrenzen, dass einerseits eine an den betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen orientierte optimale gewerbliche Ausnutzung der Bauflächen des Gewerbegebiets erfolgen kann, andererseits aber schädliche Umwelteinwirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Um die möglichen Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen des Plangebiets sowie seiner Umgebung auf ein verträgliches Maß zu minimieren, trifft der Bebauungsplan für die Teilflächen des Gewerbegebiets Festsetzungen zur Begrenzung der zulässigen Schallemissionskontingente. Die beiden Varianten „Szenario mit bestehender Wohnnutzung Kronsforder Landstraße Nr. 201“ und „Szenario nach Aufgabe der Wohnnutzung Kronsforder Landstraße Nr. 201“ sind in Kap. 5.2.1h) dargelegt.

Schutz vor Verkehrslärm: Wie bereits in Kap. 5.6.2 dargelegt, zeigen die Berechnungen, dass für den Verkehrslärm im gesamten Plangebiet der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht eingehalten wird. Lediglich in den straßennahen Bereichen zur Kronsforder Landstraße, die ohnehin nicht als Baugebiet, sondern als Grünfläche festgesetzt werden sollen, wird der Orientierungswert leicht überschritten.

Belästigungen durch Gerüche, tieffrequente Geräusche, Erschütterungen, Luftschadstoffe

Wie bereits in Kap. 5.6.1 dargelegt sind im Gewerbegebiet nur solche Betriebe zulässig, die hinsichtlich ihres Emissionspotenzials als nicht erheblich belästigend einzustufen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass im Gewerbegebiet keine Betriebe entstehen, die geeignet sind, erhebliche Geruchsbelästigungen oder Auswirkungen durch Erschütterungen für die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung zu verursachen.

Die Berechnungen eines Geruchsgutachtens zeigen, dass die Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete nach der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL), die eine Wahrnehmungshäufigkeit von bis zu 15 % der Jahresstunden vorsehen, nicht überschritten werden. In dem Teilgebiet GE 8 kommt es zu einer erheblichen Überschreitung des Richtwertes, hier werden Wahrnehmungshäufigkeiten von 14 bis 40 % der Jahresstunden prognostiziert. Ursächlich ist das Biomassewerk der EBL südlich der Raabrede.

Für die Teilgebiete GE 1 bis GE 7 sowie GE 9 des Gewerbegebiets werden keine Maßnahmen zum Schutz bzw. zur Minderung von Belästigungen durch Gerüche erforderlich.

Die GIRL wurde zwischenzeitlich in die Neufassung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), die am 01.12.2021 in Kraft getreten ist, integriert und damit ersetzt. Der Geruchstechnische Bericht wurde daher im Januar 2022 nochmals auf die Ermittlung und Beurteilung nach TA Luft aktualisiert. Die Neuberechnungen nach TA Luft bestätigen die Ergebnisse.

Schutz vor Verkehrslärm im weiteren Umfeld des Plangebietes:

Die Entwicklung der gewerblichen Bauflächen im Plangebiet wird absehbar auch zu einer Zunahme von Ziel- und Quellverkehren im weiteren Umfeld des Plangebietes führen. Die verkehrlichen Auswirkungen sind in Kap. 7.4 dargelegt, Auswirkungen durch den Verkehrslärm sowie ggf. notwendige Schutzmaßnahmen in Kap. 7.5.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden folgende Regelungen und Festsetzungen getroffen:

- Festsetzung verschiedener Lärmemissionskontingente zur Minimierung der Schallemissionen des Gewerbegebiets.Für das Teilgebiet GE 8 des Gewerbegebiets wird festgesetzt, dass Gebäude mit einer geeigneten Luftfiltertechnik auszustatten sind, die sicherstellt, dass die Wahrnehmungshäufigkeit im Gebäude 15 % der Jahresstunden nicht überschreitet. Zudem wird festgesetzt, dass eine gewerbliche Nutzung des Teilgebiets

GE 8 erst zulässig ist, wenn gegenüber der Geruchsquelle eine geschlossene Bebauung mit einem mindestens 270 m langen, mindestens 113 m tiefen und mindestens 20 m hohen Gebäude errichtet wird. Nach Errichtung einer solchen Bebauung können auch für das Teilgebiet GE 8 die Immissionsrichtwerte der GIRL überwiegend eingehalten werden, sodass nicht mit erheblichen Belästigungen durch Gerüche zu rechnen ist. Um eine Umsetzbarkeit des geplanten Gewerbegebietes auf der Teilfläche GE8 zu ermöglichen, besteht die Möglichkeit der Installation von entsprechenden Luftreinigungsanlagen für die betroffenen Gebäude. Der Einsatz von Aktivkohlefiltern zur Reinigung der über raumlufttechnische Anlagen in die Betriebsräume eingeleiteten Zuluft ermöglicht den Schutz der Mitarbeiter innerhalb der zukünftigen Betriebsgebäude vor unzumutbaren Belästigungen durch Gerüche.

- Nach der Neufassung der TA Luft bezieht sich der Immissionswert von 0,15 bzw. 15 % Wahrnehmungshäufigkeit der Jahresstunden für Gewerbe- und Industriegebiete auf eine Wohnnutzung im Gewerbe- bzw. Industriegebiet (beispielsweise Betriebsinhaberinnen und Betriebsinhaber, die auf dem Firmengelände wohnen). Betriebswohnungen sind jedoch im gesamten Gewerbegebiet gemäß Festsetzung 1.1 unzulässig. Da aber auch Beschäftigte eines anderen Betriebes als Nachbarinnen und Nachbarn mit einem Schutzanspruch vor erheblichen Belästigungen durch Geruchsimmissionen gelten, ist die Höhe der zumutbaren Immissionen im Einzelfall zu beurteilen. Ein Immissionswert von 0,25 sollte gemäß TA Luft nicht überschritten werden. Im Ergebnis der Abwägung wird daran festgehalten, für das Teilgebiet 8 weitergehende Maßnahmen vorzusehen und damit ein dem bisherigen Qualitätsstandard der GIRL entsprechendes Schutzniveau für das Gewerbegebiet zu sichern.

Erholung

Ausgangssituation

Wie dargelegt ist das Plangebiet selbst derzeit nicht für Erholungszwecke erschlossen.

Auch in der südöstlich angrenzenden Glindbruchniederung gibt es nur wenige Wege, die sich für Erholungszwecke eignen. Ein Forstweg zweigt westlich der BAB 20 von der Raabrede ab und führt in Richtung Nordwesten zum Glindbruchbach, wo er im Niederungsbereich endet.

Die Straße Raabrede, die südwestlich des Plangebietes verläuft, ist als übergeordnete Radwegeverbindung zwischen Vorrade über Niederbüssau nach Oberbüssau ausgeschildert und bindet damit an den überörtlichen Radweg am Elbe-Lübeck-Kanal an (s. Abbildung 7).

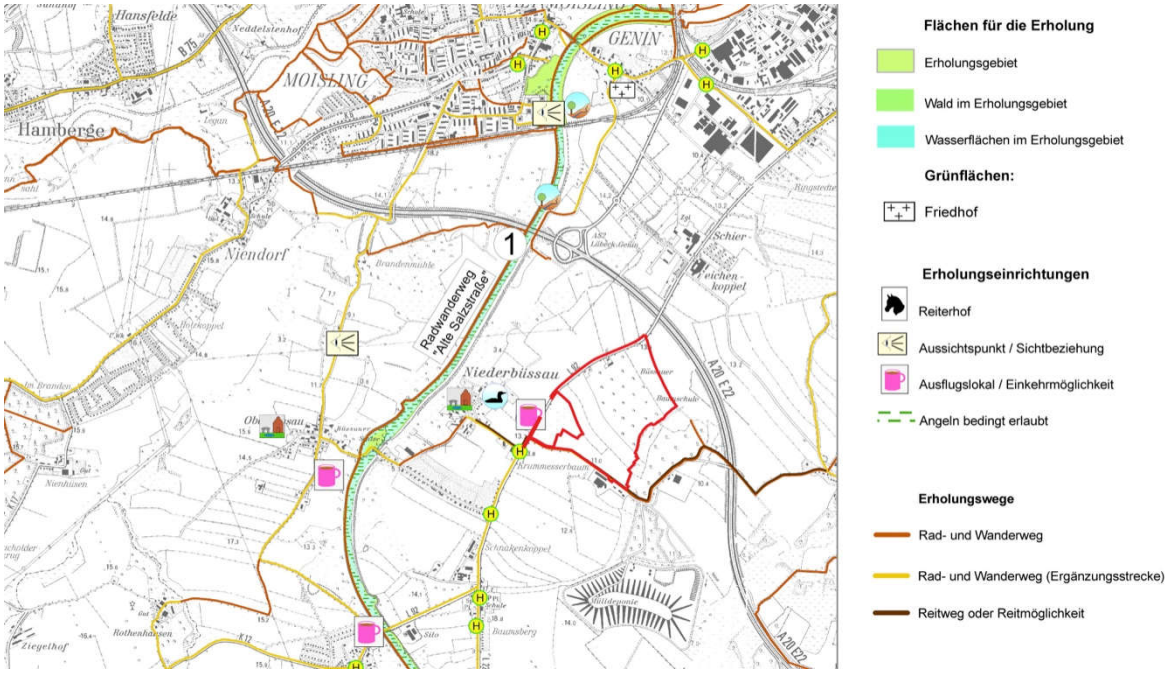


Abbildung 7: Ausschnitt Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK „Erholung in Lübeck“, Grundlagen, Blatt Süd

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Eine Optimierung der erholungsrelevanten Infrastruktur im Plangebiet erfolgt an der Straße Raabrede, indem der vorhandene überörtliche Radweg in dem stark befahrenen Abschnitt zwischen Planstraße C und der Deponie straßenunabhängig auf der Nordseite des begleitenden Knicks geführt wird. Der neue Rad- und Fußweg wird in eine Grünachse eingebunden, die einschließlich des zu erhaltenden Knicks und des begleitenden Knickschutzstreifens (M20) eine Gesamtbreite von ca. 18 m aufweisen wird.

Der Bereich der Raabrede zwischen Planstraße C und der Kronsforder Landstraße wird zudem in seinem Querschnitt auf einen ca. 3 m breiten Fuß- und Radweg zurückgebaut und ist für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr befahrbar. Die beiden beschriebenen Maßnahmen führen zu einer deutlichen Aufwertung der überörtlichen Radwegeverbindung an der Raabrede.

Das Plangebiet selbst soll durch einen geplanten Fußweg zwischen Maßnahmenfläche M8 und Gewerbefläche GE 1 an die o.g. Wegeverbindung in der Glindbruchniederung angebunden werden, so dass eine arbeitsplatzbezogene Erholung (Mittagspause) ermöglicht wird.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden folgende Festsetzungen und Regelungen getroffen:

- Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (nördlicher Teil) bzw. straßenunabhängige Führung (südlicher Teil).
- Neubau eines Fußweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch.

6.3.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Ausgangssituation

Topographie:**Abbildung 19:** Abbildung 19 zeigt das Höhenrelief im Plangebiet und im umliegenden Gelände. Das Geländerelief zeigt einen deutlichen Höhenrücken. Gemäß dem Baugrundgutachten von Büro Lehners + Wittorf (2021) liegt die Geländehöhe angrenzend zur Kronsforder Landstraße bei rd. NHN +12,3 m und steigt dann bis auf den Höhenrücken bei rd. NHN +14,5 m an. Vom Höhenrücken fällt dann das Gelände bis zum Glindbruchgraben bis auf NHN +9,8 m wieder ab. Das Gefälle auf der Nordwestseite beträgt im Mittel ca. 20 %, das Gefälle der Südostseite ca. 10 %.

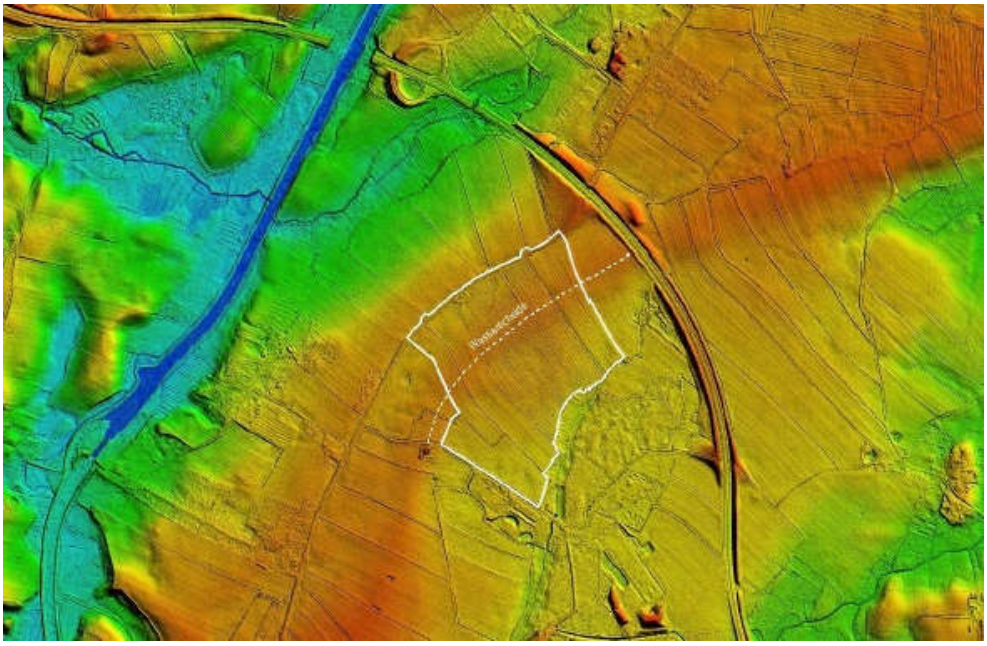


Abbildung 19: Geländerelief im Plangebiet (Lehners + Wittorf 2019)

Der Höhenrücken selbst verläuft relativ eben auf einer konstanten Höhe von Südwest nach Nordost durch das geplante Gewerbegebiet. In diesem Bereich liegt die BAB A20 im Einschnitt. Nach Süden geht die BAB im Bereich des Glindbruches in Dammlage über und wird beidseitig durch Lärmschutzwälle eingefasst.

Geologie/Böden/Versickerungsfähigkeit:

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Lübecker Beckens mit bindigen eiszeitlichen Böden, die oberflächennah überwiegend aus kalkhaltigem Geschiebemergel und Beckenschluffen/-tonen bestehen. Die Erkundung der Boden- und Grundwasserverhältnisse (Lehners + Wittorf 07/2021) kommt überschlägig zu dem Ergebnis, dass unter einer im Mittel 40 – 80 cm starken Oberbodenschicht (z.T. vermischt mit Ziegelbruch) überwiegend Beckenschluffmergel ansteht, der von natürlich anstehenden Sanden unter- und durchlagert wird, denen bis zur Endteufe Geschiebemergel folgt.

Grundsätzlich sind die erkundeten Beckenschluffe und der eiszeitliche Geschiebemergel nur als gering wasserdurchlässig einzustufen. Oberhalb dieser bindigen Böden kann sich je nach Witterung und der Undurchlässigkeit der Böden Stauwasser bilden. In weiten Bereichen des geologischen Grundwassereinzugsgebietes ist dadurch keine Versickerung möglich.

In Teilabschnitten kann für eine fachgerechte Versickerung unter bautechnisch und wirtschaftlich vertretbaren Gesichtspunkten in Abstimmung mit der Wasserbehörde eine Durchörterung der bindigen Böden zielführend sein. Voraussetzung ist, dass nach dem Bodenaustausch ausreichender Sickerraum (mindestens 1 m zum Grundwasserstand) zur Tiefe hin zur Verfügung steht. In der weiteren fachlichen Prüfung und Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde hat sich jedoch herausgestellt, dass eine Durchörterung von bindigen Schichten aus Gewässerschutzgründen als nicht realisierbar eingeschätzt wird.

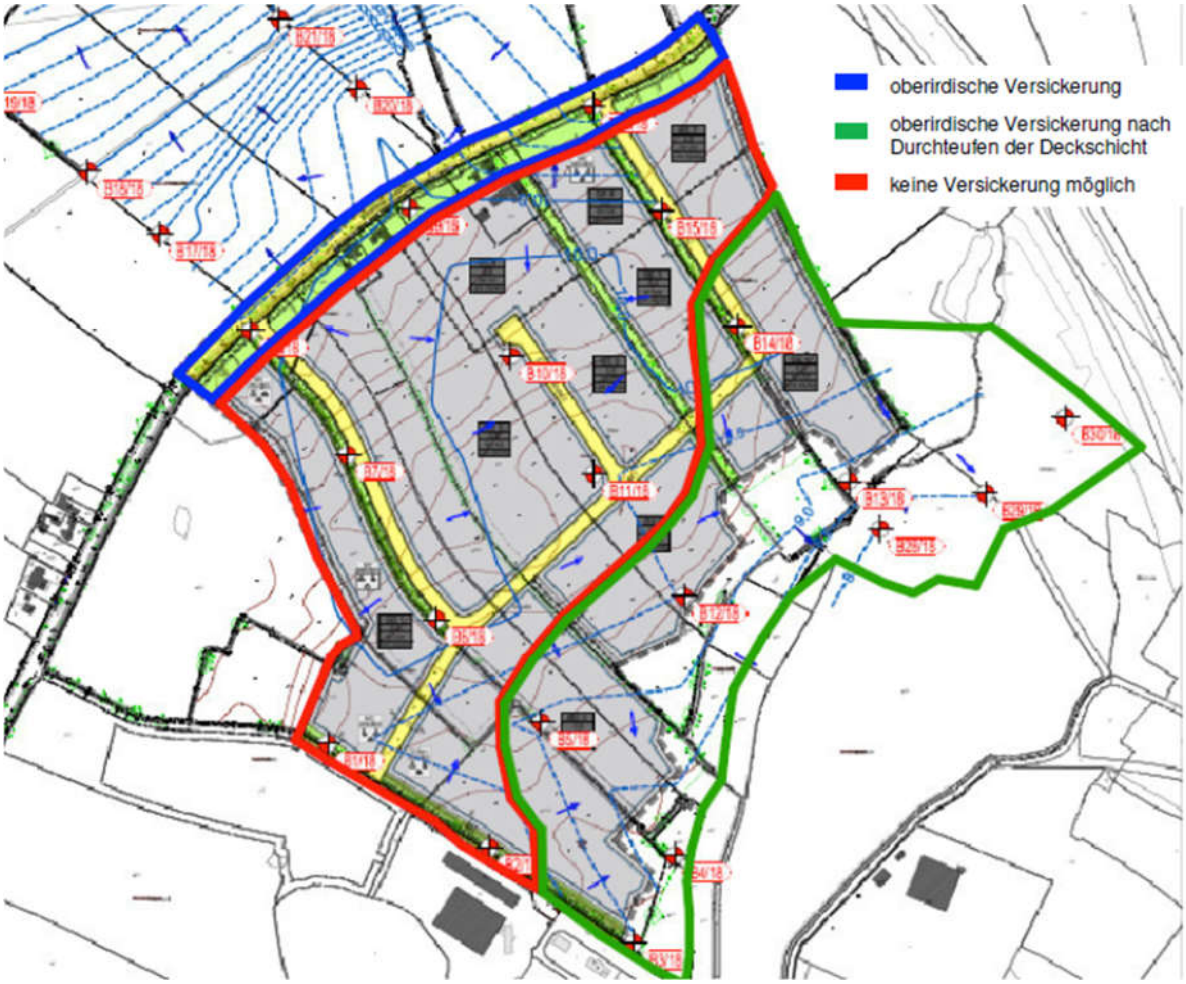


Abbildung 8: Versickerungskategorien (Lehners + Wittorf 2019)

Die erkundeten Fein- und Mittelsande mit einem geringen Schluffgehalt, die unter den bindigen Deckschichten anstehen, können als gut wasserdurchlässig bewertet werden. Die oberflächennah anstehenden Feinsande sind in Abhängigkeit des Schluffgehaltes als gering wasserdurchlässig bis wasserdurchlässig einzustufen.

Unterschreitet die Durchlässigkeit kf-Werte von 1 x10-6 m/s, wird die Versickerung in den Untergrund so gering, dass die lange Einstauzeit innerhalb von Versickerungsanlagen zu anaeroben Verhältnissen führt und das Rück- sowie Umwandlungsvermögen negativ beeinflusst.

Als Grundlage für die Erarbeitung des Regenwasserbewirtschaftungskonzept von Lehners + Wittorf (06/2019) wurde das Plangebiet in drei Bereiche mit unterschiedlichen Versickerungskategorien bzw. Möglichkeiten der dezentralen Versickerung eingeteilt (s. auch Abbildung 8): im blauen Bereich parallel zur Kronsforder Landstraße ist eine eingeschränkte oberirdische Versickerung möglich. Im grünen Bereich ist eine eingeschränkte oberirdische Versickerung nach Durchörten der bindigen Deckschicht möglich. Im roten Bereich ist aufgrund des zu

hoch liegenden Grundwasserstauers bzw. des hohen Grundwasserspiegels keine Versickerung möglich.

Die Bewertung des Bodens erfolgt über die Bodenfunktionen, die in § 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) benannt werden. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen die natürlichen Bodenfunktionen sowie die Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte:

- natürliche Lebensraumfunktion des Bodens für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Standort für natürliche Vegetation sowie für Kulturpflanzen,
- Regelungsfunktion: Boden als Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, sowie Boden als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers,
- Archivfunktion durch Speicherung von natur- und kulturgeschichtlichen Informationen im Boden.

Darüber hinaus wird der Natürlichkeitsgrad des Bodens bewertet. Ziel ist es, die durch den Menschen möglichst wenig beeinflussten Böden zu schützen.

Die Lebensraumfunktion des anstehenden Bodens ist auf Grund der mittleren bis hohen Bodengüte von mittlerer Bedeutung als Standort für natürliche Vegetation sowie von hoher Bedeutung in Bezug als Standort für Kulturpflanzen.

Die Regelungsfunktion – und damit die Grundwasserschutzfunktion - der anstehenden Mergelböden weist auf Grund der geringen Wasserdurchlässigkeit und des geringeren Porenvolumens eine höhere Bedeutung für den Grundwasserschutz auf.

Die Archivfunktion des Bodens ist eher gering, da die vorkommenden Böden naturgeschichtlich eher oft vorkommen.

Der Natürlichkeitsgrad des Bodens ist auf Grund der landwirtschaftlichen Nutzung als mittel zu bewerten.

Bewertung: Böden mit überwiegend allgemeiner Bedeutung und intensiver Nutzung (Vorbelastung).

Vorbelastungen/Altlasten:

Der allergrößte Teil des Plangebietes wird derzeit landwirtschaftlich genutzt, so dass großflächig von einer anthropogenen Überformung der Böden auszugehen ist (regelmäßiger Pestizid- und Herbizideinsatz, dauerhafte Bodenbearbeitung). Dies gilt auch insbesondere für die bis vor einigen Jahren intensiv bewirtschafteten Obstbaumareale, die aktuell ebenfalls landwirtschaftlich bestellt werden.

An der Kronsforder Landstraße 201 befindet sich ein Gärtnereibetrieb, für den potenziell altlastenverdächtige gewerbliche Altnutzungen verzeichnet sind.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Versiegelungen und Überbauungen führen grundsätzlich zur Zerstörung des natürlichen Bodengefüges und zum Verlust der natürlichen Bodenfunktionen sowie zu einem erhöhten Oberflächenabfluss und damit zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Betroffen sind hier voraussichtlich überwiegend bindige Geschiebeböden.

Die ausschlaggebenden Wirkfaktoren mit den tiefgreifendsten Auswirkungen auf den Boden sind nachfolgend zusammengestellt:

- Der erforderliche Oberbodenabtrag bedeutet eine tiefgreifende Zerstörung von Bodenfunktionen und bei Bodenversiegelung gehen Bodenfunktionen verloren.
- Meist besteht Auftrag/Überdeckung aus einem Material, das andere Eigenschaften hat als der gewachsene Boden.
- Die Verdichtung führt ebenfalls dazu, dass die Bodenfunktionen beeinträchtigt werden. Der Wirkfaktor tritt oft baubedingt, d. h. durch Verwendung der Böden für Bauwege, Lagerplätze etc. auf.
- Unter Umständen kann es zu Stoffeinträgen kommen, wobei Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen verschiedener Bodenfunktionen zur Folge haben können.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Wirkfaktoren auf das Schutzgut Boden aufgeführt:

Wirkung	**Betroffenheit der Teilfunktionen**
Abtrag	Zerstörung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts. Veränderung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Versiegelung	Zerstörung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Störung des Wasserhaushalts und Beeinträchtigung des Nährstoffhaushalts Beeinträchtigung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Überdeckung	Kurzfristige Zerstörung des Lebensraums für Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen, langfristig Veränderung des Lebensraums für Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts Veränderung des Filter-, Abbau- und Puffervermögens für Fremdstoffe
Verdichtung	Beeinträchtigung Lebensraum Pflanzen, Tiere, Bodenorganismen Veränderung des Wasser- und Nährstoffhaushalts Veränderung des Filter- und Puffervermögens für Fremdstoffe

Tabelle 1: Wirkung des Vorhabens und Betroffenheiten der Teilfunktionen

Eingriffe in das Schutzgut Boden durch Flächenversiegelungen:

Tabelle 2 zeigt die unterschiedlichen Versiegelungsgrade für die einzelnen Flächenkategorien (Gewerbeflächen, Straßenverkehrsflächen, Flächen für die Wasserbewirtschaftung), die als Grundlage für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung angenommen werden:

- Für die Flächen der Gewerbegebiete wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt, also eine Versiegelung von 80 %.
- Für die Planstraßen wird eine Versiegelung von 90 % angenommen, ca. 10 % der Flächen sind offene Baumscheiben, Pflanzflächen und offene Entwässerungsmulden.
- Im Bereich der Kronsforder Landstraße werden nur die Bereiche bilanziert, die durch die zusätzlichen Abbiegespuren versiegelt werden.
- Für Teile der öffentlichen Fuß- und Radwegeflächen wird eine Teilversiegelung angenommen, für Teile auch eine Vollversiegelung, da diese mit schweren Fahrzeugen befahren werden (z.B. Radweg parallel zur Raabrede bzw. parallel zu GE 8 als Zufahrt zur Schmutzwasserbehandlung und den Regenrückhaltebecken).
- Im Bereich der Flächen zur Abwasserbehandlung wird ein Teil der Flächen für Wege und Bauwerke vollversiegelt (10 %), ein Teil für Wege teilversiegelt (20 %).
- Für einen Teilbereich der Raabrede und den südlichen Abschnitt der Kronsforder Landstraße wird eine Entsiegelung angerechnet, da hier die vorhandene Straße bzw. die Einmündung in die Kronsforder Landstraße zu einem Fuß- und Radweg rückgebaut wird.

Flächenvollversiegelung					
Flächenkategorien	Fläche in m²	Versiege-lungsgrad	Versiegelte Fläche in m²	Ausgleichs-faktor	Ausgleichs-fläche in m²
Gewerbeflächen GE1-9	338.314	0,80	270.651		
Abwasserbeseitigung (Wege, Bauwerke)	9.598	0,20	1.920		
Planstraßen (inkl. Privat-straße + z.T. Fußwege)	35.190	0,90	31.671		
Kronsforder Landstraße nördlicher Abschnitt	3.135	1,00	3.135		
			307.377		
Flächenentsiegelung					
Kronsforder Landstraße südl. Abschnitt/Raabrede bis Planstr. C	1.870		1.870		
Gesamtversiegelung			305.507	x 0,5	152.753
Flächenteilversiegelung					
Fußwege (an Notwasser-wegen)	528	1,00	528	x 0,3	158
Ausgleichsbedarf gesamt					**152.912**
Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet:					
Gehölzstreifen am Glind-bruch (M11, 21)			9.241		
Extensivgrünland M22			13.976		
Extensivgrünland M1-5			18.829		
Knickschutzstreifen			21.846		
Gesamt			**63.829**		
Ausgleichsflächenbedarf Extern			**89.020**		

Tabelle 2: Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung Schutzgut Boden

Insgesamt betrachtet umfasst die geplante Versiegelung eine Fläche von ca. 30 ha, was als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden bewertet werden muss.

Für die versiegelten Flächen wird gem. Baurechtserlass ein Ausgleichsflächenfaktor von 1:0,3 für teilversiegelte Flächen und 1:0,5 für vollversiegele Flächen angesetzt. Dem ermittelten Ausgleichsflächenbedarf von ca. 15 ha stehen ca. 6,4 ha Fläche mit unterschiedlichen Ausgleichsmaßnahmen (s. Tabelle 2) im Plangebiet gegenüber, die sich positiv auf die langfristige Regeneration der durch die intensive Landwirtschaft vorbelasteten Böden auswirkt. Zu diesen Flächen, die in eine extensive und damit bodenschonende Nutzung überführt werden, zählt der Pufferstreifen an der Kronsforder Landstraße (Maßnahmenfläche M1-5), die Fläche M22 mit Grünland und Baumpflanzungen, der Gehölzgürtel am Glindbruch (M11, 21) sowie alle neu herzustellenden Knickschutzstreifen.

Trotz der benannten Maßnahmen verbleibt ein Ausgleichsflächendefizit von ca. 8,9 ha, das über das Ökokonto Ovendorfer Hof kompensiert werden soll (s. auch 6.4.4).

Dem Altlastenverdacht ist gutachterlich nachzugehen.

Eingriffe in das Schutzgut Boden durch Bodenauf- und abtrag im Bereich des geplanten Baugebietes/Bodenmanagement:

Durch die teilweise bewegtere Topographie im Plangebiet wird für einzelne Baufelder zu Bodennivellierungen kommen, um annähernd ebene Grundstücksflächen herstellen zu können.

Im Erläuterungsbericht zum Bodenmanagement von Lehners + Wittorf (2021) werden erste grobe Vorüberlegungen zum erforderlichen Auf- und Abtragsvolumen auf der Grundlage einer ersten Höhenmodellierung getroffen. Dabei wurden die Grundstückshöhen anhand der Straßenhöhen, die sich u. a. durch das Urgelände und die Entwässerungsplanung ergeben haben, sowie der maßgebenden Höhen des Urgeländes (bspw. Kronsforder Landstraße) und der Vorgaben der Naturschutzbehörde (Knickschutz, Anpassung an Urgelände, Sichtschutz, maximale Gesamthöhe einschl. Gebäude, etc.) bestimmt.

Durch ein quartiersbezogenes optimiertes Bodenmanagement, das alle Gewerbegrundstücke und die Verkehrsflächen einbezieht, konnte die ursprünglich prognostizierte Auftragsmenge von ca. 41.000 m³ auf einen Bodenüberschuss von ca. 2.600 m³ reduziert werden. Die auf den Grundstücken anfallenden 12.000 m³ Abtragsmenge gleichen die fehlende Bodenmenge auf den Verkehrsflächen aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf einigen Grundstücken ein Massenüberschuss zu generieren ist, um einen Massenausgleich auf Quartiersebene zu erreichen. D.h. es darf nicht jedes Grundstück für sich im Massenausgleich geplant werden und es müssen Vorgaben zu Höhen und Massen an die Erwerber und deren Planer gegeben werden. Alternativ wäre ein Grobplanum mit Massenverschiebungen im Planungsgebiet durch den Erschließungsträger vorab herzustellen.

Der Oberboden ist bis zu einer gemittelten Tiefe von 0,6 m abzutragen. Auf den Grundstücken können aufgrund der GRZ von 0,8 20 % des Bodens wiederverwertet werden. Der restliche Oberboden der Grundstücke zzgl. des gesamten Oberbodens, der auf der geplanten Verkehrsfläche anfällt, ist zu verwerten bzw. zu beseitigen. Bei einer Verbringung auf landwirtschaftlichen Flächen ist bei einer Aufbringungshöhe von 0,1 m ca. 200 ha Aufbringungsfläche erforderlich. Bei einem Einsatz des Oberbodens als Rekultivierungsschicht im Deponiebau wird bei einem angenommenen Auftrag von 2 - 3 m eine Fläche von 6 – 9 ha benötigt.

Die Vorüberlegungen zum Bodenmanagement dienen der Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Boden, um übermäßige Bodenbewegungen einzuschränken. Dafür werden bereichsweise Festsetzungen zu den geplanten Geländehöhen getroffen. Im Rahmen der Erschließungsplanung ist ein detailliertes Bodenmanagementkonzept zu erstellen, in dem die Um- und Zwischenlagerung des Bodens zwischen / auf den Grundstücken zu planen ist.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden folgende Festsetzungen und Regelungen getroffen:

- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete flächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;
- Herausnahme von insgesamt ca. 6,4 ha großen Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und Überführung in eine extensive Nutzung (z.B. Gehölzgürtel Glindbruch, Pufferstreifen Kronsforder Landstraße, Knickschutzstreifen);
- Ausgleichsmaßnahmen auf den Flächen des Ökokontos Ovendorfer Hof im Wert von ca. 89.000 Punkten.

Insgesamt betrachtet wird der Eingriff in das Schutzgut Boden durch die dargestellten Maßnahmen als ausgeglichen angesehen.

6.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Ausgangssituation

Hydrologie/Grundwasser:

Es wurde sowohl freies als auch gespanntes Grundwasser sowie Schichtenwasser angetroffen. Die gemessenen Wasserstände liegen zwischen rd. NHN +8,0 m und rd. NHN +10,4 m und wurden während einer langen Trockenperiode gemessen. Nach einer niederschlagsreichen Periode und/oder im Frühjahr ist mit ca. 0,5 m höheren Wasserständen zu rechnen.

Unabhängig davon ist je nach Niederschlagsintensität wegen der wassersperrenden oberflächennahen bindigen Bodenschichten mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche zu rechnen. Parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft auf der Südseite ein Bereich, in dem der Grundwasserstauer unterbrochen ist und zum Teil versickerungsfähige Sande im Untergrund anstehen. Die Strömungsrichtung des Grundwassers folgt der Topographie des Geländes, so fungiert der oben genannte Höhenrücken als Wasserscheide (gestrichelte Linie in Abbildung).

Oberflächengewässer: Abbildung zeigt die Oberflächengewässer und Vorfluter im Umfeld des Plangebietes. Im Bereich Saurer Bruch verlaufen der Grenzgraben und der Sauerbruchgraben, die zusammen in den Elbe-Lübeck-Kanal entwässern; südöstlich des Plangebietes erstreckt sich der Glindbruchgraben in der gleichnamigen Niederung, der in den Niemarker Landgraben entwässert. Zudem gibt es einige Kleingewässer (s. auch Kap.0).

Die Senken- und Fließwegekarte (s.



Abbildung 9: Senken- und Fließwegekarte (UNV 2021)

Lokale Wasserhaushaltsbilanz:

Anhand einer Auswertung von Niederschlagsdaten und Pegelständen in den Vorflutern über einen Betrachtungszeitraum von 12 Jahren (2002-14) wurde im Rahmen der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes eine Wasserhaushaltsbilanz mit dem Ergebnis erstellt, dass im Mittel ca. 32 % des Jahresniederschlags zum Abfluss in den Vorfluter kommen. Der Abfluss teilt sich auf in Oberflächenabfluss (ca. 14 %) und unterirdischen Zwischen-/Basisabfluss (ca. 18 %). Nach starken Niederschlagsperioden kann der Boden so stark wassergesättigt sein, dass ein größerer Anteil des Niederschlags auf der Geländeoberfläche zum Abfluss in den Vorfluter gelangt. Der restliche Teil (ca. 68 %) verdunstet.

Die Berechnungen ergaben, dass der mittlere Jahresniederschlag 667 mm beträgt, der natürliche mittlere Abfluss im unbebauten Plangebiet bei 3,6 l/s liegt und der mittlere natürliche Hochwasserabfluss bei 32,9 l/s.

Hochwasser:

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten des Elbe-Lübeck-Kanals, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht gesondert zu berücksichtigen sind.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Die Bebauung von Einzugsgebieten ist durch die geplante hohe Versiegelung im Plangebiet oftmals mit erheblichen Eingriffen in die Gewässermorphologie und den lokalen Wasserhaushalt verbunden. Dazu kommen Einleitungen von Abflüssen und Stoffen aus Anlagen der Siedlungsentwässerung, die das Abflussregime siedlungsnaher Gewässer beeinflussen.

Das maßgebende Ziel des erarbeiteten Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes von Büro Lehners + Wittorf (2021) ist somit die Minimierung der Schädigung des natürlichen Wasserhaushalts und daraus folgend eine Minimierung der Belastung der lokalen Vorfluter und Gewässer. Darüber hinaus begünstigt insbesondere der Erhalt der Verdunstungsleistung im Siedlungsbereich ein verträgliches urbanes Mikroklima. Der natürliche Wasserhaushalt wird

dabei durch die drei Faktoren Verdunstung, Grundwasserneubildung und Abfluss geprägt. Die Ermittlung der Wasserhaushaltsbilanz bezieht sich auf hydrologische Mittelwerte, bei der Regenwassermengenbewirtschaftung steht jedoch der Umgang mit Starkregenereignissen und dem Regenwasserrückhalt zur Dämpfung der Direktabflüsse im Vordergrund.

Für die Betrachtung der Veränderungen in der Wasserhaushaltsbilanz des geplanten Gewerbegebiets bestehen derzeit zwei verschiedene Ansätze:

- der Nachweis gemäß den „Wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten in Schleswig-Holstein – Teil 1: Mengenbewirtschaftung (Merkblatt A-RW 1)“ sowie
- die Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen gemäß DWA-M 102-4 (Entwurf 2021).

Bei beiden Verfahren wird mithilfe einer vereinfachten Wasserhaushaltsbilanz die Abweichung vom potenziellen Ausgangszustand ermittelt. Das Ziel beider Merkblätter ist der Erhalt des lokalen Wasserhaushalts gemäß dem Verschlechterungsverbot nach EG-WRRL und WHG. Dabei soll die Veränderung des Wasserhaushaltes durch Siedlungsaktivitäten so gering wie möglich gehalten werden, wie es ökologisch umsetzbar als auch technisch und wirtschaftlich vertretbar ist. Der Erhalt der Flächendurchlässigkeit (Verdunstung, Versickerung) und die Stärkung der städtischen Vegetation (Verdunstung) spielen eine maßgebende Rolle, sodass u. a. durch deren Umsetzung der oberflächige Abfluss reduziert werden kann und eine Annäherung an den unbebauten Zustand erzielt wird. Gemäß A-RW 1 und DWA-M 102-4 gilt schon bei einer Abweichung nur einer Wasserhaushaltskomponente von mehr als 5 % der gesamte Wasserhaushalt des B-Plan-Gebietes als deutlich geschädigt.

Im Ergebnis empfiehlt daher das erarbeitete Regenwasserbewirtschaftungskonzept sowohl Maßnahmen zur Reduzierung von Abflüssen durch Festlegung von Oberflächengestaltungen, Bepflanzungen und Regenwasserrückhaltungen (Klimavorsorge) als auch die Bewirtschaftung der höheren Direktabflüsse zum Schutz der Vorflutgewässer (Regenwassermengenbewirtschaftung). Infolge des in Kap. 6.3.3 dargestellten schlechten Versickerungspotenzials der im Plangebiet vorkommenden Böden ist die Versickerung von Niederschlagswasser dabei keine geeignete Maßnahme.

Nach einer ausgiebigen Variantenbetrachtung verschiedenster Bewirtschaftungskonzepte wurde die sog. Variante II „RRB mit Starkregenüberlauf in die Niederung und Drosselung beim Durchlass an der Raabrede“ favorisiert und bildet damit die Grundlage für die vorliegende Bebauungsplanung. Dafür wurden folgende Festlegungen für die Regenwasserbewirtschaftung getroffen:

- Regenwasserrückhaltung auf den Gewerbegrundstücken durch entsprechende Oberflächengestaltung und Rückhalteräume,
- Regenwasserrückhaltung von Abflüssen aus den öffentlichen Flächen und den gedrosselten Abflüssen der Gewerbegrundstücke in zentralen Regenrückhaltebecken,
- Regenwasserrückhaltung von Überlaufvolumina aus den Regenrückhaltebecken in der Glindbruchbachniederung zur Begrenzung der Abflüsse im Glindbruchbach.

Der Pufferstreifen entlang der Kronsforder Landstraße wird für den Regenwasserrückhalt rechnerisch nicht berücksichtigt, kann aber als Rückstaufläche für die öffentliche Regenwasserkanalisation dienen.

Regenwasserrückhaltung auf Gewerbegrundstücken:

Der Regenwasserabfluss von den Gewerbeflächen in die öffentliche Kanalisation wird nach Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben und der Wasserbehörde auf 15 l/(s·ha) für eine Jährlichkeit von 30 Jahren begrenzt. Dieser Wert ergibt sich aus der kritischen Regenspende von r_{krit} = 15 l/(s·ha), der nach DWA-A 166 für die Dimensionierung von Regenklärbecken anzusetzen ist. Für diese Einleitbegrenzung sind auf den Gewerbegrundstücken zusätzliche Regenwasserrückhalterräume (RRR) vorzusehen. Diese können z. B. durch Stauraumkanäle, ober- und unterirdische Speicherbecken, Teiche oder Zisternen bereitgestellt werden. Ebenso ist die Herstellung von oberirdischen Rückhaltemaßnahmen in Geländesenken für die Starkregenvorsorge möglich.

Zudem wurden umfängliche Begrünungsmaßnahmen konzipiert, die in Kap. 0 ausführlich beschrieben werden und Teil der Festsetzungen sind. Sie erhöhen die Verdunstungsrate und tragen somit zur Verbesserung der Wasserhaushaltsbilanz bei:

- Dezentrale Rückhaltung und Verdunstung auf den privaten Grundstücken durch vollständige Begrünung der Dachflächen (Extensivbegrünung, mind. 6 cm Substratdicke),
- Bepflanzung der an öffentliche Straßenverkehrsflächen bzw. an die freie Landschaft (Ausnahme: vorhandener Knick) angrenzenden Grundstücksgrenzen alle 10 m bzw. an den seitlichen Grundstücksgrenzen alle 20 m mit einem Baum,
- Bepflanzung der Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen mit 1 Baum/6 Stellplätze,
- Bepflanzung der unversiegelten Flächen mit Bäumen.

<u>Regenwasserrückhaltung im Gewerbegebiet:</u>

Die gedrosselten Niederschlagsabflüsse von den Gewerbeflächen sowie das Regenwasser von den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen werden zentralen Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt, die den Abfluss in die Glindbruchbachniederung weiter drosseln. Nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde wird für die Bemessung des vorzuhaltenden Rückhaltevolumens in den RRB ein Drosselabfluss von 5 l/(s·ha) bei einer Überschreitungshäufigkeit von 1 bis 2 Jahren vorgegeben.

Die beiden Regenrückhaltebecken liegen im Osten und Süden des Gewerbegebietes in direkter Nähe zum Glindbruch. Beide RRB leiten die Abflüsse bis zu einem 2-jährlichen Ereignis gedrosselt in den Glindbruchbach ab. Für höhere Abflüsse erhalten beide Becken einen Überlauf. Die Sohlhöhen der RRB ergeben sich aus der Geländetopografie und den Sohlhöhen des Glindbruchbaches. Grundsätzlich ist jedem Rückhaltebecken ein Regenklärbecken vorzuschalten. Ggf. können auch kombinierte Anlagen hergestellt werden.

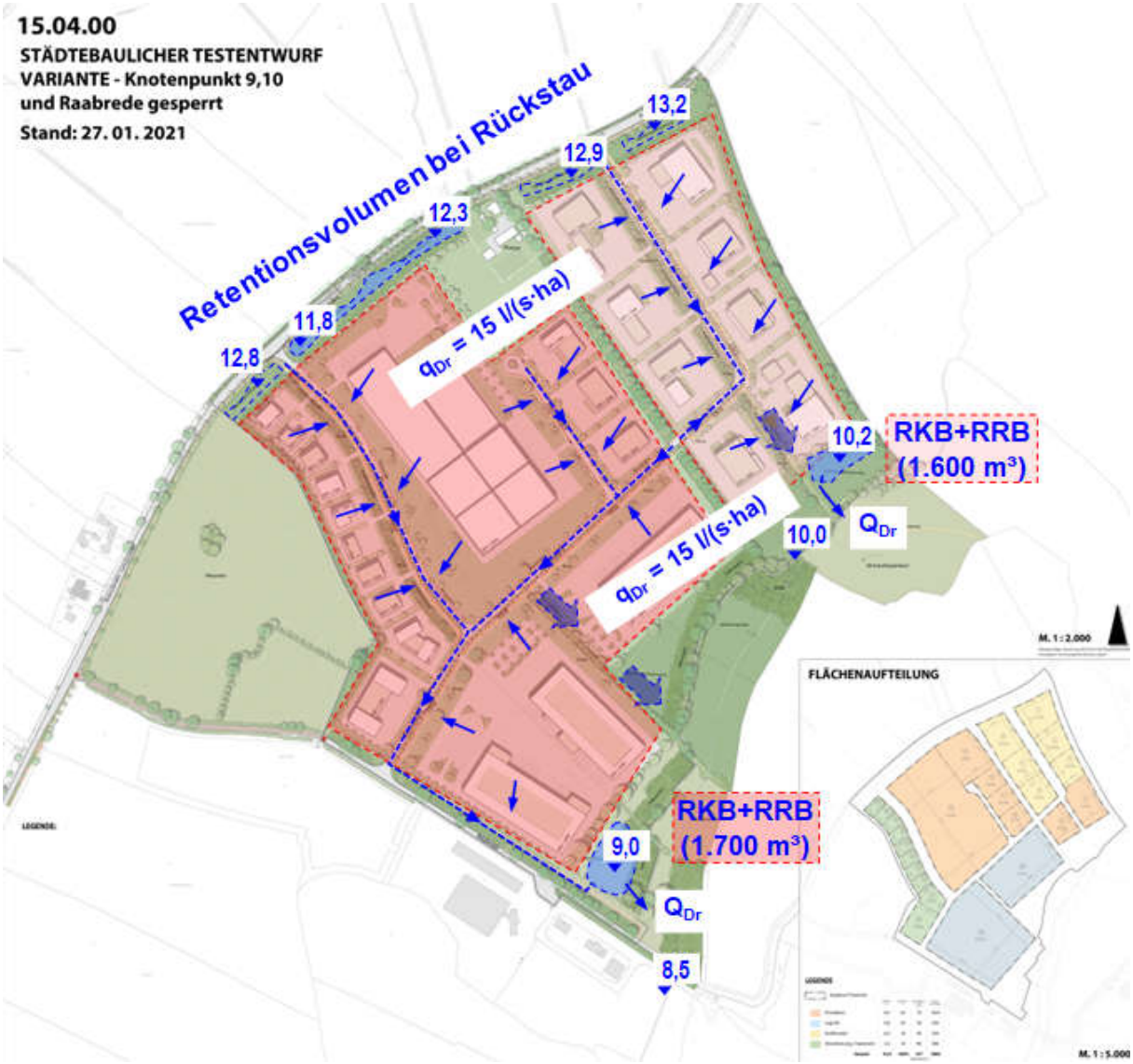


Abbildung 10: Regenwasserbewirtschaftungskonzept (Lehners + Wittorf 2021)

Die öffentliche Kanalisation wird i. A. auf ein 5-jährliches Ereignis bemessen. Zur Ableitung von Extremereignissen (T > 5a) sind entlang der Straßenzüge Notwasserwege geplant, die wie Grünstreifen ausgebildet werden können und etwas tiefer als die umliegenden Bebauungsflächen liegen. Bei einem Starkregenereignis kann so das Oberflächenwasser über diese Flächen in die vorgesehenen Retentionsräume bzw. die Glindbruchgrabenniederung abgeleitet werden. Aufgrund des Gefälles innerhalb des Gewerbegebietes ist besonders darauf zu achten, dass die Grünstreifen mit Vegetation oder entsprechendem Material gegen Erosion geschützt werden.

Zusätzliches Retentionsvolumen bei Rückstau steht bei Starkregenereignissen in einem Teil des nördlich gelegenen Pufferstreifens zur Verfügung.

Regenwasserrückhaltung in der Glindbruchbachniederung:

Grundsätzlich ist eine Rückhaltung in den Grabenniederungen des Glindbruchs mit relativ einfachen baulichen Maßnahmen (Drossel im Gewässer) möglich. Dies bedingt jedoch einen Gewässerausbau mit den entsprechenden rechtlichen Genehmigungen außerhalb des B-Plan-Gebietes. Die Grabenniederung wird derzeit als Grünlandfläche mit jährlicher Mahd bewirtschaftet. Durch die Erhöhung der Abflüsse und Nutzung als Retentionsraum wird die Niederung zukünftig häufiger überflutet. Zur Begrenzung des Flutraumes wird die Jährlichkeit für

den Drosselablauf an der Raabreede auf n = 5a festgelegt. Darüber hinaus wird das Wasser über eine Hochwasserentlastung abgeleitet.

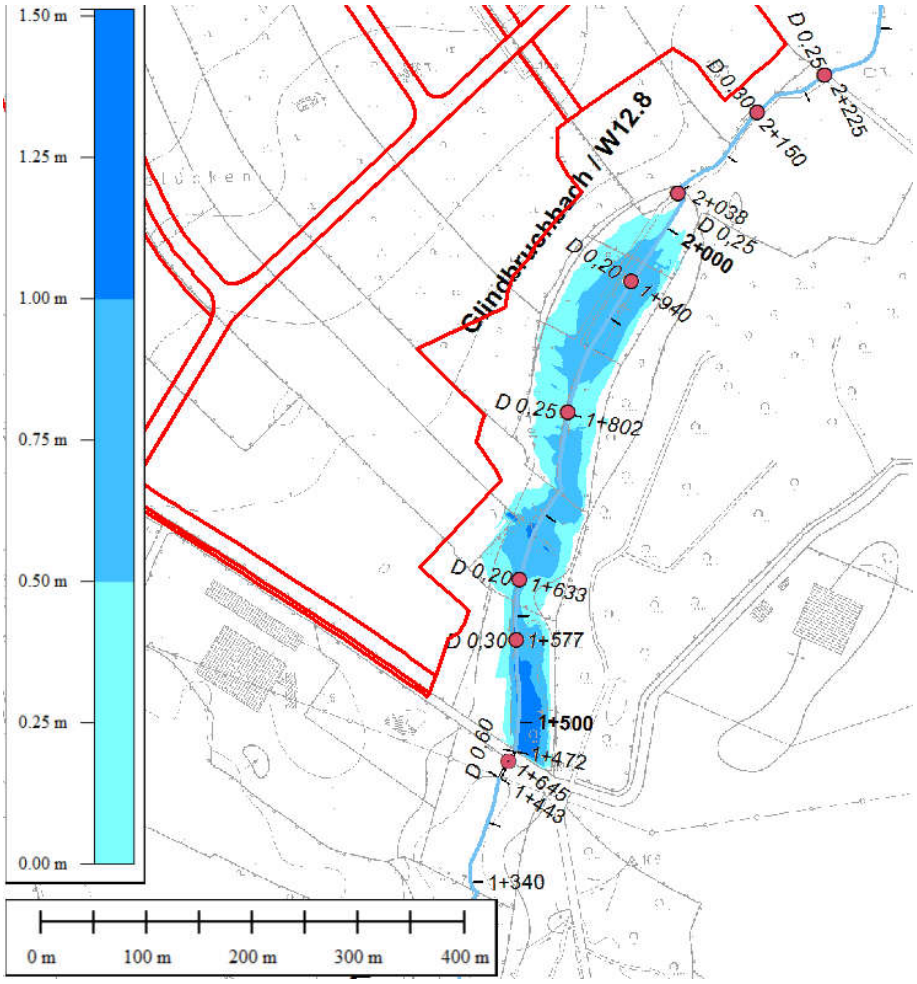


Abbildung 11: Überflutungsfläche Glindbruchbachniederung n=5a (Lehners + Wittorf 2021)

Es wurde ein Retentionsvolumen von ca. 17.100 m³ in der Niederung für ein 5-jährliches Regenereignis berechnet. Die entsprechende Überflutungsfläche ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Es ergibt sich eine Einstauhöhe von +10,0 mNHN. Das errechnete Speichervolumen von 17.100 m³ in der Niederung wird statistisch in einem Wiederkehrintervall von T_n = 13 a erreicht. Zur Begrenzung der Vernässung in der Niederung wurde abgestimmt, den Überlauf zur Hochwasserentlastung bereits bei +9,8 mNHN anzuordnen. Das Retentionsvolumen in der Niederung beträgt bei diesem Wasserstand ca. 11.200 m³ und wird statistisch alle 5,5 Jahre erreicht, womit die Vorgaben der Wasserbehörde eingehalten werden. Die vollständige Entleerung dauert ohne Folgeniederschläge rechnerisch 4,3 Tage. Die zeitweise Regenwasserrückhaltung im Glindbruch hat keine negativen Auswirkungen auf das angrenzende Deponiegelände

Die ökologischen Auswirkungen durch den temporären Überstau der Glindbruchniederung werden in Kap. 0 dargestellt.

Wasserhaushaltsbilanz:

Im Rahmen des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes wurde eine überschlägige Berechnung gem. A-RW 1 erstellt. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen konnte trotz der geplanten hohen Versiegelung eine Abweichung des Wasserhaushaltes von > 15 % vermieden

werden. Die Zuordnung des geplanten Entwässerungssystems zum Fall 2 „deutliche Schädigung des naturnahen Wasserhaushaltes“ bedeutet trotzdem noch eine erhebliche Veränderung der Wasserhaushaltsbilanz auf Quartiersebene.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen:

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

- Festsetzung eines extensiven Gründachanteils von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8,
- Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen,
- Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s·ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren,
- Ableitung des Regenwassers von Verkehrsflächen in offenen Gräben und Mulden,
- Anlage von zwei zentralen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken mit einem Gesamtvolumen von ca. 3.300 m³, Drosselung auf 5 l/(s·ha), Überlauf in die Niederung,
- Rückhaltung von Starkregenereignissen in der Grabenniederung des Glindbruchs, Drosselung auf 0,6 l/(s·ha) auf Höhe der Raabrede, Hochwasserüberlauf ab NHN +9,8 m,
- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;

Insgesamt betrachtet wird der Eingriff in das Schutzgut Wasser durch die dargestellten Maßnahmen als ausgeglichen angesehen.

6.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen

Ausgangssituation

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und anschließender Variantenuntersuchung erfolgte 2016 eine Biotoptypenkartierung des gesamten Untersuchungsraumes zwischen ELK im Nordwesten und Glindbruchniederung im Südosten (Büro BBS, Kartengrundlage: OSM OpenTopoMap). Darauf aufbauend und unter Verwendung der in den Jahren 2018 und 2019 erfolgten Vermessung für die Kernbereiche der geplanten Gewerbeflächen nördlich und südlich der Kronsforder Landstraße sowie von weiteren Ortsbegehungen wurde ein Biotop- und Nutzungstypenplan erstellt, der auf Ebene der Bebauungsplanung auch für die erstellte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung verwendet wurde (Büro Andresen Landschaftsarchitekten, Kartengrundlage: Vermessung in UTM, s. Anlage).

Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte in 9 Wertstufen, wobei 1 einen sehr geringen Wert darstellt und 9 den höchsten Wert. Nachfolgend werden die vorhandenen relevanten Biotopstrukturen im Plangebiet (Knicks, Buchenreihe, Pappelreihe, Allee, Obstwiesen, Kleingewässer) zusammenfassend dargestellt.

Knicks: Wie der Biotop- und Nutzungstypenplan zeigt, besteht der vorherrschende Biotoptyp im Plangebiet aus intensiv genutzten Ackerflächen sowie aus Knicks verschiedener Wertstufen:

- Knicks Wertstufe 8: Breiter Knick mit dichtem Gehölzbestand und vielen alten Überhältern (meist Eichen, teils Buchen und Eschen, teils alte Kopfbäume); Strauchbewuchs aus Feldahorn, Hainbuchen, Hartriegel, Hasel, Weißdorn, Schlehe, Wildrose, Brombeere, Holunder u.a.
  Beispiel: Knick an der Raabreede, Knick am Nordostrand
- Knicks Wertstufe 7: Typischer Knick mit dichtem Gehölzbestand und nur einzelnen älteren Überhältern oder einzelnen mittelalten Überhältern; Strauchbewuchs aus Hartriegel, Hasel, Weißdorn, Schlehe, Wildrose, Brombeere, Holunder u.a., oft Schlehe dominant
  Beispiel: Knicks im Übergang zum Glindbruch
- Knicks Wertstufe 6: Knicks mit +- dichtem Gehölzbestand und ohne Überhälter, teils mit jüngeren durchgewachsenen Bäumen als spätere Überhälter (Hainbuchen).

Die Knicks verlaufen überwiegend in Nordwest - Südost-Richtung.

In Tabelle 3 (s. unter Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung) sind alle im Plangebiet liegenden Knicks, ihre Wertstufen sowie ihre Betroffenheit durch Überplanung zusammengefasst.

Buchenreihe: Hervorzuheben ist zudem eine Reihe aus 26 ca. 100-jährigen Rotbuchen (Fagus sylvatica) zwischen ehemaligem Obsthof an der Kronsforder Landstraße und Glindbruchniederung. Die Buchen stehen auf einem sehr flachen Wall mit magerer Grasflur. Beidseitig des Walls grenzen etwa 7 m breite Grasfluren an.

Pappelreihe: Südwestlich und parallel zur Buchenreihe steht eine Baumreihe aus ca. 230 engstehenden ca. 50-60 jährigen Pappeln (Populus nigra) sowie ca. 15 Bäumen mit anderen Baumarten (Eiche, Esche, Ahorn, Hainbuche). Der Pappelbestand weist Stammumfänge zwischen 50 cm und 345 cm auf (Mittelwert: 174 cm). Die Kronenbreiten der Bäume variieren zwischen 8 und 12 m. Die Höhe der Pappeln liegt zwischen 20 und 25 m. Der Zustand der Bäume wurde durch ein Baumgutachten bewertet (Sachverständigenbüro für Bäume und Gartenanlagen Dipl.Ing. Heineken, Hamburg 2021). Bei der Berechnung der Reststandzeit wurden die Faktoren aktuelles und erreichbares Alter, Zustand, Kronenausbildung, Standort, Schädlingsbefall, jährliche Stammumfangszuwächse u.ä. berücksichtigt. Die Reststandzeit

wurde i.M. mit 45 Jahren bewertet (s. Tabelle 4). Alle Bäume wurden als nicht verkehrssicher bewertet, insbesondere durch die Gefahr von Totholzabbruch.

Allee: Die Allee an der Kronsforder Landstraße ist überwiegend aus Linden (Tilia platyphyllos) bestanden. Die Baumabstände sind unregelmäßig, das Alter variiert. Die südliche Baumreihe der Allee mit 40 Einzelbäumen liegt im Geltungsbereich des B-Plans, die nördliche Baumreihe liegt außerhalb. Die südliche Baumreihe besteht aus 21 älteren Linden (Stammdurchmesser > 60 cm), 15 jüngeren bis mittelalten Linden (StD 25-60 cm) sowie 4 nachgepflanzten Linden (StD 10 cm). Die Alleebäume zählen gem. § 30 BNatSchG i.V. mit § 21 (1) Nr. 4 LNatSchG zu den gesetzlich geschützten Biotopen. Tabelle 4 (s. unter Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung) listet alle Alleebäume der Südreihe und enthält Größenangaben sowie Hinweise zur Überplanung.

Ostwiesen: Am alten Obsthof an der Kronsforder Landstraße sind zwei kleinere Obstwiesen als Relikte des ehemaligen Obstgutes Semiramis sowie einige ältere Laubbäume erhalten (Blutbuche, rotblühende Kastanie, Rotbuche, Bergahorn, Birke). Auch am östlichen Plangebietsrand im Übergang zum Glindbruch wurde eine Obstanbaufläche mit jüngeren Halbstämmen als Ausgleich für die Rodungen des Obstgutes erhalten.

Kleingewässer: Im Plangebiet befinden sich drei Kleingewässer, die in Kap. 0 genauer beschrieben werden. Zwei von den Gewässern zählen zu den gesetzlich geschützten Biotopen. Außerhalb des Plangebietes liegen einige Kleingewässer in der Glindbruchniederung, die z.T. als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der BAB 20 entstanden sind. Ein weiteres arten- und strukturreiches Kleingewässer außerhalb des Geltungsbereiches liegt in der Ackerfläche zwischen der Kronsforder Landstraße und der Raabrede.

Am südöstlichen Plangebietsrand erstreckt sich die Glindbruchniederung, die nicht Teil des Plangebietes ist. Sie wird fast durchgehend von Knicks mit teilweise sehr großen und alten Überhältern gegenüber den Ackerflächen räumlich abgegrenzt. Die Niederung umfasst beidseitig des Glindbruchbaches einen Biotopkomplex mit z. T. hochwertigen und geschützten Biotopstrukturen, z.B. Feuchtgrünland, Nasswiesen, Feuchtwald mit Weiden, Eschen und Erlen, Kleingewässer, Großseggenried, Röhricht, Dauergrünland. Südöstlich der Niederung schließt sich ein Eichen-Hainbuchenwald an.

Teile der beschriebenen Biotopstrukturen im Plangebiet entstanden als Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodungen der Obstplantagen des Obstgutes Semiramis. Tabelle 15 fasst die bereits festgesetzten und überwiegend umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen zusammen (s. auch Abbildung 4).

In der Glindbruch-Niederung südöstlich des Plangebietes befinden sich weitere Ausgleichsmaßnahmen, die im Zuge der BAB 20 realisiert wurden.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Acker: Bei den für Gewerbeflächen überplanten ca. 44,5 ha großen Ackerflächen handelt es sich um überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, die durch die intensive Bodenbearbeitung und den regelmäßigen Einsatz von Pestiziden und Dünger vorbelastet sind und nur einen geringen Biotopwert aufweisen. Trotz der Vorbelastung ist der großflächige Verlust als erheblich einzuschätzen. Ein kleinerer Teil der Ackerflächen wird in einem ca. 30 m breiten Streifen an der Kronsforder Allee extensiviert und hainartig mit Gehölzen bepflanzt (M1-5, s.u.).

Knicks: Das gesetzlich geschützte Knicksystem kann in großen Teilen im Plangebiet erhalten werden. Dies gilt insbesondere für die Knickstrukturen, die den Übergang zur freien Landschaft bilden (M6, 17, 18 und 20), sowie für die Knickstrukturen am südöstlichen Rand des Plangebietes im Übergang zum Glindbruch.

Die im Plangebiet liegenden Knicks (M7, 8, 15, 17) müssen teilweise für die Haupterschließungen (Planstraße B und C) oder für die Grundstückserschließungen (M7 und 15) durchbrochen werden. Letztere können zumindest in Teilen an den zukünftigen seitlichen Grundstücksgrenzen neu angelegt werden. Die südlichen Knickabschnitte von M15 und M17 sowie ein verbindendes Knickstück im Bereich der Gewerbeflächen GE 8 werden komplett überplant.

Tabelle 3 zeigt zusammenfassend die überplanten Knickabschnitte sowie den ermittelten Bedarf an Knickneuanlagen von insgesamt 1.320 lfm. Die Nummern beziehen sich auf die Nummerierung der Knicks in der Planzeichnung des B-Plans.

Knicknummer im B-Plan	Wertstufe	Erhalt/Überplanung	Verlust in lfm
M 6	8	Erhalt; Aufwertung durch Verdichtung von Überhältern	-
M 7/8	7	Erhalt; Durchbruch für Planstraße B; Knickdurchbrüche für Zufahrten zu GE 2 möglich, Ausgleich an den seitlichen Grundstücksgrenzen	25
M 11	7	Erhalt, Durchbruch für Wander- und Notwasserweg, Ausgleich durch Schließung einer ortsnahen Knicklücke	-
M 12	7	Erhalt	-
M 13	8	Erhalt, Durchbruch für Notwasserweg	5
M 15	7	Nord: Erhalt; Knickdurchbrüche für Zufahrten zu GE 7 möglich, Ausgleich an den seitlichen Grundstücksgrenzen	
		Süd: Überplanung	365
M 17	7	Nord: Erhalt, Aufwertung durch Verdichtung von Überhältern	-
		Süd: Überplanung	225
M 18	8	Erhalt; Überplanung eines Teilstücks im Bereich Kleingewässer	10
M 20	8	Erhalt, Durchbruch für Planstraße C	30
Gesamt			**660**
Bedarf Knickneuanlage		**Ausgleichsfaktor 1:2**	**1.320**

Tabelle 3: Vorhandene Knicks im Plangebiet und ihre Betroffenheit durch Überplanung

Buchenreihe: Für die Haupterschließung (Planstraße B) muss die Buchenreihe (M9, 10) an einer Stelle unterbrochen werden, so dass drei Buchen überplant werden. Tabelle 4 zeigt den nach der Lübecker Baumschutzsatzung ermittelten Bedarf von 18 Baumneupflanzungen.

Pappelreihe: Die Pappelreihe wird komplett überplant. Tabelle 4 zeigt den nach der Lübecker Baumschutzsatzung ermittelten Bedarf von 712 Baumneupflanzungen.

Allee: Das neue Gewerbegebiet wird über zwei neue Knotenpunkte an die Kronsforder Landstraße angebunden. Dafür ist der Bau zusätzlicher Abbiegespuren notwendig, durch die in den Alleebestand eingegriffen wird. In einer Variantenbetrachtung (Büro pbh 08/2021, vgl. Anlage zur Begründung) wurden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft. Grundsätzlich bestehen die Möglichkeiten, die Knotenpunkte über neue Kreuzungen und/oder

Kreisverkehre bzw. den Aus- oder Umbau der bestehenden Anbindung Raabrede herzustellen. Die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten wurden geprüft und die Auswirkungen in einer Matrix dargelegt (vgl. Anlage).

Im Ergebnis soll der Ausbau von zwei neuen signalisierten Knotenpunkten erfolgen. Demnach werden insgesamt 18 Alleebäume der südlichen Alleereihe überplant (s. Tabelle 4)., für die 53 neue Alleebäume zu pflanzen sind.

Die nachfolgende Tabelle umfasst alle Alleebäume der südlichen Alleereihe (Nummern s. Biotop- und Nutzugstypenplan), alle Einzelbäume der Pappelreihe sowie die drei überplanten Buchen der Buchenreihe. Sie enthält Größenangaben sowie Hinweise zur Überplanung bzw. zur Ermittlung der gem. Lübecker Baumschutzsatzung erforderlichen Baumneupflanzungen.

Nr.	Baumart	Stamm-durch-messer	Kronen-durch-messer	Erhalt / Fällung	Ersatzbäume
	Südliche Alleereihe:				
1	Tilia platyphyllos	0,1	1,5	Fällung	0
2	Tilia platyphyllos	0,1	1,5	Fällung	0
3	Tilia platyphyllos	0,1	1,5	Fällung	0
4	Quercus robur	0,8	16,0	Erhalt	
5	Tilia platyphyllos	1,0	14,0	Erhalt	
6	Tilia platyphyllos	1,1	14,0	Erhalt	
7	Tilia platyphyllos	1,0	10,0	Erhalt	
8	Tilia platyphyllos	0,9	10,0	Fällung	5
9	Tilia platyphyllos	0,9	14,0	Fällung	5
10	Tilia platyphyllos	0,8	12,0	Fällung	5
11	Tilia platyphyllos	0,8	12,0	Fällung	5
12	Tilia platyphyllos	0,2	5,0	Fällung	0
13	Tilia platyphyllos	0,9	14,0	Erhalt	
14	Tilia platyphyllos	0,8	14,0	Erhalt	
15	Tilia platyphyllos	0,8	10,0	Erhalt	
16	Tilia platyphyllos	0,5	8,0	Erhalt	
17	Tilia platyphyllos	0,6	8,0	Erhalt	
18	Tilia platyphyllos	0,8	10,0	Erhalt	
19	Tilia platyphyllos	0,8	10,0	Erhalt	
20	Tilia platyphyllos	0,7	12,0	Fällung	4
21	Tilia platyphyllos	0,8	10,0	Fällung	5
22	Tilia platyphyllos	0,7	10,0	Fällung	4
23	Tilia platyphyllos	0,7	12,0	Fällung	4
24	Tilia platyphyllos	1,0	16,0	Fällung	6
25	Tilia platyphyllos	1,1	18,0	Fällung	6
26	Tilia platyphyllos	0,4	8,0	Fällung	2
27	Tilia platyphyllos	0,3	6,0	Fällung	1
28	Tilia platyphyllos	0,3	6,0	Fällung	1
29	Tilia platyphyllos	0,5	10,0	Erhalt	
30	Tilia platyphyllos	0,8	16,0	Erhalt	
31	Tilia platyphyllos	0,5	10,0	Erhalt	
32	Tilia platyphyllos	0,4	6,0	Erhalt	
33	Tilia platyphyllos	0,4	6,0	Erhalt	
34	Tilia platyphyllos	0,5	8,0	Erhalt	
35	Tilia platyphyllos	0,4	6,0	Erhalt	
36	Tilia platyphyllos	0,3	5,0	Erhalt	

37	Tilia platyphyllos	0,3	6,0	Erhalt	
38	Tilia platyphyllos	0,3	6,0	Erhalt	
39	Tilia platyphyllos	0,4	6,0	Erhalt	
40	Tilia platyphyllos	0,3	5,0	Erhalt	
				18 Bäume	53 Ersatzbäume

Nr.	Baumart	Stamm-durch-messer	Kronen-durch-messer	Erhalt / Fällung	Ersatzbäume
	Buchenreihe:				
	Fagus sylvatica	1,0	16,0	Fällung	6
	Fagus sylvatica	1,0	16,0	Fällung	6
	Fagus sylvatica	1,0	16,0	Fällung	6
				3 Bäume	18 Ersatzbäume

Pappelreihe hinter Haus-Nr. 207 Kronsforder Landstraße (TO=abgestorben, AB=abgebrochen)

Nr.	Baumart	Stammumfang	Reststandzeit	Erhalt / Fällung	Ersatzbäume
1	Populus nigra	345	56	Fällung	6
2	Populus nigra	270	63	Fällung	5
3	Populus nigra	210	69	Fällung	4
4	Populus nigra	157	75	Fällung	3
5	Populus nigra	232	67	Fällung	4
6	Populus nigra	160	74	Fällung	3
7	Populus nigra	204	70	Fällung	4
8	Populus nigra	190	71	Fällung	3
9	Populus nigra	238	66	Fällung	4
10	Fagus sylvatica	75	72	Fällung	0
11	Populus nigra	192	70	Fällung	3
12	Populus nigra	241	66	Fällung	4
13	Populus nigra	214	69	Fällung	4
14	Populus nigra	200	70	Fällung	3
15	Populus nigra	207	70	Fällung	4
16	Populus nigra	201	70	Fällung	4
17	Populus nigra	215	69	Fällung	4
18	Populus nigra	224	68	Fällung	4
19	Populus nigra	222	68	Fällung	4
20	Populus nigra	166	0 in 2m AB	Fällung	0
21	Populus nigra	204	70	Fällung	4
22	Populus nigra	210	69	Fällung	4
23	Populus nigra	220	68	Fällung	4
24	Populus nigra	202	70	Fällung	4
25	Populus nigra	115	0 nur BS	Fällung	2
26	Populus nigra	252	65	Fällung	5
27	Populus nigra	172	73	Fällung	3
28	Populus nigra	208	69	Fällung	4
29	Populus nigra	216	69	Fällung	4
30	Populus nigra	210	69	Fällung	4
31	Populus nigra	232	67	Fällung	4
32	Populus nigra	168	74	Fällung	3
33	Populus nigra	234	67	Fällung	4
34	Populus nigra	182	72	Fällung	3

35	Populus nigra	149	75	Fällung	2
36	Populus nigra	106	0 TO	Fällung	0
37	Populus nigra	215	69	Fällung	4
38	Populus nigra	221	68	Fällung	4
39	Fagus sylvatica	86	122	Fällung	1
40	Populus nigra	186	72	Fällung	3
41	Populus nigra	176	73	Fällung	3
42	Populus nigra	130	77	Fällung	2
43	Populus nigra	213	69	Fällung	4
44	Populus nigra	218	69	Fällung	4
45	Populus nigra	234	67	Fällung	4
46	Populus nigra	175	73	Fällung	3
47	Populus nigra	151	75	Fällung	3
48	Populus nigra	145	76	Fällung	2
49	Populus nigra	170	73	Fällung	3
50	Populus nigra	201	70	Fällung	4
51	Populus nigra	115	79	Fällung	2
52	Populus nigra	204	70	Fällung	4
53	Populus nigra	245	66	Fällung	4
54	Fagus sylvatica	90	92	Fällung	1
55	Populus nigra	186	72	Fällung	3
56	Populus nigra	156	75	Fällung	3
57	Populus nigra	210	69	Fällung	4
58	Populus nigra	144	76	Fällung	2
59	Populus nigra	196	71	Fällung	3
60	Populus nigra	164	74	Fällung	3
61	Populus nigra	167	74	Fällung	3
62	Populus nigra	201	70	Fällung	4
62.1	Populus nigra	88	0 SG	Fällung	0
62.2	Populus nigra	132	0 SG	Fällung	0
63	Populus nigra	185	72	Fällung	3
64	Populus nigra	170	73	Fällung	3
65	Populus nigra	145	26	Fällung	2
66	Populus nigra	170	73	Fällung	3
67	Populus nigra	167	74	Fällung	3
68	Populus nigra	161	25	Fällung	3
69	Populus nigra	120	26	Fällung	2
70	Populus nigra	151	25	Fällung	3
71	Populus nigra	161	25	Fällung	2
72	Populus nigra	135	26	Fällung	2
73	Populus nigra	205	24	Fällung	4
74	Populus nigra	122	23	Fällung	2
75	Populus nigra	167	24	Fällung	3
76	Populus nigra	167	24	Fällung	3
77	Populus nigra	198	24	Fällung	3
78	Populus nigra	183	24	Fällung	3
79	Populus nigra	167	25	Fällung	3
80	Populus nigra	157	25	Fällung	3
81	Populus nigra	142	26	Fällung	2
82	Populus nigra	145	26	Fällung	2

83	Populus nigra	139	26	Fällung	2
84	Populus nigra	145	26	Fällung	2
85	Populus nigra	157	25	Fällung	3
86	Populus nigra	139	26	Fällung	2
87	Populus nigra	154	25	Fällung	3
88	Populus nigra	148	25	Fällung	2
89	Populus nigra	183	24	Fällung	3
90	Populus nigra	139	26	Fällung	2
91	Populus nigra	183	24	Fällung	3
92	Populus nigra	173	25	Fällung	3
93	Populus nigra	32	87	Fällung	0
94	Populus nigra	173	25	Fällung	3
95	Populus nigra	157	75	Fällung	3
96	Populus nigra	173	73	Fällung	3
97	Populus nigra	183	72	Fällung	3
98	Populus nigra	164	74	Fällung	3
99	Populus nigra	157	0 in 1,7m AB	Fällung	0
100	Populus nigra	164	0 in 0,75m AB	Fällung	0
101	Populus nigra	129	78	Fällung	2
102	Populus nigra	183	72	Fällung	3
103	Populus nigra	154	75	Fällung	3
104	Populus nigra	157	75	Fällung	3
105	Populus nigra	161	74	Fällung	3
106	Populus nigra	157	75	Fällung	3
107	Populus nigra	192	71	Fällung	3
108	Populus nigra	189	72	Fällung	3
109	Populus nigra	192	72	Fällung	3
110	Populus nigra	51	170	Fällung	0
111	Populus nigra	189	107	Fällung	3
112	Populus nigra	189	107	Fällung	3
113	Populus nigra	208	69	Fällung	4
114	Populus nigra	208	69	Fällung	4
115	Populus nigra	151	0 in 1,75m AB	Fällung	0
116	Populus nigra	167	25	Fällung	3
117	Populus nigra	154	25	Fällung	3
118	Populus nigra	189	24	Fällung	3
119	Populus nigra	176	25	Fällung	3
120	Populus nigra	167	25	Fällung	3
121	Populus nigra	176	25	Fällung	3
122	Populus nigra	154	25	Fällung	3
123	Populus nigra	208	23	Fällung	4
124	Populus nigra	208	23	Fällung	4
125	Populus nigra	170	24	Fällung	3
126	Fagus sylvatica	54	78	Fällung	0
127	Populus nigra	214	23	Fällung	4
128	Populus nigra	220	23	Fällung	4
129	Populus nigra	182	24	Fällung	3
130	Populus nigra	205	24	Fällung	4
131	Populus nigra	157	25	Fällung	3
132	Populus nigra	214	0 in 2m AB	Fällung	0

133	Populus nigra	179	24	Fällung	3
134	Populus nigra	186	24	Fällung	3
135	Populus nigra	214	23	Fällung	4
136	Populus nigra	157	25	Fällung	3
137	Populus nigra	195	24	Fällung	3
138	Populus nigra	164	25	Fällung	3
139	Populus nigra	167	25	Fällung	3
140	Populus nigra	164	25	Fällung	3
141	Populus nigra	189	24	Fällung	3
142	Populus nigra	220	23	Fällung	4
143	Populus nigra	32	0 AB Stammfuß	Fällung	0
144	Populus nigra	167	25	Fällung	3
145	Populus nigra	183	24	Fällung	3
146	Populus nigra	157	25	Fällung	3
147	Populus nigra	211	23	Fällung	4
148	Populus nigra	51	87	Fällung	0
149	Populus nigra	186	24	Fällung	3
150	Populus nigra	217	23	Fällung	4
151	Populus nigra	60	75	Fällung	0
152	Populus nigra	220	102	Fällung	4
153	Quercus robur	63	80	Fällung	0
154	Populus nigra	205	104	Fällung	4
155	Populus nigra	167	25	Fällung	3
156	Populus nigra	186	24	Fällung	3
157	Populus nigra	201	24	Fällung	4
158	Populus nigra	201	24	Fällung	4
159	Populus nigra	120	0 in 1m AB	Fällung	0
160	Populus nigra	176	25	Fällung	3
161	Populus nigra	173	25	Fällung	3
162	Populus nigra	164	25	Fällung	3
163	Populus nigra	183	24	Fällung	3
164	Populus nigra	32	0 kein Stamm	Fällung	0
165	Populus nigra	182	24	Fällung	3
166	Populus nigra	151	25	Fällung	3
167	Populus nigra	161	25	Fällung	3
168	Populus nigra	167	25	Fällung	3
169	Populus nigra	154	25	Fällung	3
170	Populus nigra	167	25	Fällung	3
171	Quercus robur	57	83	Fällung	0
172	Populus nigra	198	24	Fällung	3
173	Populus nigra	195	24	Fällung	3
174	Populus nigra	183	24	Fällung	3
175	Populus nigra	223	23	Fällung	4
176	Populus nigra	189	0 in 1m AB	Fällung	0
177	Populus nigra	192	24	Fällung	3
178	Quercus robur	167	25	Fällung	3
179	Populus nigra	208	23	Fällung	4
180	Populus nigra	183	24	Fällung	3
181	Populus nigra	214	23	Fällung	4
182	Populus nigra	214	23	Fällung	4

183	Populus nigra	233	23	Fällung	4
184	Populus nigra	230	23	Fällung	4
185	Populus nigra	101	27	Fällung	2
186	Populus nigra	205	24	Fällung	4
187	Populus nigra	227	23	Fällung	4
188	Populus nigra	198	24	Fällung	3
189	Populus nigra	183	24	Fällung	3
190	Populus nigra	157	0 in 1,5m AB	Fällung	0
191	Populus nigra	201	24	Fällung	4
192	Populus nigra	176	25	Fällung	3
193	Populus nigra	220	23	Fällung	4
194	Populus nigra	198	24	Fällung	3
195	Populus nigra	101	27	Fällung	2
196	Populus nigra	176	25	Fällung	3
197	Populus nigra	233	23	Fällung	4
198	Fagus sylvatica	120	82	Fällung	2
199	Populus nigra	220	23	Fällung	4
200	Populus nigra	142	0 Stammfäule	Fällung	0
201	Populus nigra	198	24	Fällung	3
202	Populus nigra	236	23	Fällung	4
203	Populus nigra	186	24	Fällung	3
204	Populus nigra	142	26	Fällung	3
205	Populus nigra	198	24	Fällung	3
206	Populus nigra	201	24	Fällung	4
207	Populus nigra	208	23	Fällung	4
208	Populus nigra	195	24	Fällung	3
209	Populus nigra	198	24	Fällung	3
210	Populus nigra	26	73	Fällung	0
211	Populus nigra	201	23	Fällung	4
212	Populus nigra	271	21	Fällung	5
213	Populus nigra	148	25	Fällung	2
214	Populus nigra	179	24	Fällung	3
215	Fagus sylvatica	76	96	Fällung	0
216	Populus nigra	139	0 in 2m AB	Fällung	0
217	Populus nigra	211	23	Fällung	4
218	Populus nigra	227	24	Fällung	4
219	Populus nigra	201	23	Fällung	4
220	Populus nigra	267	22	Fällung	5
221	Populus nigra	107	27	Fällung	2
222	Populus nigra	227	23	Fällung	4
223	Populus nigra	214	23	Fällung	4
224	Populus nigra	267	22	Fällung	5
225	Populus nigra	283	21	Fällung	5
226	Populus nigra	217	23	Fällung	4
227	Populus nigra	211	23	Fällung	4
228	Populus nigra	198	24	Fällung	3
229	Populus nigra	201	24	Fällung	4
230	Populus nigra	154	25	Fällung	3
231	Populus nigra	227	23	Fällung	4
232	Populus nigra	201	24	Fällung	4

233	Quercus robur	120	111	Fällung	2
234	Quercus robur	110	113	Fällung	2
235	Fraxinus excelsior	157	93	Fällung	3
236	Acer pseudoplatanus	95	167	Fällung	1
237	Carpinus betulus	119	46	Fällung	2
238	Fraxinus excelsior	201	87	Fällung	4
239	Carpinus betulus	107	49	Fällung	2
240	Quercus robur	110	113	Fällung	2
241	Quercus robur	236	87	Fällung	4
242	Fraxinus excelsior	79	69	Fällung	0
243	Quercus robur	48	0 TO	Fällung	0
244	Fraxinus excelsior	189	0 TO	Fällung	0
245	Carpinus betulus	63	56	Fällung	0
246	Quercus robur	126	109	Fällung	2
247	Carpinus betulus	126	45	Fällung	2
				247 Bäume	712 Ersatzbäume
Gesamt				268 Bäume	786 Ersatzbäume

Tabelle 4: Vorhandene Bäume im Plangebiet und ihre Betroffenheit durch Überplanung, Ermittlung von Ersatzbäumen

Die Ermittlung der Anzahl der Ersatzbäume erfolgte nach der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in Lübeck vom 18.12.2006. Demnach sind gem. § 3 alle Bäume mit einem Stammumfang von mind. 80 cm, gemessen in 1,30 m Höhe, sowie Ersatzpflanzungen unabhängig vom Stammumfang (Allee-Baumnummern 1-3) geschützt:

Nach § 8 der Baumschutzsatzung ist ab 80 cm bis 100 cm Stammumfang (25,48 cm Stammdurchmesser) des zu fällenden Baumes 1 Ersatzbaum der Qualität 12/14 cm Stammumfang zu pflanzen. Danach ist je weitere 50 cm Stammumfang (15,92 cm Stammdurchmesser) des zu fällenden Baumes 1 Ersatzbaum der gleichen Qualität zu pflanzen.

Das bedeutet konkret:

Stammumfang in cm	Stammdurchmesser in cm	Ersatzbäume
80-100	25 bis 31cm	1
101-150	32 bis 47 cm	2
151-200	48 bis 63 cm	3
201-250	64 bis 79 cm	4
251-300	80 bis 95 cm	5
301-350	96 bis 111 cm	6
351-400	112 bis 127 cm	7

Tabelle 5: Erforderliche Ersatzpflanzungen nach Lübecker Baumschutzsatzung

Obstwiesen und Einzelbäume am Obsthof: Die Obstwiesen entfallen sobald die Nutzung des Obsthofes aufgegeben wird und die Umwandlung in eine Gewerbefläche erfolgt. Die markanten und großen Einzelbäume bleiben erhalten (Maßnahmenfläche M 9). Ggf. können auch Teile der vorhandenen Halbstamm-Obstwiesen in den Maßnahmenbereichen M1-5 erhalten bleiben.

Kleingewässer: Es werden drei Kleingewässer überplant (Maßnahmenfläche M18/Planstraße C, ein Kleingewässer in einem Privatgarten an der Kronsforder Landstraße, ein Kleingewässer in Maßnahmenfläche M17; siehe auch Abbildung 29).

Die folgende Tabelle zeigt zusammenfassend die Verluste von Vegetationsstrukturen im Plangebiet

Biotoptyp	Fläche/Größe/Anzahl	
Acker	445.000	m²
Intensivgrünland	6.800	m²
Obstanbaufläche	5.450	m²
Ruderalflächen	5.800	m²
Knicks (s. Tabelle 3)	660	lfm
Kleingewässer	3	Stück
Bäume (s. Tabelle 4)	18+3+247=268	Stück

Tabelle 6: Verluste von Vegetationsstrukturen im Plangebiet

Gemäß Tabelle 4 ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 786 Ersatzbäumen.

Neuanlage von Vegetationsstrukturen:

Dem o.g. Verlusten stehen die geplanten umfänglichen Bepflanzungs- und Extensivierungsmaßnahmen im gesamten Plangebiet gegenüber, die nachfolgend bereichsweise genauer beschrieben werden:

- Anpflanzfestsetzungen auf den Gewerbegrundstücken (Festsetzungen 7.1 – 7.8)
- Begrünungen des öffentlichen Straßenraums (Festsetzungen 7.9 – 7.10)
- Erhalt und Neuanlage von Knicks (Festsetzungen 7.11 – 7.13)
- Anpflanzungen von Bäumen (Festsetzungen 7.14 – 7.15)
- Anpflanzungen in öffentlichen Grünflächen und Grünzügen (Festsetzungen 7.16 – 7.17)
- Maßnahmen am Rand der Glindbruchniederung (Festsetzungen 7.18 – 7.20)
- Maßnahmenfläche an der Raabrede (Festsetzungen 7.21)
- Weitere Ausgleichsmaßnahmen (Festsetzungen 7.22 – 7.26)

Im Anschluss daran erfolgt eine Zusammenfassung der Maßnahmen in Tabelle 14.

- **Anpflanzfestsetzungen auf den Gewerbegrundstücken (Festsetzungen 7.1 – 7.8)**

Grundsätzlich sind im Gewerbegebiet 20 % der Grundflächen als offene und vegetationsfähige Flächen von jeglicher Bebauung, Lagerflächen, Stellplatzflächen, unterirdischen Rigolen oder anderer Versiegelung frei zu halten. Diese anteiligen Grünflächen dienen der Durchgrünung der teilweise sehr großflächigen Gewerbeflächen, der Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern zur landschaftlichen Einbindung der oft großmaßstäblichen Gebäude sowie zur Steigerung der Verdunstungsleistung, zur Anlage von Rückhalte- und Verdunstungsanlagen für das Oberflächenwasser sowie als lokale Trittsteinbiotope für Pflanzen und Tiere.

Zudem ist ebenfalls zur Durchgrünung und Gliederung des Gewerbegebietes sowie insbesondere zur Steigerung der Verdunstungsleistung und damit zur Minimierung der Eingriffe in den lokalen Wasserhaushalt (s. auch Kap. 6.3.4) auf den Baugrundstücken je angefangene 200 m² Grundfläche (gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO) ein großkroniger heimischer Laubbaum gemäß der Pflanzliste A (Tabelle 7) zu pflanzen. Die anzupflanzenden Bäume haben eine wohltuende Wirkung als Schattenspender und Sauerstofflieferant (CO2- Bindung) und fungieren somit als wichtige Klimaanpassungsmaßnahme. Je Baum ist eine mindestens 30 m² große Pflanzfläche vorzusehen.

Die sich rechnerisch ergebene Anzahl von Baumpflanzungen kann durch die folgenden weiteren Vorgaben zur Bepflanzung der Gewerbegrundstücke reduziert werden:

- durch Begrünungen der an die öffentlichen Straßenflächen angrenzenden Grundstücksflächen durch Anlage von 3 m breiten Pflanzstreifen, die je angefangene 10 m Grundstückslänge mit einem heimischen Laubbaum der Pflanzliste A (Tabelle 7) zu bepflanzen sind. Straßenseitig ist dabei ein mindestens 0,8 m breiter Streifen mit einer mindestens 1 m hohen Hecke aus heimischen Laubgehölzen der Pflanzliste B (Tabelle 8) oder mit einer dichten Strauchpflanzung der Pflanzliste C (Tabelle 9) zu bepflanzen. Die Pflanzbindung entfällt im Bereich von Grundstückszufahrten und gilt nicht, wenn zwischen Grundstück und Straßenverkehrsfläche ein zu erhaltender Knick vorhanden ist.
- durch Begrünungen der seitlichen Grundstücksgrenzen, die nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, durch Anlage von 3 m breiten Pflanzstreifen, die je angefangene 20 m Grundstückslänge mit einem heimischen Laubbaum der Pflanzliste A (Tabelle 7) zu bepflanzen sind. Gleiches gilt entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die an andere Baugrundstücke angrenzen.
- durch Begrünungen der rückwärtigen Grundstücksgrenzen, die nicht an andere Baugrundstücke, nicht an einen zu erhaltenden oder anzupflanzenden Knick und nicht an die zu erhaltende Buchenreihe angrenzen, sowie an den Grundstücksgrenzen, die an die Maßnahmenflächen M1 bis M5, M12, M13, M20 und M21 und an die Flächen für Oberflächenentwässerung angrenzen, durch Anlage von 6 m breiten Pflanzstreifen. Die Pflanzstreifen sind als max. 1,50 m hoher und 5 m breiter Wall auszubilden, die je angefangene 10 m Grundstückslänge mit einem heimischen Laubbaum der Pflanzliste A (Tabelle 7) sowie mit einer dichten knickartigen Strauchpflanzung der Pflanzliste C (Tabelle 9) zu bepflanzen sind.
- durch Begrünungen oberirdischer Stellplatzanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen durch Baumpflanzungen: hierzu ist je angefangene 6 Stellplätze ein heimischer Laubbaum der Pflanzliste A (Tabelle 7) in einer mindestens 10 m² großen Baumscheibe mit mindestens 12 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster zwischen den Stellplätzen oder in einem mindestens 2 m breiten durchgängigen Pflanzstreifen zwischen zwei Stellplatzreihen zu pflanzen. Die Baumscheiben und Pflanzstreifen sind gegen ein Befahren durch Fahrzeuge zu sichern.

Empfohlen werden folgende Pflanzenarten:

Artenauswahl Laubbäume:	
Stieleiche	Quercus robur
Esche	Fraxinus excelsior
Hainbuche	Carpinus betulus
Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn	Acer campestre, A. platanoides, A. pseudoplatanus
Vogelbeere, Schwed. Mehlbeere	Sorbus aucuparia, S. intermedia
Hahnendorn, Apfeldorn	Crataegus crus-galli, C. x lavallei
Vogelkirsche, Traubenkirsche	Prunus avium, P. padus
Winterlinde, Sommerlinde	Tilia cordata
Obstbäume	Malus, Prunus, Pyrus
Walnuss	Juglans regia
Rotbuchen	Fagus sylvatica
Pflanzgrößen:	
Mind. Hochstamm, Stammumfang 18/20 cm, 3xv, mDB.	

Tabelle 7: Pflanzliste A: Laubbäume in Straßen, Grünflächen und Gewerbeflächen

Hinweis: In der Pflanzenliste in Tabelle 7 wird für die Pflanzung von Straßenbäumen die Verwendung von einheimischen Laubbäumen empfohlen. Angesichts der immer stärker spürbaren Auswirkungen des Klimawandels (Trockenheit, Hitze, Starkregen) ist es zukünftig ggf. notwendig, auch nicht einheimische Baumarten bei der Auswahl und Pflanzung von Straßenbäumen zu berücksichtigen, da diese gegenüber den veränderten Anforderungen besser gewappnet sind..

Artenauswahl geschnittene Laubholzhecken:	
Hainbuche	Carpinus betulus
Feldahorn	Acer campestre
Liguster	Ligustrum vulgare
Rotbuche	Fagus sylvatica
Weißdorn	Crataegus monogyna
Pflanzgrößen:	
Heckenpflanzen, mind. 100/125 cm, 2xv.	

Tabelle 8: Pflanzliste B: Geschnittene Laubholzhecken

Artenauswahl Knickpflanzungen:		
Hasel	Corylus avellana	10 %
Schlehe	Prunus spinos	10 %
Weißdorn	Crataegus monogyna	10 %
Feldahorn	Acer campestre	5 %
Hundsrose	Rosa canina	10 %
Stieleiche (Überhälter)	Quercus robur	5 %
Vogelbeere	Sorbus aucuparia	5 %
Esche (Überhälter)	Fraxinus excelsior	5 %
Hainbuche (Überhälter)	Carpinus betulus	10 %
Holunder	Sambucus nigra	5 %
Schneeball	Viburnum opulus	10 %
Gem. Heckenkirsche	Lonicera xylosteum	10 %
Bergahorn	Acer pseudoplatanus	5 %
Pflanzgrößen:		
mind. Sträucher oder Heister 60/100 cm		
Überhälter: Hochstämme oder Stammbüsche, StU mind. 14/16 cm		

Tabelle 9: Pflanzliste C: Strauchpflanzungen

Ausnahmsweise kann auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume auch eine Anrechnung von weiteren Maßnahmen erfolgen, die nachweislich der Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers dienen, wie z.B.

- durch die festgesetzte extensive Dachbegrünung mit einer mindestens 6 cm hohen durchwurzelbaren Substratschicht um 1 Baum je 400 m² (s.u.),
- durch extensive Dachbegrünung mit einer mindestens 9 cm hohen durchwurzelbaren Substratschicht mit Regenwasseranstau in der Drainschicht und einem Abflussbeiwert von höchstens 0,1 für das 5-jährliche Regenereignis sowie einer standortangepassten Pflanzenauswahl um 1 Baum je 200 m²,
- durch Fassadenbegrünung oder sonstige vertikale Wandbegrünungen,
- durch weitere dichte Strauchpflanzungen gemäß der Pflanzliste C (Tabelle 9),

- durch weitere Maßnahmen der Verdunstung und Rückhaltung von Oberflächenwasser auf dem Grundstück.

Es ist nachzuweisen, dass ein Wasserhaushalt geschaffen wird, der eine Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers zu mindestens 40 % gewährleistet.

Dachbegrünung: Zusätzlich zu den beschriebenen Baum- und Strauchpflanzungen sind alle Dachflächen von Gebäuden einschließlich Garagen und Nebengebäuden im Gewerbegebiet vollständig mit einer mindestens 6 cm hohen durchwurzelbaren Substratschicht zu versehen und extensiv zu begrünen. Von der Begrünungspflicht ausgenommen sind Belichtungs- und Belüftungsflächen sowie Flächen für notwendige technische Aufbauten.

Soweit Dachflächen für das Aufstellen von Solaranlagen genutzt werden, sind die Zwischenräume zwischen den Solarmodulen und die Flächen unter aufgeständerten Solaranlagen zu begrünen. Der zu begrünende Dachanteil muss insgesamt mindestens 80 % betragen.

Mit der Festsetzung der extensiven Dachbegrünung wird das Ziel verfolgt, trotz der geplanten umfänglichen Versiegelungen die negativen Auswirkungen auf das Mikroklima zu minimieren, den Aufheizeffekt von Dachflächen zu verringern und damit die Umgebungstemperatur positiv zu regulieren, den temporären Wasserrückhalt und die Verdunstungskühlung zu erhöhen, die sommerliche Hitzebelastung zu verringern und Schadstoffe aus der Luft zu absorbieren. Gleichzeitig schaffen begrünte Dachflächen Lebensräume für Pflanzen und Tiere.

Die Festsetzung der Mindestandeckung für den Substrataufbau ist erforderlich, um Pflanzen geeignete Wuchsbedingungen für eine langfristige Entwicklung bereitzustellen, indem die Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers ermöglicht und damit Vegetationsschäden in Trockenperioden vermieden werden.

Durch die Dachbegrünung kann, wie bereits oben genannt, die Gesamtanzahl der oben beschriebenen Anpflanzfestsetzungen für Bäume um 1 Baum je 400 m² weiter reduziert werden.

- **Begrünungen des öffentlichen Straßenraums (Festsetzungen 7.9 – 7.10)**

Planstraßen: Zur Begrünung und Gliederung des öffentlichen Straßenraums, zur Steigerung der Verdunstungskühlung und als Schattenspender (Klimaanpassungsmaßnahme) wird die Anpflanzung von heimischen Straßenbäumen der Pflanzliste A (Tabelle 7) festgesetzt. In der Planstraße A sind mind. 40 Straßenbäume, in der Planstraße B mind. 50 Straßenbäume, in der Planstraße C mind. 30 Straßenbäume, in der Planstraße D mind. 45 Straßenbäume sowie in der Privatstraße mind. 15 Straßenbäume zu pflanzen.

In jeder Planstraße ist dabei ein Teil der Bäume auf mind. einer Seite in einem durchgängigen unversiegelten mind. 2,5 m breiten Pflanzstreifen zu pflanzen. Dies gilt nicht für die Straßenabschnitte mit Grundstückszufahrten.

Bäume zwischen Stellplätzen sind in mind. 10 m² (2,5 m x 4 m gemessen zwischen den Rückenstützen) großen offenen Baumscheiben mit mindestens 12 m³ Wurzelraum zu pflanzen; alle Baumpflanzungen sind dauerhaft zu unterhalten.

Alleebäume: Zur Vervollständigung der Allee an der Kronsforder Landstraße sind an den dargestellten Standorten 54 hochstämmige Linden (Tilia platyphyllos) mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Für Zufahrten, Leitungen, Beleuchtung u.ä. kann in alle Richtungen um max. 5 m von den vorgegebenen Standorten abgewichen werden.

- **Erhalt und Neuanlage von Knicks (Festsetzungen 7.11 – 7.13)**

Knickerhalt: Zum Erhalt der naturschutzfachlich hochwertigen und gesetzlich geschützten Knicks im Plangebiet (s. auch Kap. 0) werden Festsetzungen getroffen, die den dauerhaften Knickerhalt entsprechend den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz vom 20.01.2017 sichern. Konkret betrifft dies die Knicks in den Maßnahmenflächen M6-8, M11-13, M15, M17, M18 und M20, die dauerhaft zu erhalten und zu pflegen sind (Ausnahmen: M6 und M17, s. unten und Knickdurchbrüche für Notwasserwege). Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte Arten zu ersetzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C).

Im Bereich der Maßnahmenflächen M7 und M15 dürfen Knickdurchbrüche für notwendige Grundstückserschließungen erfolgen, dabei ist zur Minimierung der Knickdurchbrüche für jeweils zwei nebeneinanderliegende Grundstücke eine gemeinsame Zufahrt anzulegen. Die Durchbrüche sind durch fachgerechte Knickneuanlagen gem. der Festsetzung 7.12 an den seitlichen Grundstücksgrenzen im Verhältnis 1:2 auszugleichen.

An den Außengrenzen des Plangebiets im Bereich der Maßnahmenflächen M6 und M17 sind zur Optimierung der Sichtverschattung der großmaßstäblichen Gewerbebauten durch die vorhandenen Knicks zusätzliche Überhälter (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) in einem Abstand von 10 m zu pflanzen. Ausgenommen sind Knickabschnitte, in denen Überhälter bereits vorkommen. Die Überhälter dürfen entgegen der gängigen Knickpflege nicht auf den Stock gesetzt werden.

Knickneuanlage: Im Bereich der Maßnahmenflächen M14, M16 und M19 sind Knicks neu anzulegen. Hierzu ist ein 3 m breiter Wall mit einem Kern aus mineralischem Boden und einer 20 cm starken Oberbodenandeckung zu erstellen. Dieser ist versetzt in drei Reihen (Pflanzabstand 0,5 x 1 m) mit Sträuchern in den angegebenen Anteilen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C) sowie Überhältern entsprechend den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu bepflanzen. Die Knickneuanlagen sind mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

Knickschutzstreifen: Entlang der zu erhaltenden und der neu anzulegenden Knicks (M6-8, M12-16, M17-20) sind beidseitig mindestens 6 m (in Einzelfällen mind. 8 m in Bereichen mit großen Überhältern) breite Knickschutzstreifen anzulegen. Diese sind max. 1 x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen. Düngung und Pestizideinsatz sowie jegliche Nutzung durch Bebauung, Lagerflächen, Stellplätze, unterirdische Versiegelung etc. ist unzulässig.

In den Knickschutzstreifen parallel zu den Planstraßen A und D ist jeweils die Anlage einer max. 2 m breiten offenen Entwässerungsmulde zulässig.

In den Knickschutzstreifen der Knicks M8 und M14 ist jeweils einseitig eine unbefestigte Ausmuldung der Streifen zur Nutzung als temporärer Notwasserweg zulässig.

Die folgende Tabelle fasst die geplanten Knickneuanlagen im Plangebiet zusammen. Dabei werden die oben beschriebenen knickartigen 6 m breiten Anpflanzfestsetzungen auf den privaten Gewerbeflächen, die an die freie Landschaft angrenzen (Festsetzung 7.5), in Absprache mit der UNB Lübeck als Knickneuanlagen angerechnet. Voraussetzung ist eine einheitliche und fachgerechte Ausführung durch die KWL und nicht durch die privaten Gewerbetreibenden. Diese Knickwälle können, wie oben ebenfalls beschrieben, breiter und höher ausgebildet werden sowie dicht mit Bäumen bepflanzt werden.

Im Hinblick auf die Knickbilanz zeigt Tabelle 10, dass im Vergleich der Knicküberplanungen (s. Tabelle 3) mit den beschriebenen Knickneuanlagen (Tabelle 10) ein ausgewogenes Verhältnis erreicht wird.

Knickneuanlagen im Plangebiet		
		Länge in m
M 14	Neuanlage	140
M 16	Neuanlage	3o
M 19	Neuanlage	80
GE 1: angrenzend an Entwässerungsflächen	Neuanlage	90
GE 1: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	120
GE 2: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	90
GE 3: angrenzend an M12	Neuanlage	80
GE 4: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	40
GE 5: angrenzend an M13	Neuanlage	220
GE 6: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	220
GE 7: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	60
GE 8: angrenzend an Entwässerungsflächen + M21	Neuanlage	210
GE 9: angrenzend an Pufferstreifen KL	Neuanlage	50
Gesamt		**1.430**
Bedarf Knickneuanlage	s. Tabelle 3	**1.320**
Überschuss zu Bedarf		**110**

Tabelle 10: Knickneuanlagen im Plangebiet / Knick-Bilanz

- **Erhalt und Anpflanzungen von Bäumen (Festsetzungen 7.14 – 7.17)**

Neben den umfänglichen Baumpflanzungen auf den privaten Gewerbegrundstücken sowie im öffentlichen Straßenraum sind weitere Baumpflanzungen vorgesehen:

Erhalt und Ergänzung Buchenreihe und festgesetzten Einzelbäume: So sind im Bereich der Maßnahmenflächen M9 und M10 die in der Planzeichnung dargestellten Einzelbäume (Buchen) zu erhalten und zu pflegen. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte Arten zu ersetzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste A). Zur Vervollständigung der Baumreihe sind an den dargestellten Standorten hochstämmige Buchen (Fagus sylvatica) zu pflanzen und zu pflegen.

Öffentlicher Grünstreifen an der Kronsforder Landstraße: Im Bereich der Maßnahmenflächen M1 bis M5 sind extensiv genutzte Wiesenflächen anzulegen, die max. 1 x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. Die ca. 30 m breiten Wiesenflächen sind hainartig in einem lockeren Raster mit mind. 250 blüten- und fruchtreichen mittelkronigen Laubbäumen zu bepflanzen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste D). Die Pflanzung hat das Ziel, zusätzlich zu den o.g. Eingrünungen auf den privaten Gewerbegrundstücken zur Sichtverschattung der großmaßstäblichen Gewerbebauten beizutragen, die lokale Wasserhaushaltsbilanz durch die Steigerung der Verdunstungsleistung zu optimieren, das Nahrungsangebot für Insekten und Bienen anzureichern sowie an die ehemals landschaftsbildtypischen und ortsbildprägenden Obstquartiere in diesem Bereich anzuknüpfen. Für die Pflege des blütenreichen Hains wird eine Patenschaft mit dem Verein Hanseobst e.V. angestrebt.

Die regelmäßige Pflanzstruktur des blütenreichen (Obst)Baumhains erfolgt in Anlehnung an Obstwiesen, kann aber auch bereichsweise gelockerter oder in anderen Pflanzabständen

erfolgen. Zur Verwendung kommen Wildobstarten (z.B. Pyrus communis, Prunus avium), robuste Nutzobstarten und weitere blüten- und fruchtreiche kleinere bis mittelkronige Baumarten (z.B. Sorbus aucuparia, Sorbus intermedia,), die an die Standortansprüche (überwiegend Mergelböden) angepasst werden.

Artenauswahl Laubbäume für Grünstreifen Kronsforder Landstraße	
Vogelbeere, Schwed. Mehlbeere	Sorbus aucuparia, S. intermedia
Hahnendorn, Apfeldorn	Crataegus crus-galli, C. x lavallei
Vogelkirsche, Traubenkirsche	Prunus avium, P. padus
Wildost/Obstgehölze	Malus, Prunus, Pyrus
Walnuss	Juglans regia
Pflanzgrößen:	
Laubbäume: Mind. Hochstamm, Stammumfang 18/20 cm, 3xv, mDB. Obstbäume: Mind. Hochstamm, Stammumfang 16/18 cm, 3xv, mDB	

Tabelle 11: Pflanzliste D: Laubbäume für Grünstreifen Kronsforder Landstraße

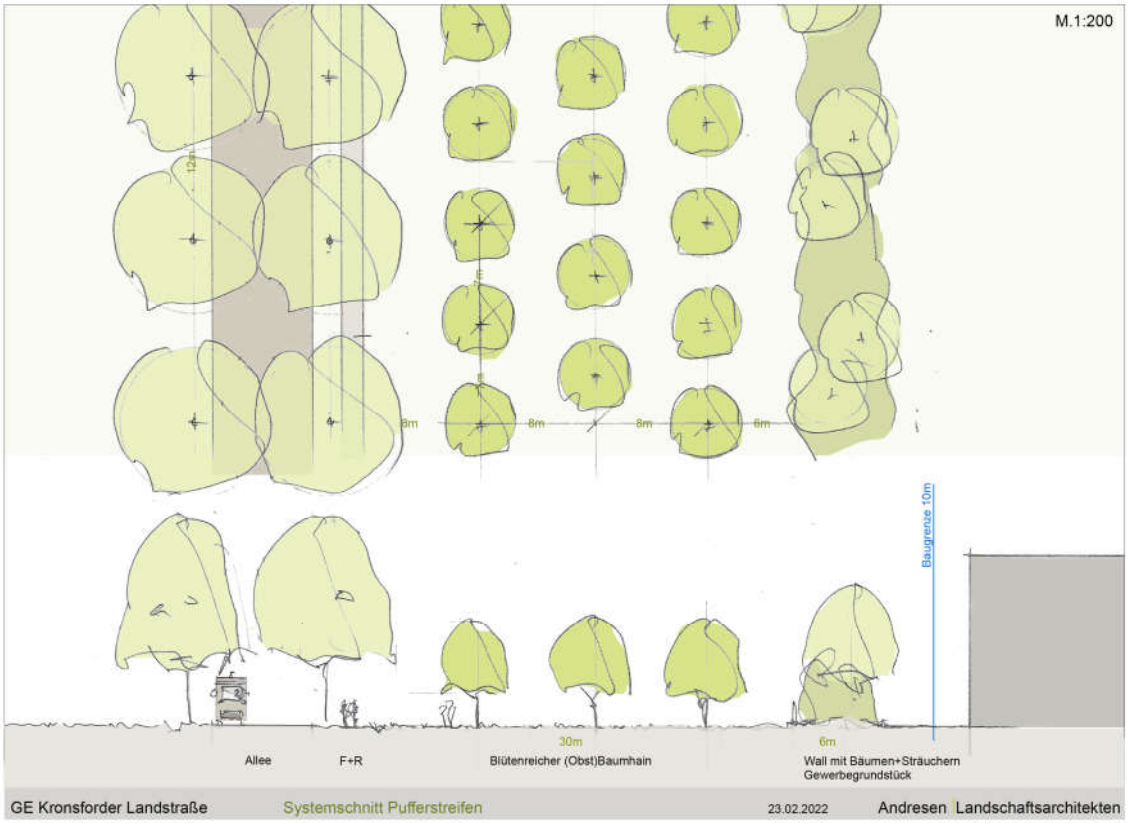


Abbildung 12: Hainartige Bepflanzung im Pufferstreifen an der Kronsforder Landstraße (Andresen Landschaftsarchitekten 2022)

Grünachse Raabrede (Fuß- und Fahradweg): Im Bereich der Maßnahmenfläche M20 ist der vorhandene Knick zu erhalten und ein 6 m breiter Knickschutzstreifen im Sinne der oben beschriebenen Vorgaben anzulegen. Zwischen dem dargestellten Rad- und Fußweg und der Gewerbefläche G8 ist entsprechend dem Knickschutzstreifen ein extensiv zu pflegender Grünstreifen anzulegen.

Im Hinblick auf die Baumbilanz zeigt Tabelle 12, dass im Vergleich der überplanten Bäumen mit den errechneten Ersatzbäumen (s. Tabelle 4) und im Abgleich mit den beschriebenen umfänglichen Baumpflanzungen noch kein ausgewogenes Verhältnis erreicht wird (Delta: 281 Bäume). Im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung ist daher zu prüfen, in welchem

Umfang die geplante Maßnahme der Nachverdichtung von Überhältern in den Knicks in Fläche M6 und M17 realisiert werden kann, um die Pflanzung dieser Bäume ggf. in der Bilanz zu berücksichtigen. Sollten keine weiteren Flächen für Ersatzbäume gefunden werden, sollen diese, da die gesamte Pappelreihe nach einem Windwurf von ca. 50 Pappeln im Februar 2022 schon vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplans aufgrund von Standunsicherheit gefällt werden musste, durch eine Ersatzzahlung kompensiert werden.

Bereich	Baumverluste	Ersatzbedarf	Neupflanzungen
Allee Kronsforder Landstraße	18	53	54
Pufferstreifen Kronsforder Landstraße	0	0	250
Straßenbäume	0	0	180
Buchenreihe	3	18	18
Pappelreihe	247	712	0
Gesamt	**268**	**783**	**502**
Differenz			**281**

Tabelle 12: Geplante Baumpflanzungen im Plangebiet/Baumbilanz

- **Maßnahmen am Rand der Glindbruchniederung (Festsetzungen 7.18 – 7.20)**

Anpflanzung Gehölzgürtel: Im Bereich der Maßnahmenflächen M11, M13 und M21 ist zur Abschirmung der naturschutzfachlich wertvollen Glindbruchniederung gegenüber Störungen aus dem Gewerbegebiet (s. auch Kap. 0) parallel zur Grenze des Geltungsbereichs ein 25 m breiter Gehölzgürtel (gemessen ab Knickfuß der vorhandenen Knicks oder ab der südöstlichen Grenze des Geltungsbereiches) anzulegen. Die Pflanzung ist mit Arten der Pflanzliste C (Pflanzabstand 1 x 1 m) anzulegen und mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

Insgesamt werden ca. 15.000 m² Gehölzgürtel gepflanzt.

M 12: Im Bereich der Maßnahmenfläche M12 ist die vorhandene Obstwiese (ca. 7.000 m²) sowie der vorhandene Knick zu erhalten. Der Bestand an Obstgehölzen der Maßnahmenfläche M12 unterliegt seit Jahren der Sukzession. Zahlreiche Gehölze sind bereits abgängig. Eine Wiederaufnahme der Pflege ist nicht erforderlich und zielführend. Ein kleinteiliger sukzessiver Umbau des Bestandes z.B. durch Ersetzen von Obstgehölzen kann erfolgen. Es ist zu vermeiden, dass sich die Flächen langfristig zu Waldflächen entwickeln (Waldabstand). Diese Maßnahme wurde bereits im Zuge der Eingriffsbilanzierung für die Rodung der Obstanbauflächen Semiramis festgesetzt und im Rahmen der Bebauungsplanung an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst (voraussichtlich langfristige Pflege durch Hanseobst e.V.).

M 13: Im Bereich der Maßnahmenfläche M13 sind die verbleibenden Flächen (ca. 6.000 m²), die nicht mit einem Gehölzgürtel wie oben beschrieben bepflanzt werden, der gelenkten Sukzession zu überlassen oder mit Obstgehölzen zu bepflanzen. Es ist zu vermeiden, dass sich die Flächen langfristig zu Waldflächen entwickeln (Waldabstand). Diese Maßnahme wurde bereits im Zuge der Eingriffsbilanzierung für die Rodung der Obstanbauflächen Semiramis festgesetzt und im Rahmen der Bebauungsplanung an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst (voraussichtlich langfristige Pflege durch Hanseobst e.V.).

- **Maßnahmenfläche an der Raabrede/Planstraße C (Festsetzung 7.21)**

Im Bereich der Maßnahmenfläche M22 sind extensiv genutzte Wiesenflächen (ca. 14.000 m²) anzulegen, die max. 1x pro Jahr (frühestens ab 1. Juli) zu mähen sind. In der Fläche sollen großkronige Laubbäume (keine Obstgehölze) zur Steigerung der Verdunstungsrate im Plangebiet gepflanzt werden (Artenauswahl gemäß Pflanzliste A). Zudem ist in

der Nordecke ein Kleingewässer anzulegen, das die geplanten Verluste durch die Überplanung von drei Kleingewässern (s. Kap. 0) kompensiert.

Abbildung zeigt exemplarisch, dass durch die beschriebenen Bepflanzungsmaßnahmen insgesamt ein hoher Durchgrünungsgrad im Gewerbegebiet erreicht werden kann.



Abbildung 25: Geplante Begrünung im Gewerbegebiet (Testentwurf claussen-seggelke stadtplaner, ergänzt durch Stadtplanung Lübeck 2021, Ausschnitt)

- **Externe Ausgleichsflächen (Festsetzungen 7.24 – 7.25)**

Zu den grünordnerischen Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches kommen weitere artenschutzfachliche Maßnahmen für die Feldlerche auf externen Ausgleichsflächen, s. Kap. 0 sowie Maßnahmen im Bereich des Ökoflächenpools Ovendorfer Hof, s. Kap. 6.4.

Zusammenfassung/Bilanz:

Die folgende Tabelle beinhaltet eine Zusammenfassung der oben beschriebenen Verluste von Vegetationsstrukturen, die mit der Gewerbegebietsplanung einhergehen, sowie die geplanten Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans. Die älteren bereits in anderen Verfahren festgesetzten Maßnahmen (s. Tabelle 15) sind dabei nicht enthalten.

Überplant		Geplant	
Vegetationsstrukturen	Fläche/Anzahl	Fläche/Anzahl	Vegetationsstrukturen
	0 m²	ca. 15.300 m²	Gehölzstreifen am Glindbruch
Acker/Intensivgrünland	ca. 452.000 m²	ca. 14.000 m²	Extensivgrünland (M22)
Knicks	ca. 660 lfm	ca. 1.430 lfm	Knickneuanlagen (s. Tabelle 10)
Obstanbaufläche	ca. 5.450 m²	ca. 18.800 m²	(Obst)Baumhain Kronsforder Landstraße
Ruderalflächen / Knickschutzstreifen	5.800 m²	ca. 22.900 m²	Knickschutzstreifen
Kleingewässer	3	1	Kleingewässer (M22)
Bäume (s. Tabelle 4)	268 Stück	250 B. im Obsthain 54 Alleebäume 18 Buchen 180 Straßenbäume- Gesamt: 502 Stück	Bäume (s. Tabelle 12)

Tabelle 13: Verlust und Neuanlage von Vegetationsstrukturen im Plangebiet (Bilanz)

Im Vergleich der überplanten mit den neu geplanten Vegetationsstrukturen (s. Tab. 13) zeigt sich, dass, abgesehen von den großflächigen und erheblichen Verlusten an Ackerflächen, zahlreiche und vielfältige Biotopstrukturen im Plangebiet neu entstehen. Der Verlust von 660 lfm Knicks kann durch ca. 1.430 lfm Knickneuanlage im Plangebiet vollständig ausgeglichen werden. Den verlorengehenden ca. 5.450 m² Obstanbauflächen stehen ca. 18.800 m² Neuanlage von Baumhainen mit Wildobstgehözen im Bereich des Pufferstreifes an der Kronsforder Landstraße gegenüber. Dazu kommt die Neuanlage eines ca. 15.300 m² großen Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung. Zusammen mit den ca. 6 m breiten Knickschutzstreifen an den vorhandenen und den neuen Knicks sowie einer Grünlandfläche an der Raabrede entstehen ca. 6,4 ha naturnahe Biotopstrukturen im Plangebiet.

Durch die umfänglichen Baumpflanzungen in den Planstraßen, an der Kronsforder Landstraße sowie im Pufferstreifen entsteht zusammen mit den Festsetzungen von Baumpflanzungen auf den Gewerbegrundstücken ein dichtes Baumnetz, wodurch das Plangebiet durchgrünt und gegliedert wird.

Insgesamt betrachtet werden die Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen als ausgeglichen betrachtet. Dies gilt jedoch nicht für die Anzahl der zu pflanzenden Ersatzbäume. Es verbleibt ein Defizit von ca. 280 Bäumen, die voraussichtlich, da die Pappelreihe schon vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplans aufgrund von Standunsicherheit gefällt werden mussten, durch eine Ersatzzahlung kompensiert werden können.

Die folgende Tabelle zeigt zusammenfassend eine Übersicht der Maßnahmenflächen im Bebauungsplan.

Teilfläche	Maßnahme
M 1-5	Herausnahme aus der landwirtschaftlichen Intensivnutzung, Anlage von extensiv genutzten Wiesenflächen (temporäre Nutzung als Notüberlauf), hainartige Bepflanzung mit (Obst)Gehölzen (ca. 240 Gehölze)
M6	Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (8 m), Optimierung der Sichtverschattung durch Anpflanzen von weiteren Überhältern (Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Baus der BAB 20, s. Tabelle 15)
M7	Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), 1 Knickdurchbruch für Planstraße B, ggf. weitere Durchbrüche für Grundstückserschließungen, Ausgleich durch verpflichtende Knickneuanlagen an zukünftigen seitlichen Grundstücksgrenzen, Knickschutzstreifen enthält 2 m breite unversiegelte Entwässerungsmulde für Planstraße B
M8	Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), parallel zum Knick, Notwasserweg im Knickschutzstreifen
M9,10	Erhalt Buchenreihe und Einzelbäume im Bereich Obstgut, Verlust von 3 Buchen für Planstraße B, Neupflanzungen von Buchen zur Vervollständigung der Baumreihe; Anlage von extensiven Saumstreifen (Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodung der Obstplantagen, s. Tabelle 15)
M11	Knickerhalt, Anpflanzen eines 25 m breiten Gehölzgürtels
M12	Erhalt Obstwiese + 5 m Randstreifen zu den Gewerbeflächen GE 3 (ggf. Pflege durch Hanseobst e.V.); Knickerhalt am Glindbruch (Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodung der Obstplantagen, s. Tabelle 15
M13	Knickerhalt am Glindbruch, Anpflanzen eines 25 m breiten Gehölzgürtels, gelenkte Sukzession oder Anpflanzen von Obstgehölzen auf übrigen Flächen (ggf. Pflege durch Hanseobst e.V.); parallel zum Knick M14 Notwasserweg im Knickschutzstreifen, dafür Knickdurchbruch am südlichen Ende des Notwasserwegs (Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodung der Obstplantagen, s. Tabelle 15)
M14	Knickneuanlage und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), parallel zum Knick, Notwasserweg im Knickschutzstreifen
M15	Nordteil: Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), ggf. Durchbrüche für Grundstückserschließungen, Ausgleich durch verpflichtende Knickneuanlagen an zukünftigen seitlichen Grundstücksgrenzen, Knickschutzstreifen enthält 2 m breite unversiegelte Entwässerungsmulde für Planstraße B (Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodung der Obstplantagen, s. Tabelle 15) Südteil: Überplanung
M16	Knickneuanlage und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m)
M17	Nordteil: Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), Optimierung der Sichtverschattung durch Anpflanzen von weiteren Überhältern, ggf. Knickwallverbreiterung und -erhöhung, in Verlängerung nach Norden Knickneuanlage (M16),

	(Hinweis: Flächen inkludieren bereits festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Rodung der Obstplantagen, s. Tabelle 15)
	Südteil: Überplanung
M18	Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), Umsetzen der alten Kopfweiden, Verlagerung des Kleingewässers in M22
M19	Knickneuanlage und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m)
M20	Knickerhalt und Anlage von Knickschutzstreifen (6 m), Bau eines Rad- und Fußweges, Anlage eines extensiven Saumstreifens zwischen Weg und Gewerbegrundstück GE 7
M21	Anpflanzen eines 25 m breiten Gehölzgürtels, Knickerhalt am Glindbruch
M22	Anlage von Grünland, Anpflanzen von Bäumen, Anlage eines Kleingewässers
o. Nr.	Neupflanzung von Alleebäumen

Tabelle 14: Kurzfassung Maßnahmenbeschreibung M1-22

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen:

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden folgende Festsetzungen und Regelungen getroffen:

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen;
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof;
- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Neupflanzungen von 54 Alleebäumen;
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä.);
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 250 Wildobstgehölzen;
- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung;
- Anlage von extensiven Dachbegrünungen;
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede.

6.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere / Arten- und Lebensgemeinschaften

Ausgangssituation

Zur Beurteilung der Fauna im Plangebiet und artenschutzrechtlicher Betroffenheiten wurde das Büro BBS Greuner-Pönicke mit der Kartierung verschiedener Tiergruppen sowie einer artenschutzrechtlichen Prüfung beauftragt. Die Kartierungen erfolgten in den Jahren 2016/17 für den Bereich der Variantenuntersuchung sowie 2021 für den Geltungsbereich des Bebauungsplans bzw. darüber hinaus gehender Wirkräume (z.B. Glindbruch). Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammenfassend dargelegt.

Haselmaus: Im Rahmen der Untersuchungen in 2016 konnten keinerlei Nachweise von Haselmaus-Vorkommen im Untersuchungsgebiet erbracht werden. Weder konnten in den Tubes und Kästen Tiere oder Nester festgestellt werden, noch fanden sich sonstige Hinweise wie Freinester oder Fraßspuren, so dass ein Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsgebiet sicher ausgeschlossen werden kann. Die Plausibilisierung des Ergebnisses durch Prüfung von Veränderungen am Gehölzbestand zeigte in 2021, dass das Ergebnis weiterhin gültig ist.

Brutvögel: Im Vergleich zu 2016 wurden 2021 80 heimische Vogelarten festgestellt. (sechs weniger als 2016), davon 65 regelmäßige Brutvögel. Die geringere Artenzahl ist auf den verkleinerten Untersuchungsraum zurück zu führen. Die verbreiteten und anspruchslosen Arten der Gehölze, Wälder, Boden und Gebäudebrütern sind weiter vorhanden. Rot- und Schwarzmilan wurden nur als Nahrungsgast beobachtet, der Horst aus 2016 ist nicht mehr vorhanden. Rotmilan und Rebhuhn wurden im Vergleich zu 2016 nicht mehr als Brutvögel festgestellt, Grünspecht und Neuntöter (mit drei Revieren) sind weiter vorhanden.

Wachtel und Feldlerche gelten in SH als gefährdet. Die Feldlerchenzahl ist bei gleicher betrachteter Fläche leicht zurückgegangen. Dies ist dadurch begründet, dass auf zwei landwirtschaftlichen Flächen (~50% der Gesamtfläche) Raps angebaut wurde und dadurch diese Flächen als Brutplatz unbrauchbar sind. So sind im Geltungsbereich „nur noch“ sechs Feldlerchenpaare (2021), wo es 2016 noch acht Paare waren.

Rauch- und Mehlschwalbe, Baumpieper und Feldschwirl sind weiter als Brutvögel vertreten. Bei der Vorwarnliste (RL Status „V“) werden derzeit Wachtel, Waldschnepfe, Gartenrotschwanz, Pirol, Feldsperling und Goldammer geführt, die in beiden Kartierungsjahren festgestellt wurden.

Mit Mäusebussard (minus zwei Paare), Waldohreule, Grün-, Schwarzsprecht und Neuntöter kommen weiterhin fünf streng geschützte Arten hinzu, Schwarzspecht und Neuntöter sind darüber hinaus im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet. Für den Kranich (streng geschützte Art sowie Listung im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie) konnte 2021 im Gegensatz zu 2016 im Feuchtgebiet (Wiese) des Glindenbruchgrabens ein Brutnachweis erbracht werden.

Somit hat sich die Wertigkeit des Gebietes seit der Kartierung in 2016 nicht verändert und zeigt weiter die hohe ökologogische Wertigkeit auf.

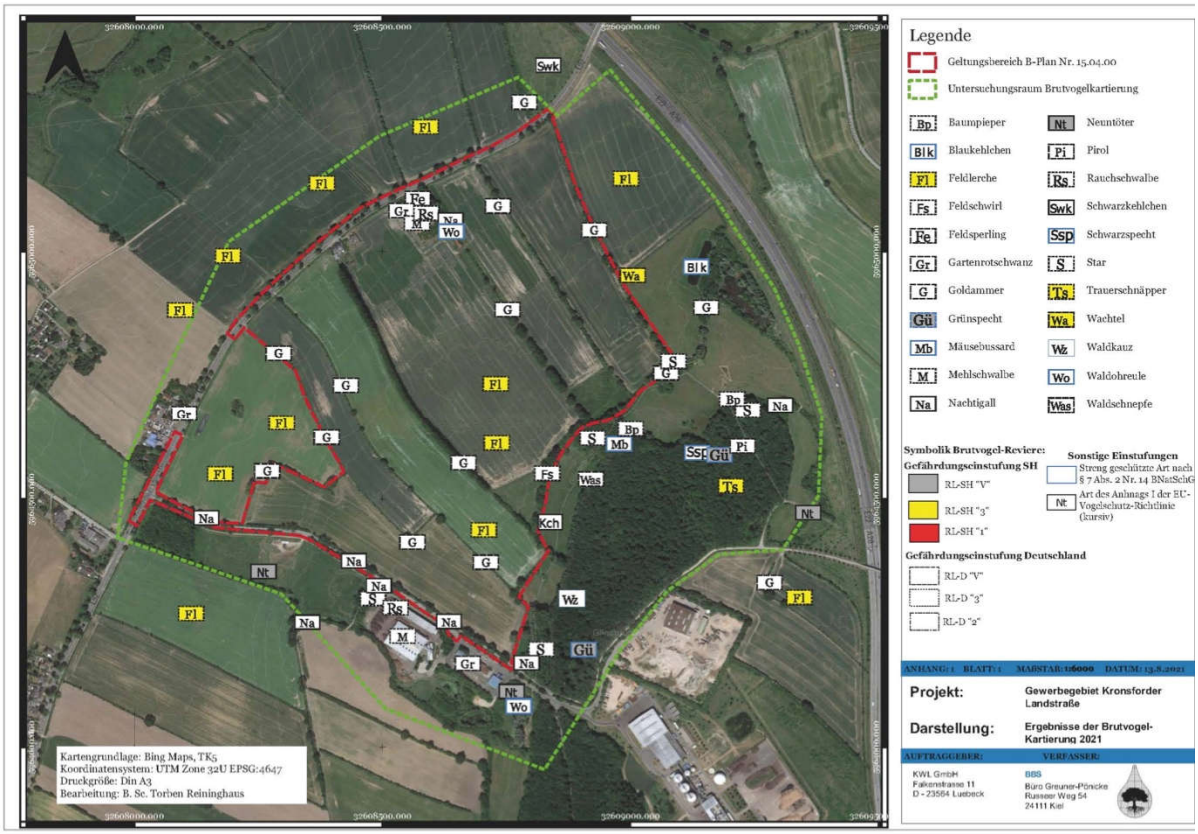


Abbildung 13: Ergebnisse der Brutvogelkartierung (Büro BBS 2021)

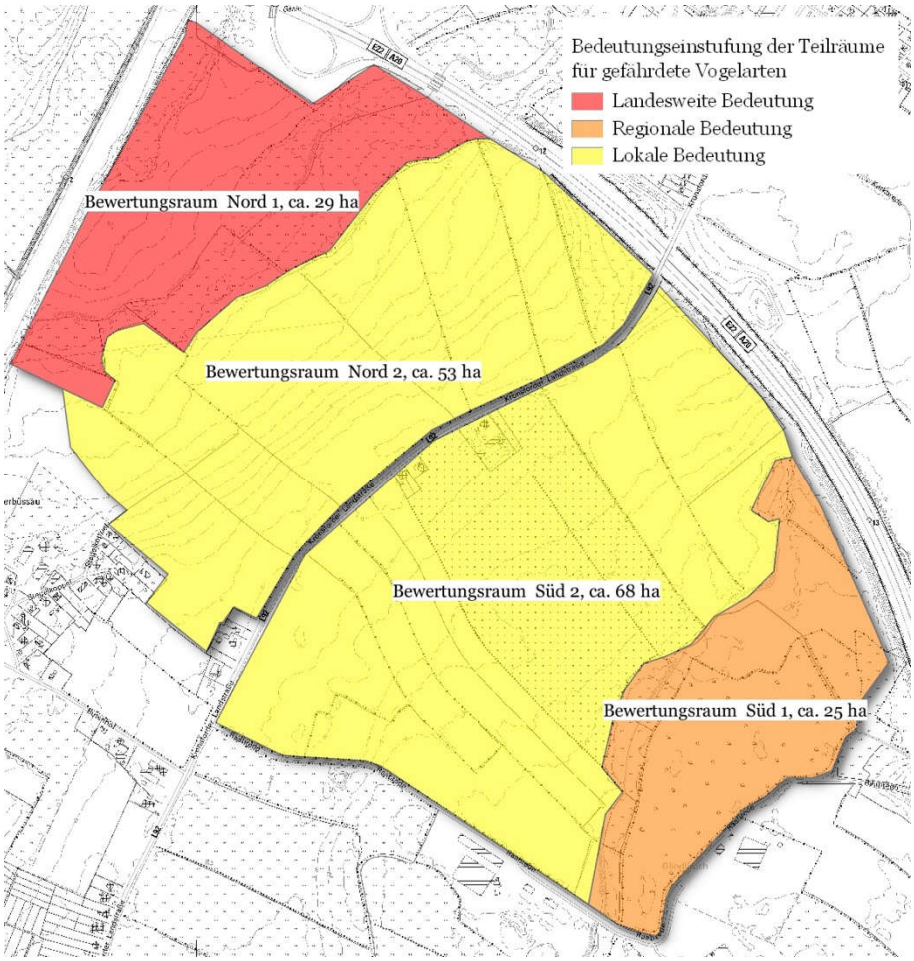


Abbildung 14: Bewertung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS 2017)

Die Bewertung der Teilräume des gesamten Untersuchungsgebietes zeigt dabei deutliche Unterschiede in der Wertigkeit der Flächen für gefährdete Vogelarten. Abbildung 14 zeigt, dass das geplante Gewerbegebiet „nur“ in dem Bereich 2 mit lokaler Bedeutung liegt mit z.T. Störpotenzial für den Bereich Süd 1 (Glindbruch) mit regionaler Bedeutung.

Rastvögel: Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben.

Fledermäuse: Es wurden mit Großem Abendsegler, Breitflügel-, Zwerg- und Mückenfledermaus sowie vermutlich Wasserfledermaus fünf Arten diagnostiziert. Neben diesen sind weitere Arten als Potential anzunehmen. Jagdlich stark frequentierte Bereiche befinden sich an der Kronsforder Landstraße auf der Höhe des alten Obstgutes und dessen Umfeld sowie an der Raabrede und am Glindbruch (s. auch Abbildung 15). Eine aktuelle Quartiersnutzung (Wochenstube) befindet sich im Dachbereich einer Scheune beim alten Obstgut. Zudem wurden geeignete Höhlenbäume (z.B. an der Kronsforder Landstraße) für eine Großquartiernutzung festgestellt.

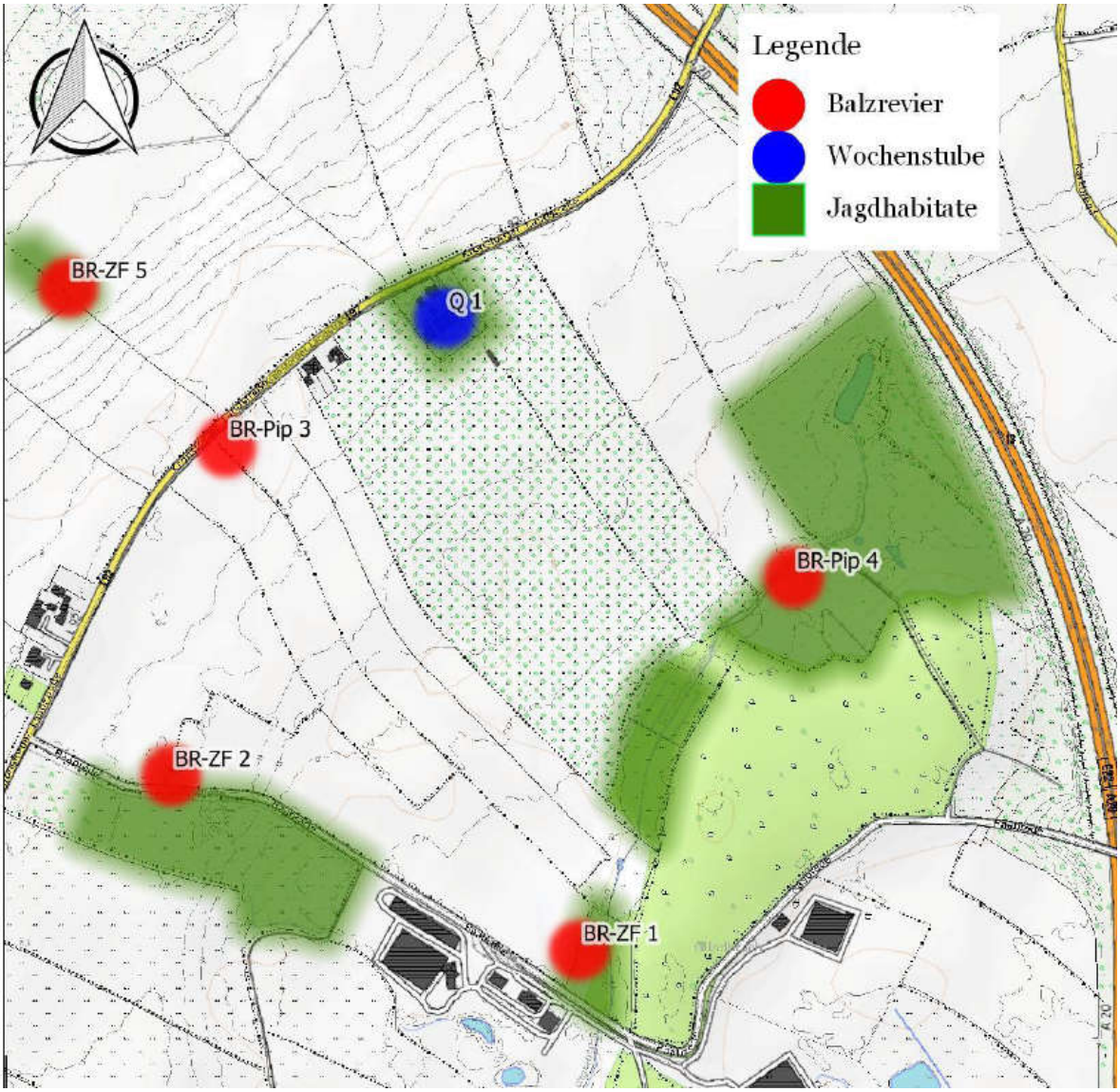


Abbildung 15: Wichtige Habitatstrukturen für die Fledermäuse (Büro BBS 2021)

Weitere Säugetiere: Der Fischotter ist an Gewässer gebunden, in Lübeck nachgewiesen und am ELK und Landgraben zu erwarten. Der Glindbruchgraben ist für die Art zu klein. Da Fischotter auf Nahrungssuche jedoch bis zu 20 km am Tag zurücklegen, ist eine Wanderung entlang des Grabens nicht auszuschließen. Aufgrund mangelnder Strukturen ist ein Bau oder Ruheraum in diesem Bereich unwahrscheinlich.

Ein Vorkommen des Bibers im Wirkraum ist nicht bekannt und auszuschließen. Der Wolf wird den Vorhabenraum allenfalls als Wanderkorridor verwenden, doch auch dies ist aufgrund der Nähe zu Siedlungsstrukturen eher unwahrscheinlich.

Amphibien: 2016 wurden fünf Stillgewässer/-komplexe untersucht (s. Abbildung). 2021 wurden ein weiteres, sehr kleines Gewässer an einem Knick im nördlichen Teil entdeckt (Nr. 6) sowie ein Gartenteich bei den aktuell nicht mehr bewohnten Häusern Hausnummer 207 (Nr. 7). Das Kleingewässer Nummer 8 war 2016 trocken, zeigte im Frühjahr 2021 Wasserführung, aber war Anfang August wieder trocken gefallen. Auch die Prüfung des Gewässers Nr. 1 im August 2021 zeigte einen starken Rückgang der Wasserführung und Verschlammung.

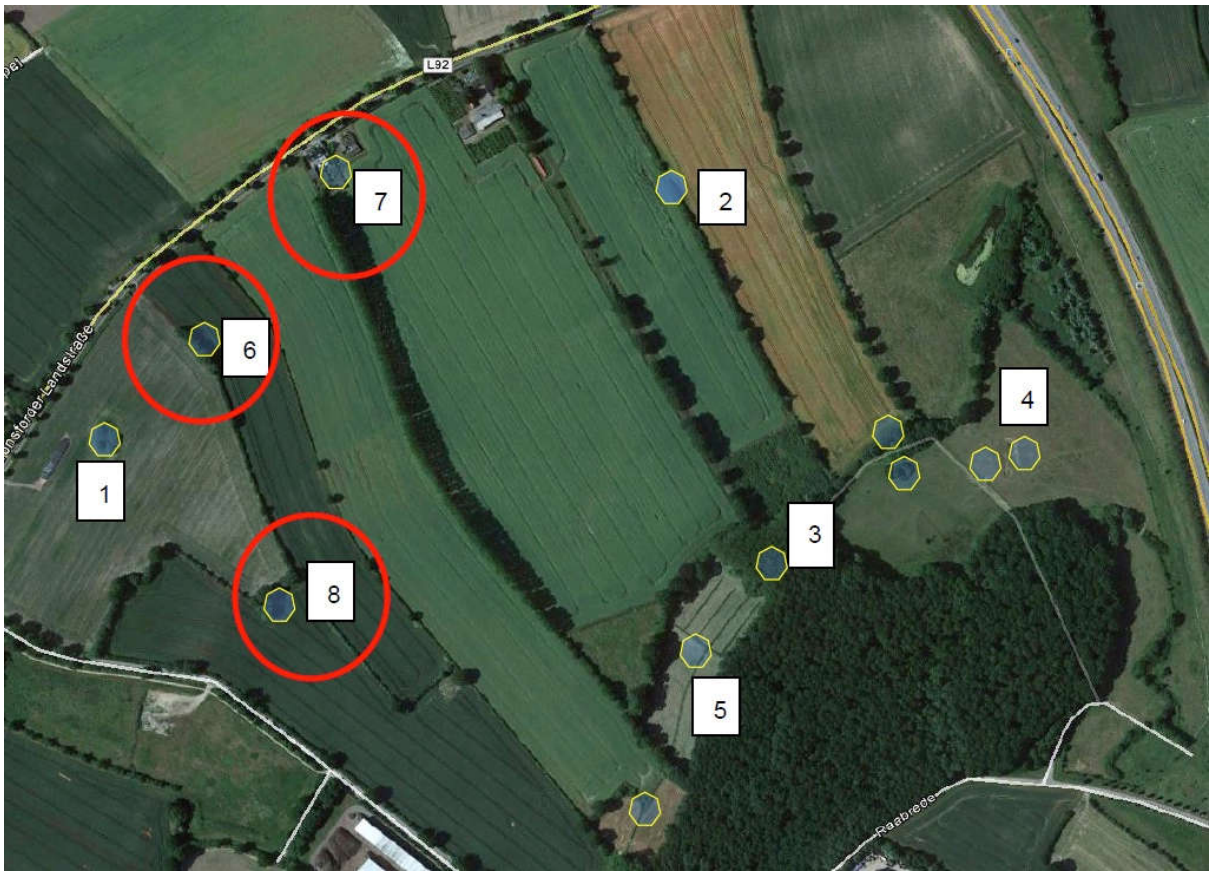


Abbildung 29: Untersuchungspunkte Amphibien, in rot= überplante Gewässer (Büro BBS 2021)

Reptilien: Es erfolgten keine Kartierungen von Reptilien. Für diese Arten fehlen die trockenmageren Habitate, die z.B. die Zauneidechse ermöglichen könnten. Der Untersuchungsraum weist eher schwere lehmige Böden aus, die überwiegend als Acker genutzt werden. Auch bei den Kartierungen wurden keine Reptilien als Anhang VI-Arten bei Nebenbeobachtungen festgestellt.

Weitere Arten: Weitere artenschutzrechtlich relevante Arten nach Anhang IV FFH-RL konnten auf der Planfläche nicht nachgewiesen werden, ein Vorkommen ist aus gutachterlicher Sicht auszuschließen (z.B. Insekten, Libellen, Schmetterlinge).

Arten, die national oder nicht geschützt sind, sind in weiteren Artengruppen zu erwarten; z.B. Amphibien, Eidechsen, Blindschleichen und Ringelnattern, Eichhörnchen, Maulwurf, Feldhase, Igel, Insekten, Weinbergschnecken.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen / Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen. Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahmegenehmigungen).

Die lediglich national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Absatz 5 BNatSchG bei zulässigen Eingriffen von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 44 Absatz 1 freigestellt. Eine Behandlung dieser Arten hat im Rahmen der Eingriffsregelung zu erfolgen.

Nachfolgend werden die möglichen Beeinträchtigungen bzw. Konflikte für die einzelnen Tierarten zusammenfassend dargestellt:

Europäische Vogelarten nach Art. 1 und Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie

Gehölzhöhlen- und Nischenbrüter/Gehölzfreibrüter:

Für die Gilde der in Gehölz brütenden Vogelarten sind direkte Betroffenheiten durch die Durchbrüche bzw. der Entfernung von Gehölzen, Baumreihen und Knicks gegeben. Es gehen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verloren. Durch Bauarbeiten und Zufahrten während der Brutperiode können zudem Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen.

Bodenbrüter inkl. Brutvögel bodennaher Gras- und Staudenfluren:

Es sind baubedingte Tötungen möglich, wenn Arbeiten entlang der Knicks und der Baufeldfreimachung zu einem Zeitpunkt ausgeführt werden, an dem die Arten im Gebiet anwesend sind. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen.

Durch Überplanung von offenen Standorten vorrangig im Bereich der landwirtschaftlichen Hofstellen, Randstrukturen und Staudenfluren kommt es zu Verlusten der Lebensräume von Bodenbrüterarten. Dies stellt einen Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG dar. Es wird als Minderung der Verluste berücksichtigt, dass Gründächer und neue Randstreifen angelegt werden, um die Nahrungsverfügbarkeit weiter zu sichern. Auch Randbereiche von Sukzessionsfläche und extensiver Grünfläche werden für die Arten Lebensraum wiederherstellen, der mit den Flächen M12, M13 und M22 auch störungsarm sein wird.

Ungefährdete Offenlandbrüter:

Offenlandarten kommen auf der Flächeninanspruchnahme und im indirektem Wirkraum vor. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb der Fläche des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen. Das Töten oder Verletzen von Vögeln wäre möglich, wenn Arbeiten innerhalb der Brut- und Jungenaufzuchtzeiten stattfände.

Für die Wiesenschafstelze ist eine Brut auf der Fläche möglich. Es besteht eine Eignung der intensiv genutzten Ackerflächen als Bruthabitat. Weiterhin ist eine Störung im Westen zu

erwarten (Meidestrukturen). Der Verlust betrifft für einige Paare die gesamte Lebensstätte. Der Ausgleich wird über den der Feldlerche mit abgedeckt, s. Maßnahme CEF 3.

Brutvögel menschlicher Bauten (Gebäudebrüter):

Gebäudebrütende Vogelarten verlieren durch das Vorhaben Lebens- und Fortpflanzungsstätten. Dies betrifft die beiden Wohnhäuser sowie den Gutshof. Folglich können Tiere direkt getötet oder Gelege zerstört werden. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. Für die hier störungsunempfindlichen Arten der Gebäude ist eine Beeinträchtigung auszuschließen.

Brutvögel der Wälder, Gebüsche und Kleingehölze:

Für die Gilde der in Wäldern brütenden Vogelarten sind direkte Betroffenheiten durch Abholzungen nicht gegeben. Es gehen keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verloren, da nicht in den Wald eingegriffen wird. Durch einen zusätzlichen Schutzstreifen zwischen Wald und Gewerbegebiet wird ein negativer Effekt weiter vermindert. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums gestört werden. Störungsanfällige Arten werden in der Einzelartbetrachtung näher erläutert.

Einzelartbetrachtung: Schwarzspecht, Neuntöter, Blaukehlchen, Star, Trauerschnäpper, (Rot- und Schwarzmilan)

Schwarzspecht, Star und Trauerschnäpper brüten im Glindbruch und sind über 300 m von der Flächeninanspruchnahme entfernt. Eine negative Beeinflussung ist für diese Arten auszuschließen. Durch die Nähe zur BAB 20 sind die Tiere eine gewisse Störung durch Lärm gewöhnt. Durch einen zusätzlichen Schutzstreifen zwischen Wald und dem Gewerbegebiet wird ein negativer Effekt weiter vermindert. Gleiches gilt für das Blaukehlchen, welches am Gewässer im Nordosten seinen Brutplatz hat. Rot- und Schwarzmilan wurden nur als Nahrungsgäste nachgewiesen und werden nicht weiter betrachtet. Der Neuntöter besitzt in Teilen des Geltungsbereichs sein Revier.

Einzelartbetrachtung Feldlerche und Wachtel: Für die Feldlerche und Wachtel sind Bruten auf der Fläche nachgewiesen. Es besteht eine Eignung der intensiv genutzten Ackerflächen als Bruthabitat. Die Zahl der Brutpaare wechselte für die Feldlerche von 2016 nach 2021 aufgrund anderer Ackernutzung auf den Flächen. Der Verlust stellt für einige Paare die gesamte Lebensstätte dar. Die Wachtel verliert nur einen Teilbereich ihres Habitats (im Südosten), sodass die Art wahrscheinlich am Standort erhalten bleibt. Eine Kompensation ist als vorgezogene Maßnahme erforderlich, s. Maßnahme CEF 3.

Einzelartbetrachtung Kranich: Ein Kranichpaar brütet östlich der Flächeninanspruchnahme in der Glindbruchniederung, da diese in 2021 in der Brutzeit nicht gemäht wurde. 2016 wurde die Art als Nahrungsgast festgestellt, wie auch ein weiteres Paar in 2021. Der großräumige Bereich Glindbruch mit angrenzenden Feuchtgrünlandflächen ist als Brutrevier einzustufen.

Bei den Bauarbeiten sowie bei der späteren Nutzung werden im Gewerbegebiet Lärmentwicklung und Störungen durch Bewegungen von Menschen und Maschinen auftreten. Für den östlich brütenden Kranich sind diese Störungen relevant, da er während der Brutzeit sehr störanfällig ist (bis zu 500 Meter Fluchtabstand). Der Abstand vom Brutplatz 2021 zur Flächeninanspruchnahme beträgt hier weniger als 75 m. Diese Störung kann zu einer Entwertung des Brutplatzes im Bereich Glindbruchniederung führen und erfordert eine Vermeidungsmaßnahme, s. Maßnahme AV2 Anlage eines Gehölzgürtels. Nach Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses für die BAB 20 ist in der Glindbruchniederung eine extensive Grünlandmahd erforderlich. Der Beschluss erfolgte allerdings vor der Brut des Kranichs, der vermutlich aufgrund der bisher nicht erfolgen Mahd in 2021 brüten konnte. Durch die genannte

Vermeidungsmaßnahme sowie in Verbindung mit dem größeren Bereich des Glindbruchs als Brutraum für den Kranich ist der Erhalt des Brutplatzangebots zu erwarten.

Koloniebrüter: Rauch- und Mehlschwalbe

Es sind baubedingte Tötungen möglich, wenn Arbeiten an Gebäuden innerhalb der Brutzeiten durchgeführt werden. Dies betrifft den Obst-Gutshof. Durch Bauarbeiten während der Brutperiode können Brutvögel innerhalb des indirekten Wirkraums ggf. gestört werden. In der Folge kann es zur Aufgabe von Gelegen kommen. Durch den Abriss des Hofes gehen die Lebensstätte und ganze Reviere vollständig verloren. Es liegt dann kein Verbotstatbestand nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies kann z.B. durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), wie sie in der vorliegenden Planung vorgesehen sind, sichergestellt werden.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Fledermäuse:

Direkte Tötungen von Fledermäusen sind bei Abriss der Gebäude möglich. Sommerquartiere und Wochenstuben sind in den älteren Eichen und dem Obst-Gutshof vorhanden. Störungen von Fledermäusen, z. B. durch eine Zunahme der Beleuchtung (Werbetafeln), können durch die Nutzung des Gebiets auftreten.

Durch die Flächeninanspruchnahme wird Acker- und Obstanbaufläche, eine Baumreihe (Pappeln) sowie diverse Bäume als Nahrungsfläche überplant. Von den überplanten Alleebäumen sind 10 potenzielle Höhlenbäume (ältere Linden). Der Bereich um die Hofstelle weist eine besonders hohe Fledermausaktivität auf.

Weitere Säugetiere: Wolf

Durch das Vorhaben finden keine Eingriffe in als Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Wolfes statt, diese liegen nicht im Geltungsbereich. Wandernde ggf. vorkommende Tiere werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ausreichend Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Amphibien:

Die Knoblauchkröte kommt an dem Kleingewässer im Westen der Fläche vor. Der Acker und das Gewässer liegen nicht im Geltungsbereich, jedoch im indirekten Wirkraum. Ein weiteres temporäres Kleingewässer mit Potenzial für die Art wird überbaut. Der Landlebensraum reicht potenziell in die Flächeninanspruchnahme. Eine Störung der Art ist möglich. Durch den Nachweis wurde der direkte Bereich um das Gewässer aus der Planung genommen, um den Erhalt der Art und um das Tötungsverbot zu gewährleisten. Der Laubfrosch im Osten des Untersuchungsraumes ist nicht weiter betroffen. Diese Bereiche liegen außerhalb der Wirkräume.

Ökologische/artenschutzfachliche Folgewirkungen auf den Glindbruch bei Umsetzung des in Kap. 6.3.4 beschriebenen Entwässerungskonzeptes:

Das Entwässerungskonzept sieht vor, dass Oberflächenwasser aus Teilflächen des Plangebietes nach Reinigung in den Glindbruchbach eingeleitet und in der Glindbruchniederung zurückgehalten wird (s. Kap. 6.3.4 und Abbildung 10). Je nach Zuleitungsmenge und Abflusssituation im Glindbruchbach erfolgt dadurch eine Vernässung von unterschiedlich betroffenen Flächen und Jährlichkeiten (s. Abbildung 23). Die Glindbruchniederung liegt nicht

im Geltungsbereich des B-Plans. Zur Klärung der Möglichkeit und Verträglichkeit der Rückhaltung von Oberflächenwasser in der Niederung bzw. zu den Folgewirkungen wurde ein Gutachten von Büro BBS erarbeitet (2021).

Dabei war zu beachten, dass in Teilflächen der Glindbruchniederung Ausgleichsmaßnahmen liegen, die im Zuge der Planfeststellung zur BAB 20 geplant und umgesetzt wurden. Gemäß Maßnahmenblatt (Nr. 1.6) hat die Ausgleichsfläche das Ziel einer Kompensation von Eingriffen in den Boden-Wasser-Haushalt (Grünlandbewirtschaftung, Verschluss von Drainagen). Die angegebenen Maßnahmen für Amphibien betreffen vermutlich nördlicher gelegene Flächen, auf denen Kleingewässer angelegt wurden. Diese liegen nicht im Wirkraum der Oberflächenwasserzuleitung.

Gemäß der Biotoptypenkartierung zum Untersuchungsraum des B-Planes (BBS 2017) finden sich im Süden „entwässerter Bruchwald WTe“ und „Ruderalfläche Rh“, die Ausgleichsfläche des LBV ist „artenarmes bis mäßig artenreiches Feuchtgrünland GYf“. Nördlich schließt sich „Feuchtgrünland und Röhricht (GNr)“ an.

Im Ergebnis zeigt das Gutachten, dass der angestrebte Grünlanderhalt unter bestimmten Voraussetzungen anzunehmen ist:

a. Das Wasser darf nicht zu lange auf den Flächen stehen, damit Trockenzeiten für eine Nutzung übrigbleiben, in denen dann Befahren für Mahd erfolgen kann. Eine Beweidung dürfte ausgeschlossen sein, da keine hochliegenden Flächen zum Ausweichen für Tiere vorhanden sind, sie erfolgt auch zurzeit nicht (keine Einzäunung).

   Eine 2-3 Tage andauernde Überstauung lässt Zeiträume von > 2 Wochen ohne Überflutung übrig, eine Mahd wird in der Zeit umsetzbar sein. Eine Vernässung ist zu erwarten, da die aktuellen Wasserstände im Graben länger im Jahr niedriger sein dürften. Dies entspricht den Ausgleichszielen. Da die Mahd weiter möglich ist, ist die Voraussetzung erfüllt.

b. Das Wasser darf nicht so lange auf der Fläche stehen, dass Feuchtgrünlandarten durch z.B. Schilf ersetzt werden oder die Grünlandvegetation abstirbt.

   Im Sommer und Herbst bei Wachstum der Pflanzen bedeuten wenige Tage Überstauzeit keine Beeinträchtigung für z.B. Flutrasen oder Feuchtgrünlandarten mit z.B. Sumpfdotterblume. Ein Überstau ist in Bachniederungen nicht unnatürlich, Sumpfdotterblumenwiesen finden sich häufig in Talauen. Sie werden dann aber natürlicherweise v.a. im Winter länger überstaut, wenn der Bach Hochwasser führt. Im Sommer sind kurze starke Flutereignisse möglich. Der Zeitraum von wenigen Tagen Überflutung im Sommer ist für die Feuchtvegetation verträglich. Bedeutender für die Steuerung der Pflanzenentwicklung ist die Pflege der Fläche (s.o.).

Auch hinsichtlich der kartierten Brutvögel sind keine Verschlechterungen zu erwarten, der Kranich in der Niederung profitiert von der Vernässung. Auch für die Amphibien ist nicht von einer Verschlechterung auszugehen.

Wasserqualität: Der Glindbruchniederung fließt derzeit über Grundwasser oder Oberflächenwasserabfluss Regenwasser aus landwirtschaftlicher Nutzfläche zu. Es ist daher im Bestand ein Eintrag von Nährstoffen und ggf. stofflicher Abschwemmung möglich. Aufgrund der geplanten Gewerbeflächen werden Nährstoffeinträge nicht mehr erwartet, da keine relevante Düngung auf Gewerbeflächen erfolgt. Auch Abschwemmungen von Boden sind in geringerem Umfang aufgrund von Versiegelung von Flächen anzunehmen.

Eine Zunahme von Verunreinigungen ist für den Abfluss von versiegelten Flächen gegeben. Das gesamte Regenwasser erreicht die Glindbruchniederung über die vorgesehenen Regenrückhaltebecken und die davor geschalteten Regenklärbecken, die gem. den gängigen Richtlinien gebaut werden. Insofern ist von einer ausreichenden Reinigung des Wassers auszugehen. Die Feuchtgrünlandniederung ist zudem ein wenig empfindlicher Biotoptyp gegenüber Einträgen aus der Luft oder dem Einzugsgebiet. Anders als bei z.B. Magerstandorten sind hier nährstoffreichere Bedingungen von Natur aus in der Niederung nicht untypisch.

Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität in der Glindbruchniederung wird daher nicht angenommen.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen für das Schutzgut Tiere:

Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten. Dementsprechend sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung negativer Auswirkungen des geplanten Vorhabens vorgesehen. Gem. der erarbeiteten Artenschutzprüfung ergibt sich aus artenschutzrechtlicher Sicht folgender Handlungsbedarf:

a) Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-1 Brutvögel/Bauzeitenregelung:

Tötungen von Vögeln können vermieden werden, indem sämtliche Eingriffe (Gebäudeabriss, Arbeiten zur Baufeldfreimachung, Baumfällungen, Abschieben von Boden und sonstige Vegetationsbeseitigungen sowie der Abtransport von Holz, Schnittgut etc.) außerhalb der Brutperiode, also zwischen September und Ende Februar, stattfinden.

Bei Negativnachweis, wenn durch Biologen nachgewiesen wird, dass keine Tiere betroffen sind, wäre eine abweichende Bauzeit möglich.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-2 Kranich:

Herstellen eines Abschirmgehölzes von ca. 25 m Breite zwischen Glindbruchniederung und Gewerbefläche (M11, 13, 21). Das Gehölz ist ausreichend funktionsfähig herzustellen, bevor die Bebauung der östlich an die Niederung angrenzenden Gewerbeflächen beginnt. Der Knick am Rande der Niederung ist bis zur Funktionsfähigkeit nicht auf den Stock zu setzen.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-3 Feldlerche:

Kleine Untersuchungsflächen für Altlasten, Kampfmittel, Archäologie oder Straßenerschließung sind im Geltungsbereich dann unkritisch, wenn die genauen Teilbereiche im Februar 2022 mit Flatterband + 10 m-Puffer als Vergrämungsmaßnahme abgesperrt werden. Hierfür sind Pflöcke 1,5 m hoch mit 1,5 m langem Flatterband bestückt zur Vergrämung einzusetzen. Die Fläche darf nicht brach gefallen liegen bleiben, da dann mit Arten der Staudenfluren zu rechnen ist.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-4 Fledermäuse/Bauzeitenregelung:

Gebäude:

Alle Eingriffe in Gebäude erfolgen außerhalb der Aktivitätsphase der Fledermäuse zwischen dem 01.12. und dem 28./29.02. des jeweiligen Folgejahres. Da Winterquartiere nicht ausgeschlossen werden können, ist zudem durch einen Biologen ein Negativnachweis erforderlich, so dass auch im Winter keine Tiere in Gebäuden vorhanden sind. Einige Gebäude stehen

derzeit leer, die Hofstelle wird noch bewohnt. Die Abrisszeitpunkte sind noch nicht bekannt, so dass auch der Zustand der Gebäude vor Abriss neu zu bewerten ist. Aktuell ist eine Wochenstube in der Hofstelle bekannt.

Gehölze:

Baumfällungen finden nur dann statt, wenn sich keine Fledermäuse darin aufhalten. Für Bäume und Gehölze mit Stammdurchmesser zwischen 20 und 50 cm (Sommerquartiere) ist ein problemloses Fällen außerhalb der sommerlichen Aktivitätsphase der Tiere möglich (im Zeitraum zwischen dem 01.12. und dem 28./29.02. des jeweiligen Folgejahres). Bäumen mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und mehr (potenzielle Winterquartierseignung) erfordern vor der Fällung im September/Oktober die Überprüfung von Höhlen auf Fledermäuse. Bei Negativnachweis sind Höhlen, wenn vorhanden, zu verschließen. Die Fällung ist dann nach Verschluss bis Ende Februar möglich.

Gehölze mit weniger als 20 cm sind auf Grund mangelnder Quartierseignung von dieser Bauzeitenregelung ausgenommen, hier muss jedoch die Bauzeitenregelung der Gehölzbrütenden Vogelarten beachtet werden.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-5 Fledermäuse/Beleuchtung:

Zur Beleuchtung sind insekten- und fledermausfreundliche Leuchtmittel, wie z.B. LEDs mit warmweißem Licht zu wählen (LEDs besitzen im Vergleich zu den meisten herkömmlichen Leuchtmitteln eine deutlich geringere Anziehungskraft auf Insekten, was sich sehr positiv auf die Nahrungsverfügbarkeit für Fledermäuse auswirkt und ein tödliches Anfliegen der Lampen weitgehend verhindert). Es ist sicher zu stellen, dass besonders die verbleibenden Gehölze frei von zusätzlicher Beleuchtung bleiben (im Vergleich zum Ist-Zustand vor Planungsumsetzung), um die hier verbleibenden Quartiere sowie installierte Ersatzquartiere (vgl. CEF-4 und 5) nicht zu entwerten. Balzreviere und Nahrungsflächen sind besonders zu berücksichtigen. Die Vorgabe gilt für alle Lichtquellen, d.h. Straßenbeleuchtung, Leuchtreklametafeln, Flächenbeleuchtung.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV-6 Knoblauchkröte Laichgewässer:

Bevor Gewässer Nr. 8 beseitig wird, muss sichergestellt werden, dass keine Amphibien in dem Gewässer sind. Es wird eine Kontrolle vorgesehen, gefundene Tiere müssen ggf. umgesiedelt werden, geeignet ist Gewässer Nr. 1. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist ein Amphibienzaun entlang der südwestlich angrenzenden Ackerfläche aufzustellen, der eine Wanderung in die Flächeninanspruchnahme verhindert. Durch Übersteighilfen ist die Wanderung aus dem Geltungsbereich in die Ackerfläche zu ermöglichen. Die Aufstellung ist nach dem aktuellen Zeitplan für die Laichzeit 2022 (März bis Juni) zielführend, da dann Tiere vermutlich in dem Gewässer 1 sind.

b) Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion/Ausgleichsmaßnahmen

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion können ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden, indem die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Arten im räumlichen Zusammenhang durch Ausgleichsmaßnahmen gesichert wird.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-1 (Gehölzvögel):

Wiederherstellung von Gehölzlebensraum i.d.R. im Umfang 1:1 zum Verlust. Da hier auch Altbäume betroffen sind (alte Kopfweiden, Alleebäume, Obstbäume, Knicks) ist eine flächengleiche Neupflanzung in größerem Umfang erforderlich. Der Verlust wird in Kap. 0 bilanziert. 660 lfdm Knicks werden entfernt und im Verhältnis 1:2 ausgeglichen. Dies erfolgt mit 1.430 lfdm im Gebiet. V.a. der 25 m breite Gehölzstreifen an der Glindbruchniederung wird störungsarm eingestuft und kann daher für die Verluste im Gebiet als ausreichend bewertet werden.

An der Nordseite (entlang der Kronsforder Landstraße) werden auf den Maßnahmen-Flächen M1-5 hainartige, blütenreiche Gehölze mit Wildobst und Bäumen endwickelt, so dass hier eine Aufwertung in diesem Bereich erfolgt (ca. 300 Bäume auf ca. 18.800 m²). Zusätzlich werden Gewerbeflächen, die an die Kronsforder Landstraße oder den Glindbruch direkt angrenzen, mit einem zusätzlichen 6 m breiten Gehölzgürtel auf den Gewerbegrundstücken eingefasst. Der Gehölzausgleich ist damit für Gehölzbrüter, außer Goldammer und Baumpieper als störungsempfindliche Arten, ausreichend.

Da zudem Höhlenbäume verloren gehen, werden zum Ausgleich Nischen- und Höhlenbrüterkästen vorgesehen. Für die überplanten 10 Bäume mit Höhlenpotenzial sind 20 Ersatzkästen vorgesehen (Faktor 1:2). Für alte Kopfweiden an dem Gewässer Nr. 8 wird vorgesehen, diese nördlich und westlich des Knicks auf die geplante Gehölzfläche umzusetzen. Auch wenn die Stämme nicht anwachsen, stellen die Höhlen darin einen Erhalt an Lebensraum für Vögel und Fledermäuse dar.

Goldammer und Baumpieper finden auf den Ausgleichsflächen der Feldlerche (s.u.) eine durch. die Maßnahmen erhöhte Nahrungsverfügbarkeit. Die Zahl der Brutplätze/-paare wird. daher in den Randbereichen der beiden Kompensationsflächen erhöht. Die Flächen sind dem Feldlerchenkonzept zu entnehmen. Ein zusätzlicher Ausgleich für Goldammer und Baumpieper ist nicht nötig.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme AA-2 Nischen- und Höhlenbrüter:

Um den Fortfall von potenziellen Brutplätzen auszugleichen, werden unterschiedliche Nistkästen für Vögel erforderlich

Abriss Wohnhäuser: Die drei Wohnhäuser an der Kronsforder Landstraße weisen unterschiedliche Eignungen für Brutvögel der Gebäude auf. Maßgebend für die Kompensation ist die Hofstelle. Es wird empfohlen, in neu zu bauenden Gebäuden auch Vogelbrutplätze mit beim Bau herzustellen. Dies ist jedoch nicht ausreichend regelbar, so dass Ersatzkästen zur Anbringung auch an Bäumen vorgesehen werden.

Abriss landwirtschaftlicher Hof mit Wohnhaus: Nischenbrüter: festgestellt 15 Reviere, Kompensation 20 Nischenbrüterkasten (5 Stck. als Sicherheit zusätzlich vorgesehen)

Höhlenbrüter: angenommen 15 Reviere unterschiedlicher Arten, u.a. Meisen aber auch z.B. Gartenrotschwanz, Kompensation 15 Nistkästen,

In Summe sind somit 35 Kästen für Nischen- und Höhlenbrüter erforderlich.

c) CEF-Maßnahmen (Continuous Ecological Functionality)

Bei CEF-Maßnahmen handelt es sich um vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, deren Funktionsfähigkeit spätestens bei Beginn der Beeinträchtigung der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegeben sein muss.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-1 Rauchschwalbe:

Um den Fortfall der Brutplätze in Gebäuden zu kompensieren, ist die Wiederherstellung von Brutplätzen erforderlich. Zwei Möglichkeiten:

1) Schwalbenhaus: Da die Art in Gebäuden brütet, ist hier eine besondere Bauweise erforderlich. Die Anzahl und der Ort sind über spätere Bauanträge zu präzisieren. Nach dem heutigen Stand wäre ein sogenanntes Schwalbenhaus herzustellen oder die Anzahl von 10 Nistplätzen in anderen Stallungen zusätzlich anzubringen und zu sichern. Es sind Standorte nötig, die im näheren Umfeld Grünland mit Beweidung (Pferde, Kühe, Schafe) aufweisen, damit Nahrung für Vögel verfügbar ist.

2) Am Wertstoffhof Niemark befinden sich weitere Rauchschwalben. Dieser Brutplatz könnte erweitert und aufgewertet werden (Anbringung 10 Kunstnester).

Es sollte eine Entfernung von 2 km nicht überschritten werden, dieses ist jedoch bei Umsetzung zu überprüfen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-2 Mehlschwalbe:

Um den Fortfall der Brutplätze an Gebäuden zu kompensieren, ist die Wiederherstellung von Brutplätzen erforderlich. Da die Art außen an Gebäuden brütet, ist hier mit Nisthilfen Ausgleich zu schaffen. Anzubringen auf Süd- oder Ostseite der Gebäude unter Dachüberständen mindestens im 1. Stockwerk. Die Anzahl ist im Zuge der Zulassung von Abrissarbeiten über Bauanträge zu ermitteln, wenn diese geplant werden. Es ist ein Ausgleich von 1:2, d.h. pro Nest sind 2 Nistmöglichkeiten vorzusehen; derzeit anzusetzen: 8 Nester x 2 = 16 Kunstnester. Kombinierbar mit CEF-1. Dies ist vorgezogen möglich und kann vor Abriss des Obsthofes erfolgen, da dieser nicht unmittelbar abgerissen werden wird**.**

Alternativ ist ein aufgeständertes Schwalbenhaus möglich, das im Nahbereich von Nahrungsflächen denkbar ist. Ein möglicher Standort für ein Schwalbenhaus wären die Viehweiden östlich des Geltungsbereiches, nördlich vom Glindebruch nahe der Laubfrosch-Funde. Eine weitere Möglichkeit wäre die Aufwertung der Brutmöglichkeiten am Wertstoffhof Niemark, wo ebenfalls Schwalben in den Hallen brüten (s.o.). Mehlschwalben können auch ein aufgeständertes Schwalbenhaus besiedeln (anders als Rauchschwalben) oder mit an einem Rauchschwalbenhaus untergebracht werden.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-3 Feldlerche und Wachtel:

Um den Fortfall der Brutplätze auszugleichen, werden zwei landwirtschaftliche Flächen mit Ökolandbau und Vogelschutzauflagen hergestellt, die 6 Feldlerchen-Paare und 1 Wachtel-Paar kompensieren. Hierzu wurde von Büro BBS ein Feldlerchenkonzept erarbeitet (2021).

Um das Ziel einer Aufwertung für Feldlerchen zu erreichen, ist auf den Flächen grundsätzlich nur Ökolandbau mit Einschränkungen für den Vogelschutz zulässig. Dies kann über die Anlage von Brachestreifen als optimal geeignete Brutplatzangebote oder durch die Nutzung der

Gesamtfläche durch mindestens 2 Anbaufrüchte / Jahr nebeneinander mit verdoppeltem Reihenabstand und mit eingeschränkter mechanischer Bearbeitung (z.B. Hacken, Striegeln) in der Brutzeit erfolgen. Der Anbau von Raps und Mais ist generell nicht zulässig.

Die Maßnahme muss als vorgezogene (CEF) Maßnahme vor Verlust der Lebensstätten umgesetzt werden. Es ist während der Erschließung der Straßen im Geltungsbereich noch genug Platz für eventuelle Bruten und rastende Vögel, wenn die Flächen nicht weiter landwirtschaftlich bestellt werden. Sie bieten Feldlerche und Wachtel noch zum Übergang ein geeignetes Bruthabitat bis die Kompensation verfügbar ist. Dies ist wie folgt vorgesehen:

- Fläche Pennmoor (ca. 12 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15): Verfügbar ab Frühjahr 2022 als Brache- und Ökolandbaufläche
- Fläche Reeke (ca. 8,8 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11): Verfügbar ab Frühjahr 2023 als Brache- und Ökolandbaufläche

In 2022 wird nur ein Teilbereich des Eingriffs in der Brutzeit mit vorab Vergrämung erfolgen, so z.B. für Erschließung, Untersuchungen zu Archäologie oder Kampfmitteln (s.o.). Seitlichen Flächen können als Brachen zusammen mit der Fläche Pennmoor in 2022 Habitatverluste kompensieren. 2023 ist die weitere Bebauung möglich, da auch Fläche Reeke als Kompensation verfügbar ist.



Abbildung 16: Kompensationsflächen Pennmoor (links) und Reeke (rechts)

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-4 Gebäudefledermäuse:

Um den Fortfall von Wochenstube innerhalb der Hofstelle auszugleichen, werden Fledermaushöhlen in der Nähe des Vorhabengebietes installiert. Um den Besatz der Fledermauskästen mit höhlenbrütenden Vögeln (insbes. Meisen) zu vermeiden, ist gleichzeitig mit der Fledermaushöhle am selben Baum auch ein Vogelnistkasten (Meisenhöhle) anzubringen (s.a. AA1). Sowohl die Fledermaus- als auch die Meisenhöhlen müssen einmal jährlich im Herbst gereinigt werden, um die Funktionsfähigkeit des Ausweichquartiers auf Dauer gewährleisten zu können. Die Fledermausquartiere sind vor Abriss der Gebäude anzubringen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme CEF-5 Baumfledermäuse:

Um den Fortfall von potenziellen Wochenstuben von Baumfledermäusen an der Kronsforder Landstraße auszugleichen, werden Fledermaushöhlen in der Nähe der gefällten Bäume installiert. Um den Besatz der Fledermauskästen mit höhlenbrütenden Vögeln (insbes. Meisen)

zu vermeiden, ist gleichzeitig mit der Fledermaushöhle am selben Baum auch ein Vogelnistkasten (Meisenhöhle) anzubringen. Sowohl die Fledermaus- als auch die Meisenhöhlen müssen einmal jährlich im Herbst gereinigt werden, um die Funktionsfähigkeit des Ausweichquartiers auf Dauer gewährleisten zu können. Die 10 Fledermausersatzquartiere sind vor Fällung der Bäume anzubringen und können mit der Maßnahme AA-1 verrechnet werden.

6.3.7 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Ausgangssituation

In Abbildung sind die nächst gelegenen FFH- und Vogelschutzgebiete an der Wakenitz bzw. in der Grönauer Heide dargestellt.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Aufgrund der großen Entfernung und der trennenden Wirkung der BAB 20 und der Bahnlinie Lübeck – Ratzeburg sind keine Beeinträchtigungen von bzw. Wirkungszusammenhänge mit den nächst gelegenen FFH- und Vogelschutzgebieten zu erwarten.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft

Ausgangssituation

Luft: Wie bereits dargestellt liegt gemäß der Themenkarte des Gesamtlandschaftsplans „Klima und Luftgüte in der Hansestadt Lübeck bewertet anhand des Luftgüteindexes“ (Plan 6) das Plangebiet in einem Gebiet von hoher Luftqualität. Der Luftgüte-Index von 1,6-1,8 entspricht der höchsten Wertstufe.

Klima: Wie bereits ebenfalls dargestellt, liegt das Plangebiet im bzw. am Rande eines Bereichs einer großflächigen übergeordneten Kaltluftleitbahn.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Jede Bebauung bzw. Versiegelung von bisher offenen und mit Vegetation bestandenen Flächen bewirkt eine mikroklimatische Veränderung der bestehenden Situation. So wird die geplante Bebauung die oben beschriebene bioklimatische Funktion des Plangebiets in gewissem Maße beeinträchtigen.

Aufgrund der geplanten hohen baulichen Dichte mit einer GRZ von 0,8 in Verbindung mit voraussichtlich großflächigen Gewerbebauten ist der Spielraum für eine gute Durchlüftung im geplanten Gewerbegebiet relativ eingeschränkt. Insofern kommt den Optionen der Durchgrünung mit Bäumen eine besondere Bedeutung zu, da sich diese durch die Verdunstungskühlung elementar auf das Mikroklima auswirken und damit eine wertvolle Vorsorgemaßnahme für Hitzeperioden darstellen. Zudem steigern die Bäume die CO2-Bindung im Gebiet und tragen somit zur Verbesserung der Luftqualität dar.

In Kap. 0 Schutzgut Pflanzen und in Kap. 6.3.4 Schutzgut Wasser werden ausführlich die geplanten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet dargestellt, die die klimatische Situation im zukünftigen Gewerbegebiet deutlich verträglicher werden lassen sowie die Beeinträchtigungen der lokalen Wasserhaushaltsbilanz minimieren (s.u.).

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens im Plangebiet und damit der Luftschadstoffe wird sich im Vergleich zum Bestand erhöhen. In der Hansestadt Lübeck gibt es insgesamt 3 Luftmessstationen des Landes, die kontinuierlich messen. Zwei befinden sich an geeigneten verkehrsexponierten Standorten in der Fackenburger Allee und der Moislinger Allee. Eine weitere Messstation zur Erfassung der Hintergrundbelastung ist im Hochschulstadtteil positioniert. Geeignete Standorte sind in der Regel Orte mit einem hohen Verkehrsaufkommen in Kombination mit einer engen bzw. geschlossenen Bebauung. In den vergangenen Jahren wurden in Lübeck keine Grenzwertüberschreitungen (z.B. Feinstaub PM10 und NOx) festgestellt. Die Kronsforder Landstraße weist im Bereich nördlich der BAB A 20 eine lockere, einseitige Bebauung auf. Auch wenn sich die Verkehrsbelastung durch den Ausbau der Wasserfahr und die Erschließung des neuen Gewerbegebietes erhöhen wird, so ist nach erster Einschätzung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutzes in diesem Bereich nicht mit einer Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zu rechnen.

Darüber hinaus liegt eine Luftschadstofftechnische Stellungnahme des Büros Zech Umweltanalytik GmbH von März 2022 vor mit einer Einschätzung der Immissionssituation verursacht durch die planinduzierten Mehrverkehre für die Grundstücke Kronsforder Landstraße 70 – 112. Die Ergebnisse der Untersuchung verdeutlichen, dass die Zusatzbelastung im direkten Vergleich zur bereits bestehenden örtlichen Vorbelastung eher als gering einzuschätzen ist und somit nur einen geringen Einfluss auf die Gesamtbelastung hat.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV für alle betrachteten Luftschadstoffe werden durch die resultierende Gesamtbelastung – verursacht durch das abgeschätzte künftige Verkehrsaufkommen - jeweils direkt an den Immissionsorten Kronsforder Landstraße 70 – 112 eingehalten.

Eine Verschlechterung der Luftgüte aufgrund der Emissionen der Betriebe ist nicht zu erwarten, da hier ein Gewerbegebiet festgesetzt wird und diese nach § 8 BauNVO vorwiegende der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben dienen. Außerdem werden die ansiedlungswilligen Betriebe dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung vorsehen müssen. Im Einzelfall können im Baugenehmigungsverfahren Auflagen zur Minimierung von Geruchs- und Schadstoffemissionen (z.B. Filteranlagen) verfügt werden. Eine Festsetzung von vorbeugenden Maßnahmen im Bebauungsplan ist nicht möglich, da es sich um eine Angebotsplanung handelt und die Art der ansiedlungswilligen Betriebe noch nicht bekannt ist. Eine Festsetzung ist auch nicht erforderlich, da im nachfolgenden Genehmigungsverfahren erforderlichenfalls betriebsbezogene Auflagen festgelegt werden müssen.

Im integrierten Rahmenkonzept Klimaschutz (2010) bzw. von der Klimaschutzleitstelle wird für Neubauvorhaben empfohlen, die Rentabilität einer gemeinsamen Wärmeerzeugung zu prüfen bzw. die Dachausrichtung und Dachformen so zu gestalten, dass Eigentümer:innen thermische Solaranlagen bzw. Photovoltaikanlagen wirtschaftlich betreiben können. Auf den überwiegend flachen oder flach geneigten Dächern der Gewerbebauten können diese mit extensiver Dachbegrünung kombiniert werden.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft werden folgende Festsetzungen und Regelungen getroffen:

- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung) durch extensive Dachbegrünung;
- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung, CO2-Bindung) durch Begrünungsmaßnahmen auf den privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Heckenpflanzungen, Knickneuanlagen);

- Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstungskühlung, CO2-Bindung) durch Begrünungsmaßnahmen im Bereich der öffentlichen Grünflächen und Straßenräume (Straßenbaumpflanzungen, Begrünung von Stellplatzanlagen, Knickneuanlagen, Anlage von Knickschutzstreifen an zu erhaltenden und neu anzulegenden Knicks, Anlage von naturnahen Retentionsflächen, Anlage von Gehölzflächen);
- Verringerung der Versiegelung durch Verwendung von wasserdurchlässigen Oberflächenbelägen;
- Prüfen einer gemeinsamen Wärmeerzeugung.

6.3.9 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Erholung

Ausgangssituation

Die BAB 20 markiert im Bereich Genin derzeit ungefähr die südliche Grenze der Ausdehnung der (vor)städtischen Wohn- und Gewerbegebiete der Hansstadt Lübeck. Sie bildet damit eine Zäsur zwischen Vorstadt und ländlich geprägter Kulturlandschaft, die sich auch im Landschaftsbild deutlich ausdrückt. Der Raum südlich der BAB 20 – und damit auch das Plangebiet - wird derzeit durch die für Schleswig-Holstein typische Knicklandschaft mit Ackerflächen und gliedernden Knicks geprägt. Die unmittelbar südwestlich an die Autobahntrasse angrenzenden Flächenstreifen wurden im Rahmen der Planfeststellung für die Autobahn als Ausgleichsflächen angelegt und mit Gehölzen bepflanzt sowie Amphibiengewässer angelegt. Sie bilden mit der Glindbruchniederung ein größeres naturnahes Areal.

Die Topographie im Plangebiet ist leicht kuppig (s. auch Abbildung). Parallel zur Kronsforder Landstraße verläuft in ca. 200 m Entfernung ein leichter Höhenrücken, im Anschluss daran fällt das Gelände leicht zur Glindbruch-Niederung ab.

Das gesamte Plangebiet wird durch die für die schleswig-holsteinische Kulturlandschaft typische Knickstruktur sowie zwei prägnante Baumreihen gekammert und überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Der überwiegende Teil der Knicks verläuft in Nordwest-Südost-Ausrichtung.

Bis vor wenigen Jahren wurde ein großer Teil des Plangebietes noch für den Obstbau genutzt. Ein geringer Teil der Obstplantagen ist noch am südlichen Rand des Plangebietes (M12) sowie im direkten Umfeld des alten Obsthofes an der Kronsforder Landstraße erhalten. Die umfängliche Rodung der Obstbäume wurde dabei durch Kompensationsmaßnahmen am Rand der Glindbruch-Niederung sowie im Bereich von Knicklücken innerhalb des Plangebietes ausgeglichen (s. auch Tabelle 15).

Ein größerer Teil der vorhandenen Knicks ist aufgrund eines hohen Baumanteils (ältere Eichen) in die höheren Wertstufen des Knickbewertungssystems eingeordnet. Das Knicksystem wird zudem durch zwei landschaftsbildprägende Baumreihen ergänzt: zum einen durch eine dichte und in Nordwest/Südost-Ausrichtung verlaufende Pappelreihe, die wahrscheinlich als Windschutz für die Obstbaumkulturen angelegt wurde, zum anderen durch eine parallel verlaufende Buchenreihe (s. auch Kap. 0). Beide Baumreihen sind auf Grund ihrer Größe und linearen Ausdehnung von weit her sichtbar. Die Pappelreihe ist extrem windbruchgefährdet.

Ein weiteres gliederndes Element der Kulturlandschaft bildet die Allee an der Kronsforder Landstraße, die beidseitig, allerdings teilweise lückig, aus Linden unterschiedlichen Alters bestanden ist. Die Kronsforder Landstraße ist Teil der „Alten Salzstraße“ und fungiert seit

Jahrhunderten als überörtliche Verbindung zwischen der Hansestadt und Lauenburg. In Tabelle 4 sind alle Alleebäume der südlichen Alleereihe (die nördliche Alleereihe liegt außerhalb des Plangebietes) gelistet. Sie sind ähnlich wie die beiden o.g. Baumreihen ortsbildprägend und weithin sichtbar.

Südlich des Plangebietes liegen die verschiedenen baulichen Anlagen der Deponie Niemark (Recyclinghof, MBA) sowie der weithin sichtbare Deponiekörper.

Nach Südosten grenzt der naturnahe Niederungsbereich Glindbruch an das Plangebiet. Im Gegensatz zur ELK-Niederung und zum Sauren Bruch ist der Glindbruch sehr viel stärker bewaldet und bildet eine großräumige und dichte grüne Kulisse nach Südosten.

Das Plangebiet selbst ist derzeit für landschaftsbezogene Erholungszwecke nicht erschlossen. Nähere Ausführungen zum Thema Erholung s. Kap. 6.3.2.

Sichtbeziehungen/Vorbelastungen:

Die beschriebenen Knicks und Baumreihen sind typische und prägende Elemente der historisch gewachsenen Kulturlandschaft. Ihre Dichte und Ausprägung bestimmen im Wesentlichen die Sichtbeziehungen wie auch die sichtverschattenden Wirkungen in der freien Landschaft. Als Vorbelastungen in Bezug auf das Landschaftsbild sind technische Bauwerke wie der Deponiekörper Niemark, die zugehörigen Betriebsgebäude sowie die BAB 20 zu nennen, die ebenfalls die Sichtbeziehungen in der Kulturlandschaft prägen (lila Flächen in Abbildung 17).

Abbildung 17 zeigt wichtige erholungsbezogene Sichtbeziehungen aus dem Umfeld auf das Plangebiet, z.B. von der Straße Karkbrede (nordöstlich der BAB 20) bis zum Plangebiet oder vom direkt am ELK verlaufenden Rad- und Wanderweg „Alte Salzstraße“ bzw. von den Höhenlagen westlich der ELK-Niederung (Straße Eckbusch) auf das Plangebiet.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Die Überformung des derzeit ländlich geprägten Plangebietes mit einem Gewerbegebiet ist trotz der Vorbelastungen durch die Deponieanlagen als erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild zu bewerten. Die sichtverschattende und gliedernde Funktion des teilweise zu erhaltenden Knicksystems sowie der Erhalt der markanten Buchenreihe (die Pappelallee wird überplant) kann dabei im Hinblick auf die starke Landschaftsbildveränderung eingriffsminimierend wirken. So kommt dem Erhalt der rahmenden Knicks im Übergang zur freien Landschaft eine große Bedeutung zu (z.B. Knick M6, M17, M20). Zur Stärkung der Sichtverschattung werden die Knicks M6 und M17 durch zusätzliche Überhälter ergänzt. Auch die Buchenreihe wird durch zusätzliche Baumpflanzungen in den Lücken ergänzt und darüber hinaus deutlich nach Nordosten verlängert (M9/10).

Als Puffer zwischen der landschaftsbildprägenden Allee und dem geplanten Gewerbegebiet ist parallel zur Kronsforder Landstraße ein ca. 30 m breiter Grünstreifen (M1-5) vorgesehen, der die räumliche Erlebbarkeit der Allee sowie eine landschaftliche Einbindung der geplanten Gewerbeflächen gewährleisten soll. Der Grünstreifen wird hainartig mit Wildobstgehölzen bepflanzt, die als Reminiszenz an die ehemalige Nutzung der Flächen als Obstgut wirken und dazu beitragen, die großmaßstäblichen Gewerbegebäude (geplante Gebäudehöhen s.u.) landschaftlich einzubinden (s. auch Kap. 0 und Abbildung 12).



Abbildung 17: Sichtbeziehungen (Sommer) zum geplanten Gewerbegebiet

Weiterhin tragen die geplanten umfänglichen Baumpflanzungen im Bereich der privaten Gewerbegrundstücke zur Durchgrünung und Gliederung im Gewerbegebiet bei. Die Festsetzungen sehen eine Bepflanzung aller Grundstücksgrenzen mit dichten Baumreihen vor: zu

den Straßen und den Nachbargrundstücken in einem 3 m breiten Pflanzstreifen und zu den Rändern bzw. zur freien Landschaft hin in einem 6 m breiten Pflanzstreifen. Zudem werden alle Planstraßen mindestens einseitig durch einen durchgängigen Grünstreifen mit Baumreihen (Abstand 12 m) begrünt. Außerdem sind Knickneuanlagen geplant, die ebenfalls zur Durchgrünung des Gewerbegebietes beitragen (M14, 16, 19). Die geplanten Begrünungen sind in Kap. 0 ausführlich beschrieben (s. auch Abbildung).

Geländemodellierung: Wie bereits in Kap. 5.2.2 b) dargelegt ist es vorgesehen, das Gelände in Teilbereichen aufzuhöhen und in Teilbereichen abzutragen. Mit dem Ziel, die Bodenbewegungen zu minimieren und die Bodenmassen im Plangebiet zu verteilen, ohne in größerem Umfang Boden außerhalb des Plangebiets zu verbringen bzw. in das Plangebiet anzuliefern, wurde ein Bodenmanagementkonzept erstellt. Im Ergebnis sollen in den Teilgebieten GE 1, GE 3, GE 5, GE 8 südlich / östlich der Planstraßen B und C Geländehöhen zwischen 11,70 m und 13,20 m ü.NHN angelegt werden. Die Grundstücke im zentralen Bereich (Teilgebiete GE 2, GE 4, GE 6, GE 9) sowie die Grundstücke am östlichen und westlichen Rand des Plangebiets (Teilgebiete GE 1, GE 7) werden mit Geländehöhen zwischen 12,80 m und 14,70 m ü.NHN modelliert.

Gebäudehöhen: Zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden die zulässigen Gebäudehöhen im Gewerbegebiet begrenzt. Dabei wird für den überwiegenden Teil des Gewerbegebiets (Teilgebiete GE 1 bis GE 4, GE 6, GE 9) eine maximale Gebäudehöhe von 30 m ü.NHN festgesetzt, was je nach Höhenlage der Grundstücke die Errichtung von 15,40 bis 18,00 m hohen Baukörpern über Gelände ermöglicht. Am westlichen Rand des Plangebiets (Teilgebiet GE 7) werden Gebäudehöhen von 25 m ü.NHN festgesetzt. Die Grundstücke im Teilgebiet GE 7 sind für eine kleinteiligere Parzellierung und Bebauung vorgesehen, sodass hier auch nur geringere Gebäudehöhen (10,30 m bis 12,30 m) erforderlich sind.

In den Teilgebieten GE 5 und GE 8 sollen größere Gebäudehöhen zugelassen werden, um auch eine Bebauung mit höheren Hallen zu ermöglichen. Es sollen hier Gebäudehöhen von bis zu 38 m ü.NHN (GE 5) bzw. 42 m ü.NHN (GE 8) festgesetzt werden. Dies ermöglicht eine Bebauung auch mit höheren Hallen oder Hochregallagern von bis zu 24,8 m Höhe (GE 5) bzw. 30,3 m Höhe (GE 8). Die Zulässigkeit einer absoluten Gebäudehöhe von rd. 30 m im Teilgebiet GE 8 berücksichtigt die Anforderungen eines konkreten Ansiedlungsvorhabens.

Alleebäume: Durch die geplante Anbindung des Gewerbegebietes an die Kronsforder Landstraße in Form von zwei Knotenpunkten und den damit verbundenen neuen Abbiegespuren werden 18 Alleebäume der südlichen Alleebaumreihe überplant (s. auch Tabelle 4 und Matrix zur Variantenbetrachtung im Anhang). Dies betrifft jüngere aber auch ältere Linden. Dadurch, dass die Knotenpunkte relativ nah beieinanderliegen (ca. 500 m), entstehen in diesem Teilstück der Allee zwei relativ schnell aufeinanderfolgende Lücken in der Südreihe. Der Eingriff in die geschützte Allee ist bei allen untersuchten Erschließungsvarianten als erheblich zu betrachten. Zum Ausgleich werden im gesamten Abschnitt (BAB 20 bis Raabrede) 54 neue Alleebäume auf der Südseite gepflanzt, so dass langfristig wieder ein vollständiger Lückenschluss erreicht wird. Die Neupflanzungen der Alleebäume erfolgen dabei auch in Bereichen, wo auch im Bestand eingriffsunabhängig bereits Lücken in der Allee zu verzeichnen sind.

Erholung: Die beschriebene visuelle Beeinträchtigung des derzeit landschaftlich geprägten Landschaftsraumes durch die geplante Überformung als Gewerbegebiet bedeutet i.d.R. auch eine Einschränkung der Erholungswirkung einer Landschaft. Das Plangebiet selbst verfügt derzeit nicht über erholungsrelevante Infrastruktur, aber das benachbarte Umfeld (Elbe-Lübeck-Kanal, Raabrede).

Ein Ausgleich für die Beeinträchtigung besteht in der Optimierung der erholungsrelevanten Infrastruktur im Bereich Raabrede sowie einer fußläufigen Anbindung des Gewerbegebietes an das Wegesystem im Glindbruch, weitere Informationen hierzu s. in Kap. 6.3.2.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/Erholung

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden folgende Festsetzungen und Regelungen getroffen:

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Ergänzung von Überhältern in randlich gelegenen Knicks zur Stärkung der Sichtverschattung der großmaßstäblichen Gewerbebebauung;
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen;
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof;
- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen;
- Neupflanzungen von Alleebäumen;
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä.);
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 300 Wildobstgehölzen;
- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung;
- Anlage von extensiven Dachbegrünungen;
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede;
- Rückbau des Knotenpunktes Raabrede / Kronsforder Landstraße, Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr bzw. straßenunabhängige Führung.
- Neubau eines Erholungsweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch;

6.3.10 Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten

Für die Bauphase können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten Genehmigungsebene, so dass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung der Planung wirksam vermieden werden können.

Artenschutzfachliche Schutzbestimmungen und -fristen werden in Kap. 0 benannt.

Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Zur Art und Menge der Abfälle, die aufgrund der Umsetzung der Planung anfallen, können auf Ebene der Bebauungsplanung keine detaillierten Angaben gemacht werden, da die gewerblichen Nutzungen noch nicht feststehen. Ihre umweltschonende Beseitigung und Verwertung werden durch entsprechende fachgesetzliche Regelungen sichergestellt.

Eingesetzte Techniken und Stoffe

Zu den eingesetzten Techniken und Stoffen, die in den durch die Planung ermöglichten Vorhaben verwendet werden, können auf Ebene der Bebauungsplanung keine konkreten Angaben gemacht werden, da die gewerblichen Nutzungen noch nicht bekannt sind. Auf der Bebauungsplanebene nicht absehbare Umweltauswirkungen sind auf der Zulassungsebene zu prüfen.

Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Die Planung ermöglicht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht. Im Umfeld des Plangebietes befinden sich auch keine Gebiete oder Anlagen, von denen eine derartige Gefahr für die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet ausgeht.

6.3.11 Auswirkungen auf Kultur- und andere Sachgüter

Ausgangssituation

UNESCO Welterbe „Lübecker Altstadt“ (außerhalb des Plangebietes):

Das Plangebiet liegt ca. 7 km westlich des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“. Gemäß DSchG SH 2015 stehen Welterbestätten als Schutzzonen unter Denkmalschutz, ohne dass es hierzu einer gesonderten Festsetzung durch eine Rechtsverordnung bedarf. Bei Bauvorhaben und Planungen außerhalb der Altstadt und deren Pufferzone sind insbesondere die schützenswerten Ansichten und Sichtachsen zu berücksichtigen.

Im September 2010 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Managementplan für die UNESCO Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ beschlossen. Der Managementplan dient als verbindliches Planungsinstrument unter anderem dazu, die Ziele und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege, Nutzung und Entwicklung der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ festzulegen. Das Plangebiet liegt gemäß Managementplan außerhalb der sogenannten Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Lübecker Altstadt“.

Allerdings bestehen auch außerhalb der Pufferzone und auch außerhalb des Lübecker Stadtgebietes zahlreiche Sichtbeziehungen, die eine eindeutige Orientierung zur Altstadtsilhouette Lübecks als unverwechselbares Erkennungsmerkmal des Lübecker Raumes bieten. Bauliche Maßnahmen und Vorhaben sind auf ihre Verträglichkeit mit den schützenswerten Stadtansichten, Blickbeziehungen und Sichtachsen zu überprüfen. Das betrifft insbesondere die Höhenentwicklung und das bauliche Maß von Vorhaben in Bezug auf die Stadtansichten aus den Umlandregionen. Das Plangebiet befindet sich im Bereich der

- Streckensicht Nr. 12 südlich Sierksrade sowie des
- Spots Nr. 13 südlich Kastorf (Christianshöhe, s. auch Abbildung 18).

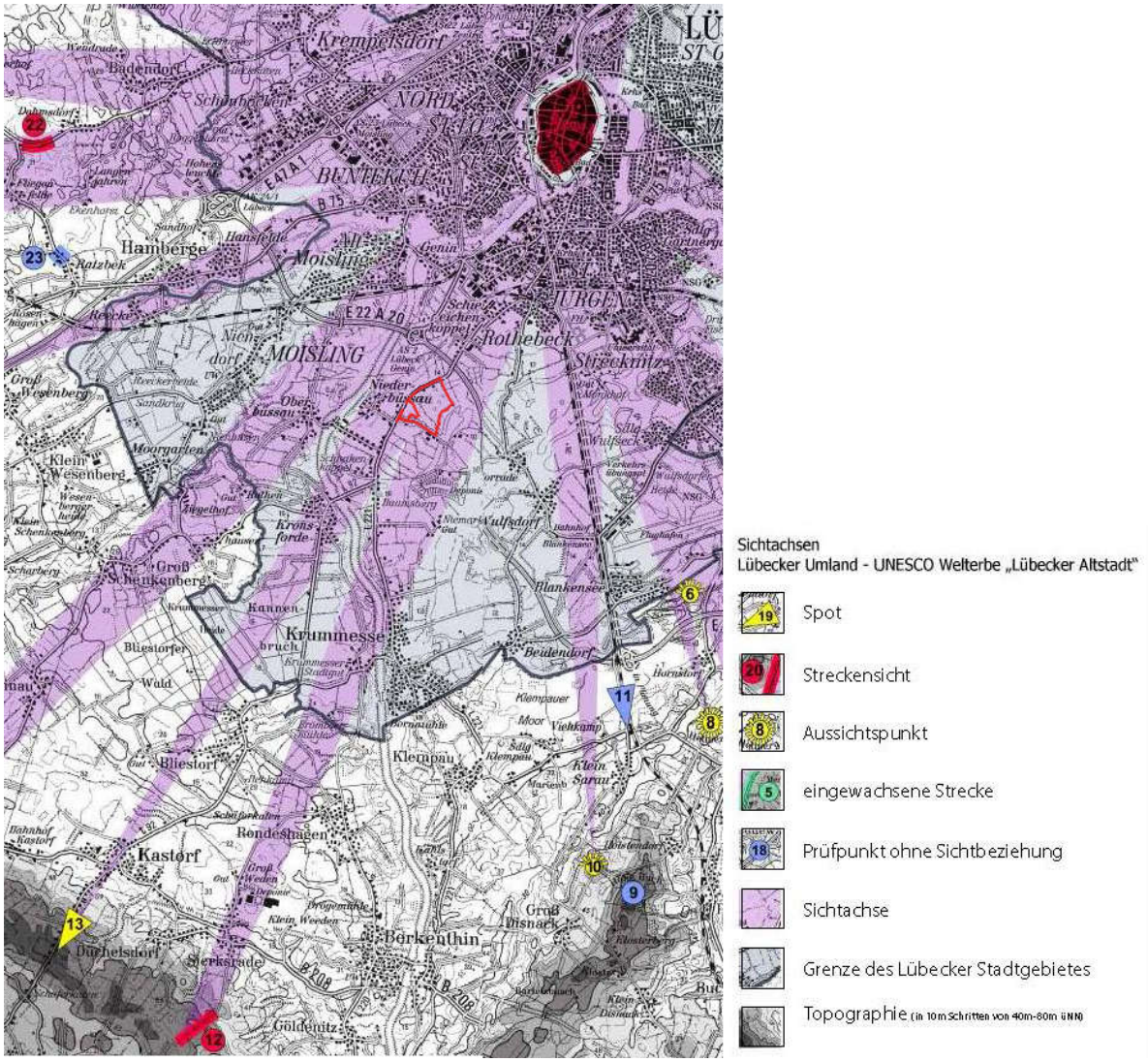


Abbildung 18: Sichtachsenkarte „Welterbe Lübecker Altstadt" (Streckensichten in rot)

Im Sommer 2017 konnte die Streckensicht Nr. 12 optisch nachvollzogen werden, der Spot Nr. 13 jedoch nicht.

Im Winter 2021 wurde eine Sichtachsenstudie erarbeitet, die an Hand von Fotos, Luftbildern und Schnitten darlegt, dass die ca. 16 km langen Sichtachsen zur Altstadt nur sehr eingeschränkt überhaupt mit dem menschlichen Auge erfassbar sind. Der Spot an der L92 südlich von Kastorf (Höhe Bushaltestelle) wird zudem durch das geplante Gewerbegebiet nicht tangiert. Die Streckensicht südlich Sierksrade ist neben der sehr großen Entfernung zudem durch vorhandene Vegetationsstrukturen und Hügelkuppen nur an wenigen Streckenpunkten wahrnehmbar, z.B. im Bereich von auf den Stock gesetzten Knicks und in Knicklücken. Für diese Streckensicht ist insbesondere zu berücksichtigen, dass sich die ca. 53 m üNHN hohe Deponie Niemark weit in das Sichtfeld hineinschiebt und diese die in Kap. 6.3.9 genannte maximale Gebäudehöhe in GE 8 von 42 m üNHN deutlich überragt.

Im Plangebiet selbst kann die Altstadtsilhouette – allerdings eingeschränkt - von der Kronsforder Landstraße aus, ungefähr im Kurvenbereich auf Höhe der geplanten westlichsten Ausdehnung des Gewerbegebietes mit Blickrichtung stadteinwärts wahrgenommen werden. Die geplanten Gebäude tangieren diese Blickbeziehung nicht. Eine weitere Sichtbeziehung zur Altstadtsilhouette im näheren Umfeld des Plangebietes gibt es am nördlichen Ortsrand von

Niederbüssau an der Straße Stegenkoppel. Auch diese Sichtbeziehung wird vom Plangebiet nicht beeinträchtigt. Weitere Sichtbeziehungen zur Altstadtsilhouette bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht, zumindest keine von begehbaren Wegen aus.

Archäologische Denkmale:

Innerhalb des Plangebietes sind keine vorhandenen Bodendenkmale im Sinne des geltenden Denkmalschutzgesetzes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 30.01.2015 (DSchG SH 2015) bekannt. Das Plangebiet umfasst allerdings weitgehend ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale nicht ausgeschlossen werden können. Zudem ist die Kronsdorfer Landstraße Teil einer bis in die Vorgeschichte zurückreichenden komplexen Altwegestruktur, die auf einem Höhenrücken östlich des Tals der Stecknitz verläuft. Die Stecknitz wurde durch den Bau des Elbe-Lübeck-Kanals überformt. Der Talrand stellte einen bevorzugten Siedlungsraum dar, was u.a. durch einen größeren neolithischen Fundplatz an der Gemarkungsgrenze Niederbüssau-Genin belegt ist.

Im Umfeld des Plangebiets sind zudem vereinzelte Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Nur unweit des Plangebiets, nördlich der Autobahn A 20, wurden entlang der Baltischen Allee und auf dem ehem. Baugelände „Dodenhof“ bedeutende archäologische Fundstellen aus der Stein- und Bronzezeit erfasst – die Befunde gehören zu den ältesten im Lübecker Raum bisher bekannten Siedlungsbereichen.

Im Untersuchungsgebiet muss daher grundsätzlich mit möglichen Funden aus allen Zeiten gerechnet werden. Der Schwerpunkt der zu erwarteten Funde liegt auf möglichen vor- und frühgeschichtlichen Fundstellen. Infolgedessen wurde eine nichtinvasive Prospektion zur Ermittlung archäologischer Kulturgüter im Plangebiet beauftragt.

Im Ergebnis wurde vom Gutachter (Büro Eastern Atlas 2019) festgestellt, dass das Untersuchungsgebiet von einer Vielzahl von Einzelanomalien gekennzeichnet ist, die weitere Untersuchungen erfordern. Die Anomalien setzen sich aus kreisförmigen als auch linearen Strukturen zusammen. Diese können als Hinweise auf Siedlungsbefunde wie verschiedene Gruben, Eintiefungen, mögliche Grabanlagen, eine kleine Hügelgräbergruppe und Feuerstellen bzw. Öfen gedeutet werden. Es werden bauvorbereitende archäologische Untersuchungen zur Konkretisierung der Verdachtsflächen bzw. zur genaueren Einschätzung der archäologischen Relevanz empfohlen, die in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde derzeit vor Ort durchgeführt werden. In Abhängigkeit von den Ergebnissen werden ggf. weitere Grabungen erforderlich, deren Umfang derzeit nicht abgeschätzt werden kann.

Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

In Bezug auf die großräumigen Sichtachsen wird es durch das Plangebiet voraussichtlich zu keiner signifikanten Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen kommen, da die Altstadttürme über die geplanten Gewerbebauten hinausragen. Kleinräumige Sichtbeziehungen zur Altstadtsilhouette sind im Plangebiet nur von der Kronsforder Landstraße aus möglich, die durch das geplante Gewerbegebiet nicht beeinträchtigt werden. Durch den geplanten Bau von Erschließungsstraßen können sich neue Sichtbeziehungen zur Altstadt ergeben.

Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Prüfung von Fundstellen mit archäologischer Relevanz findet derzeit bereits vor Ort statt.

6.3.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungszusammenhänge und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose berücksichtigt. Voraussichtlich treten keine erheblichen Beeinträchtigungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf.

6.4 Zusammenfassen der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Plangebiet

Zur Vermeidung und Verringerung von Auswirkungen auf die Schutzgüter sind folgende Maßnahmen vorgesehen (die Flächenbezeichnungen beziehen sich auf die Planzeichnung des B-Plans):

- Erhalt eines Großteils der Knickstrukturen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen (Maßnahmenfläche M6-8, M11-13, M15, M17, M18 und M20);
- Ergänzung von Überhältern in randlich gelegenen Knicks zur Stärkung der Sichtverschattung (M6, 17);
- Erhalt eines Großteils der Buchenreihe mit mind. 10 m breiten, beidseitigen Schutzstreifen (M 9/10);
- Erhalt von markanten Laubbäumen am Obsthof (M9);
- Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen);
- Anlage von extensiven Gründachanteilen von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8;
- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.ä.;
- Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen;
- Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s·ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren;
- Ableitung des Regenwassers von Verkehrsflächen in offenen Gräben und Mulden;
- Anlage von zwei zentralen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken mit einem Gesamtvolumen von ca. 3.300 m³, Drosselung auf 5 l/(s·ha), Überlauf in die Niederung;
- Rückhaltung von Starkregenereignissen in der Grabenniederung des Glindbruchs, Drosselung auf 0,6 l/(s·ha) auf Höhe der Raabrede, Hochwasserüberlauf ab NHN +9,8 m;
- Rückbau des Knotenpunktes Raabrede / Kronsforder Landstraße, Optimierung der überörtlichen Radwegeverbindung durch Rückbau der Raabrede und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr bzw. straßenunabhängige Führung (M20);
- Neubau eines Erholungsweges mit Anbindung des Gewerbegebietes an den Glindbruch;

- Einhaltung der obligatorischen Bauzeitenregelungen bei ggf. durchzuführenden Gehölzbeseitigungen oder Baufeldfreimachungen (Schutz von Brutzeiten für Vögel und Fledermäuse etc.);
- Fledermaus- und insektenfreundliche Beleuchtung;
- Umsiedlung von Amphibien vor Überbauung, Bau von Amphibienzäunen;
- Durchführung von bauvorbereitenden und baubegleitenden Prospektionen;
- Ausstattung der Gebäude im Plangebiet mit Luftreinigungsanlagen unter Einsatz von Aktivkohlefiltern zum Schutz der Mitarbeiter vor Geruchsbelästigungen.

6.4.2 Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet

Im Einzelnen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Knickneuanlagen an zukünftigen Grundstücksgrenzen mit mind. 6 m breiten, beidseitigen Knickschutzstreifen (M14, 16, 19);
- Begrünung des Straßenraumes mit ca. 180 Straßenbäumen;
- Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze);
- Neupflanzungen von 54 Alleebäumen;
- Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens parallel zur Kronsforder Landstraße mit hainartiger Bepflanzung von ca. 250 Wildobstgehölzen (M1-5);
- Anlage eines ca. 25 m breiten dichten Gehölzgürtels parallel zur Glindbruchniederung (M11, 13, 21);
- Anlage von Extensivgrünland mit einer Kleingewässerneuanlage an der Raabrede (M22);
- Anlage von 20 Ersatzkästen (Nistkästen, Kunstnester, Höhlen etc.) für Gehölzvögel und 35 künstliche Ersatzquartiere für Nischen- und Höhlenbrüter sowie Fledermäuse;
- Anlage eines Schwalbenhauses im Plangebiet, alternativ: Anbringung von 26 Kunstnestern am Wertstoffhof Niemark;

6.4.3 Übernahme von Maßnahmen aus anderen Planverfahren im Plangebiet

Die folgende Tabelle fasst die bereits festgesetzten und überwiegend umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen aus anderen Verfahren zusammen, insbesondere aus dem Verfahren zur Rodung der Obstplantagen im Bereich des alten Obstgutes (s. auch Abbildung 45). Diese Maßnahmen werden überwiegend mit ihren naturschutzfachlichen Zielen in die Festsetzungen des vorliegenden B-Plans übernommen wurden. Teilweise wurden die Maßnahmen in Abstimmung mit der UNB modifiziert.

Flächenbezeichnung im B-Plan	Ausgleichsmaßnahmen Obstgut Semiramis
	Maßnahmen wegen der Rodung der Obstplantage
M 9	• Maßnahme: 3 kleinere Teilstücke mit ebenerdiger 3-reihigerGehölzpflanzung aus 5 Straucharten und 1 Baumart mit Wildschutzzaun und 3jähriger Fertigstellungspflege. • Genehmigung vom 25.04.2013. • Realisierung: umgesetzt aber in sehr schlechtem Zustand und z.T. nicht mehr erkennbar

	• Übernahme in den B-Plan: nein! Ersatz durch Buchenreihe mit Saumstreifen
M 12	• Maßnahme: Erhalt einer Obstwiese, Sukzession, Entfernung der Einzäunung, lineare Lagerung von Stubben und Strauchwerk (max. 5 m breit und 1,50 m hoch) an Grenze der Fläche zum Acker (Entwicklung als Hecke) • Genehmigung vom 25.04.2013. • Realisierung: umgesetzt, derzeit keine Pflege • Übernahme in den B-Plan: ja! Obstwiesenerhalt
M13	• Maßnahme: Sukzession, lineare Lagerung von Stubben und Strauchwerk (max. 5 m breit und 1,50 m hoch) an Grenze der Fläche zum Acker (Entwicklung als Hecke) • Genehmigung vom 25.04.2013 • Realisierung: Stubbenhaufen realisiert, Sukzession nicht (teils Grünland, teils Ackerfläche) • Übernahme in den B-Plan: teilweise! Pflanzung Gehölzgürtet und gelenkte Sukzession
	Weitere Ausgleichsmaßnahmen:
M15	• Maßnahme: 2 Knicklückenschließungen • Schriftverkehr: CC-Verstoß Februar 2012 • Realisierung: umgesetzt • Übernahme in den B-Plan: Ja! Knickerhalt
M17	• Maßnahme: 1 Knicklückenschließung • Schriftverkehr: nicht bekannt • Realisierung: nein • Übernahme in den B-Plan: Ja! Knickerhalt/Knickneuanlage
M20	• Maßnahme: 1 Knicklückenschließung • Schriftverkehr/Genehmigung: nicht bekannt • Realisierung: umgesetzt • Übernahme in den B-Plan: Ja! Knickerhalt

Tabelle 15: Festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet aus anderen Planverfahren

6.4.4 Geplante Maßnahmen außerhalb des Plangebietes

Für die Eingriffe in den Lebensraum von Feldlerche und Wachtel ist die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen erforderlich (s. auch Kap. 0). Dies ist auf folgenden Flächen vorgesehen (s. auch Abbildung 16):

- Fläche Pennmoor (ca. 12 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 2, Flurstücks-Nr. 8/15)
- Fläche Reeke (ca. 8,8 ha, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 7, Flurstücks-Nr. 84/11)

Für die Eingriffe in das Schutzgut Boden sind externe Ausgleichsmaßnahmen im Wert von 89.000 Ökopunkten auf den Flächen des Ökokontos Ovendorfer Hof vorgesehen.

6.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Sollte im Plangebiet kein Gewerbegebiet verwirklicht werden, würde voraussichtlich die in Kap. 6.3 für die einzelnen Schutzgüter beschriebene Ausgangssituation beibehalten werden. Dies bedeutet eine Erhaltung der Kulturlandschaft mit einer überwiegend landwirtschaftlichen

Nutzung der Flächen unter Erhaltung des Knicknetzes, der Baumreihen und der Durchgängigkeit der Allee an der Kronsforder Landstraße. Der Lebensraum für die beschriebenen Tierarten würde nicht beeinträchtigt.

6.6 Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden in der Variantenuntersuchung auf der Ebene und im Rahmen des Planverfahrens zur Flächennutzungsplanänderung beschrieben. Die Planungsvarianten bestehen in differierenden Gewerbegebietszuschnitten südlich und/oder nördlich der Kronsforder Landstraße.

6.7 Zusätzliche Angaben

6.7.1 Referenzliste der Quellen, Gutachten und umweltbezogenen Informationen

- siehe vollständige Auflistung der Gutachten und Quellen unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

6.7.2 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen

Zur Abschätzung der Vorhabenwirkungen auf der Ebene des Bebauungsplanes ist die Bestandsdatenlage ausreichend sowie die Prognose in hinreichender Genauigkeit möglich.

6.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Eine Überwachung dient insbesondere der Feststellung von erheblichen, unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen, die beim geplanten Bauvorhaben nicht zu erwarten sind.

Die bis dato angedachten Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet (z.B. Knickneuanlagen, Pflanzung von Straßenbäumen, Anlage von Feldgehölzen) sind allgemein anerkannt und erprobt, so dass keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass sich die intendierten Entwicklungsziele tatsächlich einstellen werden.

Im Hinblick auf die erforderlichen externen Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche auf den Flächen Pennmoor und Reeke (s. Kap. 0) werden Monitoringmaßnahmen notwendig. So ist dort nach drei Jahren zu überprüfen, ob sich der erwartete Bruterfolg eingestellt hat. Weiterhin ist dann abzustimmen, ob die vorgegebene Nutzung (Ökolandbau mit Vogelschutzauflagen) umsetzbar ist. Ggf. ist eine Anpassung der Pachtvorgaben erforderlich. Erfolgt dieses, ist das nächste Brutpaarmonitoring wieder nach drei Jahren erforderlich. Wenn keine Anpassung mehr nötig ist, wird dann nach 5 Jahren überprüft, ob die Nutzung und die Anzahl der Brutpaare den Erwartungen entsprechen. Das Monitoring erstreckt sich insgesamt über einen Zeitraum von 30 Jahren.

Zudem sind im Zuge der Überwachungspflicht von Umweltauswirkungen gem. § 4c BauGB die Auswirkungen der Regenwasserbewirtschaftung (s. Kap. 6.3.4) auf die Ausgleichsflächen der Autobahn GmbH in den ersten 5 Jahren nach Umsetzung des Bebauungsplans bei einem jährlichen Ortstermin zwischen Stadt und einem Vertreter der Autobahn GmbH zu kontrollieren. Bei negativen Entwicklungstendenzen sind ggf. geeignete Maßnahmen zum Gegensteuern zu ergreifen.

6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Durch das geplante Gewerbegebiet werden Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen, die teilweise mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind. Dazu zählen insbesondere Eingriffe in das Schutzgut Boden durch die geplanten flächenintensiven Bodenversiegelungen im Bereich der Gewerbegrundstücke und der Erschließungsstraßen, Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und Tiere durch Überplanung von geschützten Biotopen (Knicks, Alleebäume) sowie bauliche Nutzungen am Rand von empfindlichen Lebensräumen (z.B. Glindbruchniederung) sowie Eingriffe in das Landschaftsbild durch großmaßstäbliche Gebäudekomplexe im derzeitigen Außenraum.

Zur Abschätzung der Eingriffsintensitäten wurde für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und im vorliegenden Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Grundlage für die Umweltprüfung und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sind die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 15.04.00.

Während des Bearbeitungsprozesses des Bebauungsplanes wurden umfängliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, von denen einige wesentliche hier beispielhaft zusammengefasst werden:

- Erhalt der umlaufenden, an die freie Landschaft grenzenden Knicks sowie einer wertvollen Buchenreihe als wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere,
- Umfängliche Begrünungsmaßnahmen auf den privaten Gewerbegrundstücken durch Pflanzung von einer Vielzahl von Bäumen sowie Anlage von Dachbegrünungen,
- Wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur größtmöglichen Rückhaltung und Verdunstung von Oberflächenwasser im Plangebiet,
- Pflanzung von Straßenbäumen und neuen Alleebäumen,
- Knickneuanlagen und Aufwertungen von Bestandsknicks,
- Pflanzung von abschirmenden Gehölzen an der Glindbruchniederung (Gehölzgürtel) sowie an der Kronsforder Landstraße (Obsthain),
- Aufwertung von zwei externen Ausgleichsflächen als Lebensraum für die Feldlerche,
- Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Ausgleichsflächenkomplexes „Ovendorfer Hof“,
- Optimierung von erholungsrelevanter Infrastruktur im Bereich Raabrede (Aufwertung Radweg).

Viele der Maßnahmen beinhalten Synergieeffekte zwischen den Schutzgütern, dies gilt insbesondere für das Schutzgut Klima und Luft.

Für Teile der festgesetzten Maßnahmen ist ein Monitoring vorgesehen.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Umwelt / Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Siehe Kapitel 6 Umweltbericht.

Versorgungstechnik

Eine Versorgung über das Fernwärmenetz scheidet aus, da in diesem Stadtbereich keine Fernwärmeleitungen der Stadtwerke Lübeck vorhanden sind und ein Ausbau des Fernwärmenetzes für einen Anschluss des Plangebiets nicht wirtschaftlich wäre.

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck (EBL) betreiben am Standort Niemark eine Anlage zur Gewinnung von Deponiegas aus dem früheren Deponiebetrieb, bei dem auch organischer Abfall eingelagert worden ist, der zu einer entsprechenden Produktion von Deponiegas führt. Zudem betreiben die EBL am Standort ein Abfallwirtschaftszentrum, das u.a. Abwärme produziert. Beide Abgabestellen liegen knapp 400 m vom Standort entfernt und können gerade bei (wärme)energiereichen Produktionsprozessen günstige Alternativen zu herkömmlichen Energiequellen sein.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren ist ein Konzept zur Versorgung des Gebiets mit Energie erarbeitet worden. Untersucht wurden verschiedene Ansätze:

- Dezentrale Wärmeversorgung je Gebäude
- Warmes Nahwärmenetz, zentrale Wärmeerzeugung in BHKW
- Kaltes Nahwärmenetz, Wärmepumpen in jedem Gebäude
- Kombination eines kalten Nahwärmenetzes mit dezentralen Wärmeerzeugern

7.2 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Gemäß Generalplan Binnenhochwasserschutz und Hochwasserrückhalt des Landes Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2007 ist das Plangebiet nicht als Hochwasserrisiko-Zone eingestuft. Ein Hochwasserrisiko besteht somit nicht.

7.3 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen, Entschädigung

Die Flächen im Plangebiet werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Umsetzung der Planung führt zur Aufgabe landwirtschaftlich genutzter Flächen.

Vom ehemaligen Obstgut sind an der Kronsforder Landstraße Nr. 201 noch ehemalige Wirtschaftsgebäude sowie ein Wohngebäude erhalten. Die Wohnnutzung wird auf noch unabsehbare Zeit aufrecht erhalten bleiben. Die Grundstücke werden als Gewerbegebiet überplant. Die bestehenden Nutzungen genießen Bestandsschutz. Festsetzungen zur Begrenzung der Schallemissionen auf den benachbarten Gewerbeflächen stellen sicher, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der ausgeübten Wohnnutzungen durch Gewerbelärm entstehen. Nach Aufgabe der bestehenden Nutzungen können die Flächen als Gewerbeflächen genutzt werden. Durch die Überplanung ist daher von einer Bodenwertsteigerung auszugehen.

7.4 Verkehrliche Auswirkungen

Die Entwicklung der gewerblichen Bauflächen im Plangebiet wird absehbar zu einer Zunahme von Ziel- und Quellverkehren führen. Es liegt eine aktuelle Verkehrsuntersuchung[1] vor, welche die Leistungsfähigkeit der bestehenden äußeren Erschließungsstraßen einschließlich der wesentlichen Verkehrsknotenpunkte überprüft. Die Untersuchung berücksichtigt das bestehende als auch das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen bei voller Ausnutzung des geplanten Gewerbegebietes.

Die Untersuchung geht auf Grundlage des zugrundeliegenden Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck davon aus, dass die Ziel- und Quellverkehre zu 75 % über den Straßenzug Kronsforder Landstraße - Wasserfahr - Oslostraße - Baltische Allee verlaufen werden. Weitere 20 % der Ziel- und Quellverkehre werden die nördliche Kronsforder Landstraße in / aus Richtung Lübeck Zentrum nutzen. Nur 5 % der Ziel- und Quellverkehre wird in / aus Richtung Süden prognostiziert, ebenfalls nur 5 % der Ziel- und Quellverkehre über den Knotenpunkt Baltische Allee / Geniner Dorfstraße.

Insgesamt wurden 13 Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Rückstaulängen gutachterlich überprüft. Sofern keine ausreichende Verkehrsqualität prognostiziert werden konnte, wurden Ausbaumaßnahmen vorgeschlagen. An folgenden Knotenpunkten ergeben sich bereits ohne die zusätzliche Bebauung des im Rahmen des Bebauungsplans 15.04.00 geplanten Gewerbegebietes Kapazitätsengpässe:

- Baltische Allee/Oslostraße (KP 2)

- Baltische Allee/Geniner Dorfstraße (KP 4)

- Malmöstraße/Kronsforder Landstraße (KP 5)

- Kronsforder Landstraße/Wasserfahr (KP 7)

An der Baltischen Allee/Rampe A 20 (KP 1) sind durch die zusätzlichen Verkehre südlich der Kronsforder Landstraße keine verkehrlichen Einschränkungen zu erwarten.

Um die Verkehre im weiteren Netz leistungsfähig abzuwickeln, werden gutachterlich folgende Ausbaumaßnahmen im betrachteten Teilnetz empfohlen:

- Umbau des Knotenpunktes Baltische Allee/Oslostraße/Estlandring (KP 2) zur signalisierten Kreuzung; Bau von zusätzlichen Fahrstreifen im Zuge der Baltischen Allee und in der Knotenpunktzufahrt Oslostraße; vierstreifiger Ausbau der Baltischen Allee vom Knotenpunkt 2 bis zur Anschlussstelle Genin Süd der A 20; Verbreiterung des Brückenbauwerks in der Baltischen Allee, nördlich des Knotenpunktes, für den Einbau eines zusätzlichen Fahrstreifens

- Umbau des Knotenpunktes Baltische Allee/Novgorodstraße (KP 3) zu einem teilsignalisierten Knotenpunkt

- Ausbau des Knotenpunktes Baltische Allee/Geniner Dorfstraße/Malmöstraße (KP 4); Verlängerung der Abbiegestreifen (Verlängerung des Linksabbiegers in der Geniner Dorfstraße, d.h. Erweiterung des dortigen Brückenbauwerkes über die Gleise; Verlängerung der Rechtsabbiegespur in der Malmöstraße,

- Ausbau des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße/Malmöstraße (KP 5) mit einem separaten Linksabbiegestreifen von der Kronsforder Landstraße

[1] SHP Ingenieure, Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost, Hannover, Juni 2019.

Für das Knotenpunktsystem Kronsforder Landstraße/ Wasserfahr/ Karkbrede (KP 7/8) wurde neben der Leistungsfähigkeitsberechnung eine Verkehrssimulation durchgeführt. Im Ergebnis wird gutachterlich festgestellt:

o Der KP Kronsforder Landstraße/Wasserfahr ist zu signalisieren. Die Straße Wasserfahr ist auszubauen, zudem ist eine Aufweitung der Straße im Knotenpunktbereich erforderlich.

o Bei Beibehaltung des (derzeit geplanten) dreistreifigen Querschnitts der Kronsforder Landstraße ist mit erheblichen Rückstauerscheinungen wegen des zu kurzen Linksabbiegestreifens in die Straße Wasserfahr sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu rechnen. Für den Abbiegestreifen in Richtung Wasserfahr werden 40 m und in Richtung Karkbrede 20 m zugrunde gelegt.

Bei einem Ausbau zu einem vierstreifigen Querschnitt ist gegenüber der Dreistreifigkeit mit einem deutlich verbesserten Verkehrsablauf und nur punktuellen Rückstauereignissen des Linksabbiegestreifens in Richtung Wasserfahr in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu rechnen.

o Aus Sicht der Leistungsfähigkeit kann der KP Kronsforder Landstraße/Karkbrede vorfahrtgeregelt (ggf. mit einem Zusatz: bei Rot hier halten) betrieben werden.

o Da für den Linkseinbieger aus der Straße Karkbrede bedingt durch den Rückstau an der LSA schlechte Sichtverhältnisse entstehen, kommt zur Konfliktvermeidung eine Einschränkung der Abbiegemöglichkeiten (nur rechts rein und rechts raus) am KP Kronsforder Landstraße/Karkbrede in Frage. Die eingeschränkte Erschließung, die Nachteile für die Anwohnenden des umliegenden Stadtbezirks Vorrade mit sich tragen würde, wäre nur vorübergehend bis zum Bau der Autobahnanschlussstelle zu empfehlen. Sofern sichergestellt werden kann, dass der Ausbau der Autobahnanschlussstelle Genin-Süd in Richtung Kronsforder Landstraße zeitnah erfolgen kann, könnte auf einen vierstreifigen Ausbau zwischen den Zufahrten Karkbrede und Wasserfahr verzichtet werden.

Die verkehrliche Bewertung der beiden zur Verkehrserzeugung gewählten Szenarien (Arten der anzusiedelnden Betriebe) unterscheidet sich nicht wesentlich in den empfohlenen Ausbaumaßnahmen. Der Knotenpunkt Kronsforder Landstraße/Wasserfahr (KP 7) ist in Szenario 3 (zur Erklärung der Szenarien siehe 5.3.1) in der nachmittäglichen Spitzenstunde nicht mehr mit einer ausreichenden Verkehrsqualitätsstufe zu bewerten. Grundlegend sind durch das höhere Verkehrsaufkommen in Szenario 3 (etwa + 13 %), das vor allem durch den deutlichen höheren Anteil an Kleingewerbe zustande kommt, längere Rückstaulängen sowie Wartezeiten im Vergleich zu Szenario 1 zu erwarten.

7.5 Auswirkungen durch Verkehrslärm

Die Veränderung des Verkehrslärms in der Nachbarschaft insbesondere an der Kronsforder Landstraße, die durch zusätzliche Verkehre durch das geplante Gewerbegebiet ausgelöst wird, wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vom Dezember 2021 ermittelt und beurteilt. Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straßen erfolgten nach dem Teilstückverfahren gemäß der zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungspanverfahren gültigen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausbage1990“ (RLS-90). Im Februar 2022 wurde die Ermittlung des Lärms aus den Mehrverkehren im Rahmen einer ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme noch einmal nach den aktualisierten „Richtlinien für den Schallschutz an den Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS-19) durchgeführt und beurteilt.

Nach der RLS-19 ist zusätzlich die Straßenoberfläche bei den Berechnungen zu berücksichtigen. Diese besteht auf der Kronsforder Landstraße aus Splittmastixasphalt 11 (SMA 11). Im Rahmen der Stellungnahme wurden auch die Auswirkungen möglicher Geschwindigkeitsreduzierungen und alternative Straßenbeläge geprüft.

Planinduzierte Mehrverkehre

Die planinduzierten Mehrverkehre wurden aus Angaben der verkehrstechnischen Untersuchung zum Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost übernommen. Dabei wurde die Erschließungsvariante zu Grunde gelegt, bei der zwei neue Knotenpunkte (Knoten 9 + 10) mit der Kronsforder Landstraße eingerichtet werden und Anbindung der Straße Raabrede an die Kronsforder Landstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt wird. Dies entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans 15.04.00.

Die Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße südlich der Einmündung Wasserfahr bis zur nördlichen Anbindung an das Plangebiet (Knoten 9) erhöhen sich im Prognose-Planfall um ca. 80 %. Die Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Kronsforder Landstraße nördlich der Einmündung Wasserfahr durch das Planvorhaben beträgt hingegen nur ca. 10 %.

Bei den Berechnungen der planinduzierten Mehrverkehre wurde als Prognose-Planfall bereits die Situation vorausgesetzt, in der die Straße Wasserfahr mit der Oslostraße und der Baltischen Allee verbunden ist. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für diesen Straßenumbau sind seit 2018 mit dem Bebauungsplan 17.57.00 - Baltische Allee / Wasserfahr - gegeben.

Bebauung Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis 112

Die straßenbegleitende Wohnbebauung Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis 112 ist in den Bebauungsplänen 17.57.00 und 17.56.00 - Gewerbegebiet Genin Süd, Teilbereich II - als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Durch die Lage der Wohngebäude an der Kronsforder Landstraße besteht bereits heute eine Vorbelastung durch Verkehre und Verkehrslärm. Bereits in dem geltenden Bebauungsplan 17.56.00 aus dem Jahr 2000 ist erkannt worden, dass zum Schutze der Wohnbebauung an der Kronsforder Landstraße vor Verkehrslärm Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Entsprechende Festsetzungen zum passiven Schallschutz und ebenso zum aktiven Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden im Bereich der Grundstücke 70 bis 74 sind bereits in dem Bebauungsplan Nr. 17.57.00 enthalten.

Bereits im Prognose-Nullfall werden an den straßennahen Immissionsorten dieser Bebauung die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht überschritten. Die Überschreitungen betragen bis zu 6 dB(A) am Tage und 9 dB(A) in der Nacht.

Für den Prognose-Planfall erhöhen sich die Pegel bei Berechnung nach RLS-90 auf bis zu 68 dB(A) am Tage und 63 dB(A) in der Nacht. Im Ergebnis der Neuberechnung nach RLS-19 vermindern sich die Pegel an der Kronsforder Landstraße je nach Immissionsort um bis zu -0,3 tags und nachts um bis zu -1 dB bei der derzeitig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, sodass sich Werte von 68 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts ergeben. Durch die Berücksichtigung der tatsächlichen, bereits lärmreduzierten Straßenoberfläche (SMA 11) bei der Berechnung nach RLS-19 kommt es im Vergleich zur Berechnung nach RLS-90, bei der bislang Gussasphalt heranzuziehen war, grundsätzlich zu einer Minderung der ermittelten Pegel. Grund für die Geringfügigkeit der Minderung ist, dass die Pkw-Fahrgeräusche nach RLS-19 um etwa 3 dB höher bewertet werden, aufgrund der in den letzten Jahrzehnten erfolgen Änderungen bei den Pkw (breitere Reifen, leistungsstärkere Motoren etc.).

Als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist, wird für Wohnnutzungen in der Rechtsprechung ein Dauerlärmpegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht angenommen. Sollte also durch planinduzierte Mehrverkehre im nachgeordneten Netz ein Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht für das Wohnen erreicht oder überschritten werden, so besteht ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich abzeichnet, dass die derzeitig juristisch anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwellen durch niedrigere Auslösewerte, die sich aus der Absenkung der für Straßen geltende Lärmsanierungswerte für die VLärmSchR 97/7/ (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) ergeben, zukünftig abgelöst werden könnten. Dabei werden die Schwellenwerte von 67 / 57 dB(A) Tag / Nacht als mögliche neue Maximalschwelle in Betracht gezogen. Das Umweltbundesamt (UBA) gibt nach aktuellem Wissenstand der Lärmwirkungsforschung ebenso etwas niedrigere Schwellenwerte von 65 / 55 dB(A) Tag / Nacht an, die eine Gesundheitsgefährdung verursachen können.

Ein schalltechnischer Belang in der Abwägung im nachgeordneten Netz ist auch, wenn bei einem Beurteilungspegel von 64 / 54 dB(A) Tag / Nacht an einem Wohngebäude der Verkehrslärm durch die geplanten Baugebiete erheblich wächst, d.h. um mehr als 2 dB steigt. Der Beurteilungspegel von 64 / 54 dB(A) Tag / Nacht entspricht den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für ein Mischgebiet, in dem nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) das Wohnen noch zulässig ist. Insoweit sind die Grenzwerte für Mischgebiete maßgeblich. Oberhalb dieser Immissionsgrenzwerte (Tag / Nacht) ist eine erhebliche Steigerung des Beurteilungspegels in besonderem Maße in die Abwägung einzustellen.

Der Lärmzuwachs im Bereich der straßenbegleitenden Bebauung Kronsforder Landstraße ist erheblich, weil sich zum einen der Beurteilungspegel durch die Nutzung der geplanten Baugebiete erhöht und die Schwelle der Gesundheitsgefährdung – an einigen Immissionsorten erstmalig - überschritten ist, zum anderen der Lärmzuwachs mit bis zu +3 dB(A) gem. Berechnung nach RLS-19 nachts nicht unerheblich ist.

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm

- *Schallschutzwände*

Zunächst sind die Möglichkeiten eines aktiven Schallschutzes zu prüfen. Im rechtsgültigen Bebauungsplan 17.57.00 ist im Bereich der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche zwischen der Fahrbahn der Kronsforder Landstraße und der Nebenfahrbahn, die die Wohngrundstücke in diesem Bereich erschließt, eine 3 m hohe Lärmschutzwand an der Einmündung Wasserfahr/Kronsforder Landstraße festgesetzt. Eine Verlängerung dieser (baulich noch nicht umgesetzten) Lärmschutzwand in Richtung Süden könnte geeignet sein, die Belastungen durch den Verkehrslärm zu mindern. Planungsrechtlich ist im Bebauungsplan 17.56.00 eine Straßenverkehrsfläche ausgewiesen, die westlich der Kronsforder Landstraße liegt. Die ausgewiesene Straßenverkehrsfläche wurde zum Teil baulich noch nicht umgesetzt; sie endet auf Höhe des Flurstücks 34/20. Weiter südlich werden die Grundstücke direkt von der Kronsforder Landstraße erschlossen. Die mögliche Länge einer solchen Lärmschutzwand ist daher in Richtung Süden bis zum Flurstück 34/20 begrenzt, da nur bis zu diesem Flurstück die Grundstücke noch über die Nebenfahrbahn erschlossen werden können. Die Berechnungen zeigen, dass eine 3 m hohe Lärmschutzwand in diesem Bereich die Beurteilungspegel soweit senken könnte, dass keine Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich mehr zu erwarten wären.

Die Beurteilungspegel würden dann im Prognose-Planfall mit einer Lärmschutzwand je nach Immissionsort teilweise sogar bis zu 35 dB(A) geringer ausfallen als im Prognose-Nullfall.

Eine erhebliche Erhöhung der Belastung um mehr als 2 dB(A) durch die Planung würde nur noch für das Wohngebäude Kronsforder Landstraße 70 eintreten.

Für die südlicher gelegenen Grundstücke ist aufgrund der örtlichen Situation die Errichtung einer Schallschutzwand zwischen den Grundstücken und der Kronsforder Landstraße nur sehr schwer umsetzbar. Zwar ist ein mehrere Meter breiter Streifen westlich der Fahrbahn der Kronsforder Landstraße im Bebauungsplan 17.56.00 ebenfalls als Straßenerweiterungsfläche festgesetzt, im Gegensatz zum nördlichen Abschnitt wurden die Grundstücksteile jedoch an die angrenzenden Privateigentümer:innen veräußert und sind größtenteils bereits eingefriedet und mit Nebenanlagen bebaut worden. Zudem ist hier ein umfangreicher, ortsbildprägender Straßenbaumbestand vorhanden, dessen Erhalt in der Abwägung stärker gewichtet wird als die Belange des (aktiven) Schallschutzes. Das Stadt- und Landschaftsbild im Straßenraum der Kronsforder Landstraße soll dort, wo es vermeidbar ist, nicht durch Schallschutzwände beeinträchtigt werden.

- *Passiver Schallschutz*

Als Schallschutzmaßnahme kommt für diese Wohngebäude daher ein passiver Schallschutz an den Außenbauteilen der Wohngebäude in Betracht, der nach den einschlägigen Richtlinien wie z.B. DIN 4109-1:2018-01 oder 24. BImSchV dimensioniert werden kann. Bereits die geltenden Bebauungspläne 17.56.00 und 17.57.00 treffen Festsetzungen zu einem solchen passiven Schutz vor Verkehrslärm: Der Bebauungsplan 17.57.00 (Teilbereich II) setzt für die Grundstücke Kronsforder Landstraße Nr. 70 bis Nr. 72 überwiegend Lärmpegelbereich V fest, der Bebauungsplan 17.56.00 (Teilbereich II) setzt für die straßenseitigen Bereiche der Grundstücke Kronsforder Landstraße Nr. 74 bis Nr. 112 Lärmpegelbereich IV fest. Die Pflicht, bei Bauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, besteht für die Grundstücke an der Kronsforder Landstraße also bereits seit Inkrafttreten der dort gültigen Bebauungspläne.

- *Geschwindigkeitsreduzierung*

Des Weiteren bestehen im Planvollzug Möglichkeiten zur Minderung der Verkehrslärmbelastung, beispielsweise durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h gegenüber den heute geltenden 70 km/h.

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde hat geprüft, ob in dem gesamten Bereich der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Hausnummer 112 und Hausnummer 70 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angeordnet werden kann. Die Anordnung von Tempo 50 in dem betreffenden Bereich ist inzwischen entscheiden.

Dies führt nach Berechnungen im Rahmen der Schalltechnischen Stellungnahme von Februar 2022 unter Berücksichtigung des derzeitigen Straßendeckschichttyps (SMA 11) zu einer Minderung der Verkehrslärmbelastung um ca. 1 dB(A) tags wie nachts. Eine höhere Lärmminderungswirkung lässt sich durch die Kombination von Tempo 50 mit der Verwendung einer auf diese Geschwindigkeit ausgerichteten lärmarmen Deckschick erreichen.

- *Lärmarmer Straßendeckschichttyp*

Bei Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h konnten für den bereits lärmarmen Straßendeckschichttyp SMA 11 messtechnisch keine lärmmindernde Wirkung ermittelt werden. Ein Splittmastixasphalt vom Typ SMA 8 oder bestimmter Asphaltbeton (<= AC 11) würde hingegen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten von maximal 50 km/h eine lärmmindernde Wirkung erzielen.

Durch den Einbau eines entsprechend lärmmindernden Belages in Kombination mit der Anordnung von Tempo 50 würden sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts ergeben.

In Kombination der Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h und des Einbaus eines lärmarmen Fahrbahnbelags könnten somit nahezu sämtliche Lärmsteigerungen infolge der bebauungsplanbedingten Verkehrszunahme für die Wohnhäuser in dem betreffenden Abschnitt der Kronsforder Landstraße kompensiert werden. Lediglich für das 1. Obergeschoss des Wohnhauses Kronsforder Landstraße Nr. 70 wäre noch eine geringfügige Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten, die jedoch durch passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) kompensiert werden kann.

Fazit: Im Ergebnis stehen hinreichend Möglichkeiten zur Lösung des Lärmkonfliktes für die von bebauungsplanbedingten Mehrverkehren betroffenen Wohnhäuser an der Kronsforder Landstraße zur Verfügung. Die Kombination aus den teilweise bereits nach den rechtskräftigen Bebauungsplänen geltenden baulichen Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände vor den Wohnhäusern Kronsforder Landstraße 70-74) mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und dem Einbau einer lärmarmen Straßendeckschicht ist geeignet, eine bebauungsplanbedingte Zunahme der Lärmbelastung infolge von Mehrverkehren für die betroffenen Wohnhäuser zu vermeiden, sodass im nördlichen Straßenabschnitt auf die ursprünglich geplante Verlängerung der Lärmschutzwand über die Grundstücke Kronsforder Straße 70-74 hinaus ebenso verzichtet werden kann wie im südlichen Straßenabschnitt auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) zum jetzigen Zeitpunkt durch den Straßenbaulastträger bzw. ersatzweise durch die KWL.

Die vorangehend genannten Maßnahmen können zwar nicht für die außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 15.04.00 liegenden Verkehrsflächen und Baugrundstücke in diesem Bebauungsplan festgesetzt werden, die Stadt wird jedoch als planaufstellende Gemeinde dafür Sorge tragen, dass den Lärmschutzbedarfen der Bewohner:innen der betroffenen Grundstücke durch geeignete Maßnahmen hinreichend Rechnung getragen wird.

Bebauung Kronsforder Landstraße Nr. 240, 276, 292

An den übrigen untersuchten, repräsentativen Immissionsorten Kronsforder Landstraße Nr. 240, 276 und 292 werden teilweise bereits im Prognose-Nullfall die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Und zwar um bis zu 7 dB(A) am Tage (Kronsforder Landstraße Nr. 292, allgemeines Wohngebiet) und bis zu 11 dB(A) in der Nacht. Diese Werte bestätigen sich auch nach der erneuten Berechnung nach den Vorgaben der RLS-19.

Die als Wohnnutzungen im Außenbereich (Mischgebietswerte) eingestuften Immissionsorte Kronsforder Landstraße Nr. 240 und Nr. 276 weisen bereits im Prognose-Nullfall Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht um bis zu 3 dB(A) am Tage und 5 dB(A) in der Nacht auf. Im Ergebnis der Berechnung nach RLS-19 reduzieren sich die ermittelten Überschreitungen geringfügig.

Für den Prognose-Planfall ist damit zu rechnen, dass die Immissionen aufgrund der Sperrung der Straße Raabrede an diesen Immissionsorten geringer als der angesetzte Prognose-Nullfall ausfallen würden, da die im Prognose-Nullfall angesetzten Ziel- und Quellverkehre der Deponie Niemark von bzw. nach Norden dann über die Planstraßen des Gewerbegebiets abfließen würden. Da sich die Belastungssituation der Bebauung Kronsforder Landstraße Nr. 240, 276 und 292 durch die Planung des Gewerbegebiets nicht verstärkt, sondern potentiell eher verbessert, sind im Ergebnis dort keine von Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm infolge der Umsetzung des Bebauungsplans erforderlich.

7.6 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Durch die Planung des Gewerbegebiets sind unmittelbar keine Belange von Kindern oder Jugendlichen (beispielsweise die Erforderlichkeit von Spielflächen) betroffen.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

Vertrag über Ausgleichsmaßnahmen und Monitoring

Über die durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen und das Monitoring wird ein Vertrag geschlossen.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Einnahmen (Grundstücksverkäufe)

Die Entwicklung und Vermarktung der Gewerbegrundstücke erfolgt durch die KWL GmbH. Die Stadt generiert somit aus dem Verkauf der Grundstücke keine Einnahmen, trägt aber auch nicht die Kosten für die Entwicklung des Baugebietes (siehe 9.2).

9.2 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

9.2.1 Planungskosten

Für die Überplanung der überwiegend landwirtschaftlichen Flächen zu Gewerbeflächen entstehen der Hansestadt Lübeck keine Kosten.

9.2.2 Kosten für die Umsetzung der Planung

Die Umsetzung der Planung südlich der Kronsforder Landstraße einschließlich der notwendigen Erschließung und der Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt durch die KWL GmbH als Eigentümerin und Entwicklerin der Gewerbeflächen, so dass der Hansestadt Lübeck hierdurch keine Kosten entstehen. Darüber hinaus trägt die KWL die Kosten für den Anschluss des Gewerbegebietes an die Kronsforder Landstraße (Herstellung der neuen Knoten 9 und 10) , für den Umbau der Straße Raabrede einschließlich Rückbau der Kronsforder Landstraße im Einmündungsbereich der Raabrede.sowie für den Ausbau des Knotenpunktes Kronsforder Landstraße / Wasserfahr.

Der Ausbau des Knotenpunktes Baltische Allee / Wasserfahr erfolgt gemäß Abstimmung zum Bebauungsplan 17.56.00 durch die Stadt. Die darüber hinaus gutachterlich vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen der Knoten Baltische Allee/Geniner Dorfstraße und Malmöstraße/ Kronsforder Landstraße ist bisher nicht geplant. Aufgrund der unabhängig von der Entwicklung des Gewerbegebietes bestehenden Ausbauerfordernisse wären die Kosten aber auch nicht ursächlich dem Bebauungsplan 15.04.00 zuzuordnen.

Durch den Neubau der öffentlichen entwässerungstechnischen Anlagen südlich der Kronsforder Landstraße entstehen den Entsorgungsbetrieben der Hansestadt Lübeck Kosten, die aus dem Haushalt finanziert werden müssen.

9.2.3 Unterhaltungskosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen auf Dauer die Kosten der Unterhaltung der öffentlichen Erschließungsanlagen im Plangebiet.

Durch die Errichtung von zwei Signalanlagen (Kronsforder Landstraße / Planstraßen) entstehen weitere Unterhaltungskosten sowie Ablösekosten, die durch die KWL GmbH zu tragen wären.

Für den Fall, dass im Bereich Kronsforder Landstraße (außerhalb des Plangeltungsbereichs) die Errichtung von Lärmschutzwänden erforderlich wird, entstehen Unterhaltungskosten, da die Anlagen mittels Baulastvertrag in die Unterhaltungslast der Hansestadt Lübeck fallen werden.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 06.06.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes 15.04.00 - Kronsforder Landstraße südlich BAB 20 beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde mit Beschluss vom 06.12.2021 hinsichtlich des Geltungsbereichs geändert (siehe auch 1.1.)

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren

Der Flächennutzungsplan ist für den Bereich des Bebauungsplans im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert worden (128. Änderung des Flächennutzungsplans).

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Am 04.12.2019 wurde die Öffentlichkeit in einer Bürger:innenversammlung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung informiert. Weiterhin wurde die Öffentlichkeit in der Zeit vom 25.11.2019 bis einschließlich 13.12.2019 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Darüber hinaus wurden die Planungsunterlagen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in das Internet eingestellt. Während der Aushangzeit bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden insbesondere Anregungen und Bedenken zur Erschließung, zum Eingriff in Natur und Landschaft und zur Entwässerung geäußert.

Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden geprüft und sind in die weitere Ausarbeitung des Planwerks eingeflossen. Soweit die Stellungnahmen nicht berücksichtigt werden konnten, die vorgebrachten Anregungen und Bedenken aber für die Abwägung des Bebauungsplans noch von Belang sind, ist die Auswertung und Behandlung der Stellungnahmen im Rahmen der abschließenden Abwägung dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Kinder und Jugendliche hatten im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und Äußerungen hierzu vorzubringen. Auf eine über die allgemeine Information und Beteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von

Kindern und Jugendlichen konnte verzichtet werden, weil bei der vorliegenden Planung von Gewerbeflächen die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht in besonderer Weise betroffen sind.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 14.10.2019 bis einschließlich 11.11.2019 durchgeführt.

Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und in die weitere Planung eingestellt. Die von der Planung berührten Behörden- und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB über die Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung der vorgebrachten Anregungen und Bedenken informiert. Soweit Stellungnahmen nicht berücksichtigt werden konnten, der Einwender im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB aber keine erneute Stellungnahme verfasst hat, sodass die vorgebrachten Anregungen und Bedenken für die Abwägung des Bebauungsplans noch von Belang sein können, ist die Auswertung und Behandlung dieser Stellungnahmen dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 06.12.2021 den von der Verwaltung mit Stand vom 02.11.2021 vorgelegten Entwurf der 128. Änderung des Flächennutzungsplans gebilligt und zur Auslegung bestimmt. In diesem Zusammenhang wurde auch die gegenüber dem Aufstellungsbeschluss geänderte Abgrenzung des Geltungsbereichs beschlossen (siehe 1.1).

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans und der zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplans hat nach der öffentlichen Bekanntmachung vom 11.12.2021 in der Zeit vom 20.12.2021 bis 21.01.2022 stattgefunden. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen zahlreiche Stellungnahmen zum ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans und zur zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplans ein. Inhaltlich bezogen sich die Stellungnahmen überwiegend auf den Bebauungsplan 15.04.00 und dabei vor allem auf die verkehrliche Anbindung des geplanten Gewerbegebietes an die Autobahnanschlussstelle Genin. Die Behandlung der abgegebenen Stellungnahmen ist dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde gemäß § 4a Abs. 2 BauGB gleichzeitig mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, wurden mit dem Schreiben vom 17.12.2021 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 21.01.2022 aufgefordert. Auf Antrag wurden für die Abgabe einer Stellungnahme jeweils Fristverlängerungen bis zum 04.02.2022 eingeräumt.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB gingen insgesamt 35 Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ein. 18 Stellungnahmen enthielten dabei für die Bauleitplanung relevante Anregungen, Bedenken und Hinweise. Die Behandlung der zum Bebauungsplan 15.04.00 und zur zugehörigen 128. Änderung des Flächennutzungsplans abgegebenen Stellungnahmen ist dem Auswertungsbericht zu den durchgeführten Beteiligungsverfahren zu entnehmen.

Im Ergebnis der durchgeführten öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde der ausgelegte Entwurf des Bebauungsplanes in Teilen geändert. Da die Änderungen entweder rein redaktioneller Art waren (z.B. Korrekturen bzw. Ergänzungen von Jahreszahlen) oder auf Anregung eines Trägers öffentlicher Belange erfolgten, ohne dass hierdurch die Grundzüge der Planung, private Interessen oder sonstige öffentliche Belange berührt werden, konnte auf die Durchführung weiterer Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB verzichtet werden. Die vorgenommenen geringfügigen Änderungen und Ergänzungen sind in der Verfahrensakte zum Bebauungsplan dokumentiert.

Satzungsbeschluss

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB hat sich kein neuer Sachverhalt für den Bebauungsplan 15.04.00 ergeben, sodass der ausgelegte Entwurf des Bebauungsplans mit einigen kleineren, überwiegend redaktionellen Änderungen und Ergänzungen als Satzung beschlossen werden kann.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert am 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), geändert am 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802, 1807)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch Artikel 8 der Landesverordnung vom 16. März 2015 (GVOBl. S. 96)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert am 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Mai 2016 (GVOBl. S. 162)
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert am 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151)
- Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003, zuletzt geändert durch Landesverordnung vom 15. Dezember 2010 (GVOBl. S. 850)

10.3 Fachgutachten und sonstige Quellen

Zu der Bauleitplanung wurden folgende Gutachten / Untersuchungen erstellt und auf sonstige einschlägige Quellen zurückgegriffen:

- ANDRESEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Bestandsplan Biotop- und Nutzungstypen zum B-Plan 15.04.00, Lübeck 25.08.2021;
- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Plan Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße 15.04.00, Artenschutzprüfung (incl. Feldlerchenkonzept), Kiel 12.10.2021;
- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Planverfahren Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, Bestand Fauna/Biotoptypen, Kiel April 23.05.2019;

- BBS GREUNER-PÖNICKE: Hansestadt Lübeck, B-Planverfahren Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, Auswirkungen Regenwasserbewirtschaftung im Glindbruch, Kiel 08.10.2021;
- EASTERN ATLAS GEOPHYSIKALISCHE PROSPEKTION + MESSTECHNIK: Gewerbepark Lübeck Südost Kronsforder Landstraße, Berlin 01.10.2019;
- GEO-NET UMWELTCONSULTING GMBH: Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 3: Planungshinweiskarte, Hannover 2016;
- HANSESTADT LÜBECK: Gesamtlandschaftsplan, Lübeck 2008;
- HANSESTADT LÜBECK: Thematischer Landschaftsplan „Klimawandel in Lübeck – Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen“, Lübeck 2013;
- HANSESTADT LÜBECK: Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK, Lübeck 2010;
- HANSESTADT LÜBECK: Sichtachsenstudie Welterbe „Lübecker Altstadt“, Prüfung der Sichtbeziehungen vom Lübecker Umland auf die Silhouette des Welterbes „Lübecker Altstadt“, Lübeck 2011;
- HANSESTADT LÜBECK: Klimaanpassungskonzept KLAK, Lübeck 2020;
- LÄRMKONTOR GMBH: Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 12.2021;
- LÄRMKONTOR GMBH: Schalltechnische Stellungnahme zum Bebauungsplan 15.04.00 „Semiramis“ der Hansestadt Lübeck, Ermittlung des Lärms aus Mehrverkehren nach RLS-19, Hamburg 28.02.2022;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Geotechnischer Bericht Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Vorerkundung: Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlungen, Lübeck 27.07.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Bodenmanagement, Lübeck 03.09.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Regenwasserbewirtschaftungskonzept Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße, B-Plan 15.04.00, Lübeck 31.08.2021;
- LEHNERS + WITTORF BERATENDE INGENIEURE PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT MBH: Erläuterungsbericht Regenwasserbewirtschaftung anhand eines Referenzgrundstücks zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Lübeck 23.11.2021;
- MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, LANDWIRTSCHAFT, UMWELT, NATUR UND DIGITALISIERUNG DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Kiel Januar 2020;
- PBH PLANUNGSBÜRO HAHM: Erschließungsplanung zum B-Plan 15.04.00; Lübeck, 21.10.2021
- SACHVERSTÄNDIGENBÜRO FÜR BAUMBEGUTACHTUNG & BAUMBEWERTUNG: Baumgutachten zur Kontrolle und Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Reihenbestandes aus Pappeln auf dem Grundstück an der Kronsforder Landstraße südlich der Autobahn 20, Lübeck, 22.12.2017;

- SACHVERSTÄNDIGENBÜRO FÜR BÄUME UND GARTENANLAGEN: Baumgutachten über die Bäume in der „Pappelreihe“ hinter Haus Nr. 207 Kronsforder Landstraße in Lübeck, Hamburg, 15.10.2021;
- ZECH UMWELTANALYTIK: Geruchstechnischer Bericht über die Durchführung einer geruchstechnischen Untersuchung zum geplanten Gewerbegebiet Semiramis in Lübeck, Lingen, 31.01.2022;
- ZECH UMWELTANALYTIK: Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Einschätzung der Immissionssituation verursacht durch den Straßenverkehr zum geplanten Gewerbegebiet „Semiramis“ in 23560 Lübeck, Lingen, 24.03.2022
- SHP INGENIEURE: Verkehrsuntersuchung Gewerbegebiet Lübeck Süd Ost zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Hannover 19.07.2019;
- KAPLUS - INGENIEURBÜRO VOLLERT: Konzeptionelle Untersuchungen zur Energieversorgung zum Bebauungsplan 15.04.00 der Hansestadt Lübeck, Eckernförde 01.04.2021;
- ANDRESEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Sichtachsenstudie zur Prüfung von Auswirkungen der Planung auf bestehende Sichtachsen zum Welterbe „Lübecker Altstadt“, Lübeck 13.12.2021

Anhang 1 der Begründung zum Bebauungsplan 15.04.00



M. 1 : 4500

Datengrundlage Vermessung, 09.2018 im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Vermessungsbüro Kummer, Lübeck.

STÄDTEBAULICHER TESTENTWURF

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 15.04.00

- KRONSFORDER LANDSTRASSE - BAB 20 -

Hansestadt LÜBECK

Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung

Stand vom 03.03.2022

Bebauungsplan 15.04.00 - Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße Lübeck-Niederbüssau - Variantenuntersuchung - Anbindung Gewerbegebiet an die Kronsforder Landstraße (L 92)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Nr.	**Varianten-Kombination Knotenpunkte (KP) Gewerbegiet (GE) / Kronsforder Landstraße (L 92)** (jeweils 2 Anbindungspunkte)	**Kosten**					**Eingriff in Natur und Landschaft**								**Verkehrliche Aspekte**			**Abstand der Knotenpunkte**	**Verkehrslärm-belastung Kronsforder Landstraße Nr. 240 (KL 240)**
		Baukosten																	
		Fläche Neubau Fahrbahn pro Knoten (in m2)	**Fläche Neubau Fahrbahn ges.** (in m2)	**EP / m2 Fahrbahn** (in €)	**Baukosten, pro Knoten** (in €, netto)	**Baukosten, gesamt** (in €, netto)	**vorhandene Versiegelung pro Knoten** (in m2)	**zusätzliche Versiegelung pro Knoten** (in m2)	**zusätzliche Versiegelung ges.** (in m2)	**zu fällende Bäume/KP (Allee/Knick)** (Stk.)	**zu fällende Bäume, ges. (Allee/Knick)** (Stk.)	**Wegfall Knicks pro Knoten** (in m)	**Wegfall Knicks, ges.** (in m)	**Eingriff in Ausgleichs-flächen**	**Nordanschluss**	**Leistungs-fähigkeit**	**Radweg Raabrede**		
V1	KP 9 - Kreuzung beidseitige Aufweitung + KP 10 - Kreuzung beidseitige Aufweitung	2.700	5.500	250,00	675.000,00	1.375.000,00	1.700	1.000	2.100	9 (9/0)	**22**	0	2	nein	Nordanschluss tlw. vorbereitet	leistungsfähig	gesperrte Raabrede als Radweg	KP 9 / 10 = 500 m	Entlastung KL 240 wg. Sperrung Raabrede
		2.800			700.000,00		1.700	1.100		13 (13/0)	(22/0)	2							
V2	KP 9 - Kreuzung einseitige Aufweitung + KP 10 - Kreuzung einseitige Aufweitung	2.700	5.500	250,00	675.000,00	1.375.000,00	1.700	1.000	2.100	8 (8/0)	**14**	2	6	nein	kein Nordanschluss vorbereitet	leistungsfähig	gesperrte Raabrede als Radweg	KP 9 / 10 = 500 m	Entlastung KL 240 wg. Sperrung Raabrede
		2.800			700.000,00		1.700	1.100		6 (6/0)	(14/0)	4							
V3	KP 9 - Kreisverkehr + KP 10 - Kreisverkehr	3.100	6.200	230,00	713.000,00	1.426.000,00	1.000	1.400	2.800	5 (4/1)	**13**	32	52	nein	Nordanschluss vorbereitet	leistungsfähig	gesperrte Raabrede als Radweg	KP 9 / 10 = 500 m	Entlastung KL 240 wg. Sperrung Raabrede
		3.100			713.000,00		1.000	1.400		8 (8/0)	(12/1)	20							
V4	KP 9 - Kreuzung beidseitige Aufweitung + Raabrede - Ausbau im Bestand	2.700	5.800	250,00	675.000,00	1.605.000,00	1.700	1.000	1.000	9 (9/0)	**9**	0	45	nein	Nordanschluss nur an KP 9 und nur tlw. vorbereitet	leistungsfähig	weiter provisorischer Radweg an der Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.100		300,00	930.000,00		3.100	0		0	(9/0)	45							
V5	KP 9 Kreuzung einseitige Aufweitung + Raabrede - Ausbau im Bestand	2.700	5.800	250,00	675.000,00	1.605.000,00	1.700	1.000	1.000	8 (8/0)	**8**	2	47	nein	kein Nordanschluss vorbereitet	leistungsfähig	weiter provisorischer Radweg an der Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.100		300,00	930.000,00		3.100	0		0	(8/0)	45							
V6	KP 9 - Kreuzung beidseitige Aufweitung + Raabrede - Neubau lageverschoben	2.700	6.400	250,00	675.000,00	1.674.000,00	1.700	1.000	1.600	9 (9/0)	**18**	0	445	ja	Nordanschluss nur an KP 9 und hier nur tlw. vorbereitet	leistungsfähig	neuer Radweg entlang Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.700		270,00	999.000,00		3.100	600		9 (1/8)	(10/8)	445							
V7	KP 9 - Kreuzung einseitige Aufweitung + Raabrede - Neubau lageverschoben	2.700	6.400	250,00	675.000,00	1.674.000,00	1.700	1.000	1.600	8 (8/0)	**17**	32	447	ja	kein Nordanschluss vorbereitet	leistungsfähig	neuer Radweg entlang Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.700		270,00	999.000,00		3.100	600		9 (1/8)	(9/8)	445							
V8	KP 9 - Kreisverkehr + Raabrede - Ausbau im Bestand	3.100	6.200	230,00	713.000,00	1.643.000,00	1.000	1.400	1.400	5 (4/1)	**5**	32	77	nein	Nordanschluss nur an KP 9 vorbereitet	leistungsfähig	weiter provisorischer Radweg an der Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.100		300,00	930.000,00		3.100	0		0	(4/1)	45							
V9	KP 9 - Kreisverkehr + Raabrede - Neubau lageveschoben	3.100	6.800	230,00	713.000,00	1.712.000,00	1.000	1.400	2.000	5 (4/1)	**14**	32	477	ja	Nordanschluss nur an KP 9 vorbereitet	leistungsfähig	neuer Radweg entlang Raabrede	KP 9 / Raabrede = 1.000 m	geringfügige Zunahme Lärmbelastung KL 240
		3.700		270,00	999.000,00		3.100	600		9 (1/8)	(5/9)	445							

Anmerkungen zu Baukosten allgemein: Einheitspeis (EP) je m2 Neubau Fahrbahn (gesamter Tief- u. Straßenbau, RW-Entwässerungseinrichtungen, inkl. Abbruch, mit Berücksichtigung Umbaukosten der Nebenflächen Bankett und Radweg);
Annahme unbelastetes Material aus Abbruch vorh. Flächenbefestigung und Aushub vorh. Oberbau der Kronsforder Landstraße und Raarede sowie tragsfähiger Untergrund für Neubau standardisierter Oberbau gem. RStO 12;
für Kostensicherheit ist ein Baugrundgutachten erforderlich, mit Angaben zu Altlasten und Entsorgung sowie Empfehlungen zum Oberbau, evtl. Erfordernis von Untergrundverbesserung o.ä. und Vorgaben für die bauliche Umsetzung;
Kosten für resultierende Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen (Neuanlage Knickstrukturen, Baumpflanzungen, andere Begrünungen) innerhalb oder außerhalb des Projektgebiets sind bei allen Varianten noch nicht berücksichtigt

Anmerkungen zu Baukosten Varianten:
Varianten mit KP als Kreisverkehr (KV) = bei V3, V8 und V9 = Fläche KV inkl. Mittelinsel (ca. 700 m2); Kostanabschlag auf Standard-EP wegen Neubau Mittelinsel als Grünfläche; innerhalb Mittelinsel ca. 200 m2 Entsiegelung vorh. Fahrbahn L 92.
Varianten mit Raabrede - Ausbau im Bestand = bei V4, V5 und V8 = Kostenaufschlag auf Standard-EP wegen Mehraufwand für Abbruch gesamter vorh. Oberbau sowie auf Gesamtlänge Neubau beidseitige Bordeinfassung und RW-Kanal.
Varianten mit Raabrede - Neubau lageverschoben = bei V6, V7 und V9 = Kostenaufschlag auf Standard-EP wegen Mehraufwand für Abbruch gesamter vorh. Oberbau und Knick sowie auf Gesamtlänge Neubau Radweg (Wassergebundene Decke).

Anmerkungen zu fällende Bäume Varianten Kreisverkehr:
Varianten KP 9 mit Kreisverkehr (KV) = bei V3, V8 und V9 = von den 4 zu fällenden Alleebäumen befindet sich 1 Baum in der neuen unbefestigten Mittelinsel, ggf. möglicher Baumerhalt ist mit dem LBV-SH und der UNB zu klären.
Variante KP 10 mit Kreisverkehr (KV) = bei V3 = von den 8 zu fällenden Alleebäumen befinden sich 3 Bäume in der neuen unbefestigten Mittelinsel, ggf. möglicher Baumerhalt ist mit dem LBV-SH und der UNB zu klären.

Übersichtstabelle aufgestellt: M&P Hamburg, Mai 2019; Eintragungen Spalten 3-14 und 19: pbh Lübeck, Juni und September 2019, auf Grundlage Voruntersuchung Verkehrsanlagen, pbh Lübeck, 18.03.2019;
Spalten 15-18 und 20: claussen-seggelke Hamburg und HL 5.610.4, Juli und September 2019, anhand Verkehrsuntersuchung, SHP Hannover, Juli 2019 und Schalltechnisches Gutachten, LÄRMKONTOR Hamburg, Juni 2019

Stand: 19.09.2019 (pbh)

Zu beseitigende Bäume und Knicks

ZEICHENERKLÄRUNG

Zu beseitigende Bäume und Knicks

- Zur Umsetzung der Planung zu beseitigende Baume mit lfd. Nummer
- Zur Umsetzung der Planung zu beseitigende Pappelreihe
- Zur Umsetzung der Planung zu beseitigender Knick

Plangrundlage

- Vorhandene Gebäude mit Hausnummern
- zu beseitigende Gebäude mit Hausnummern
- Flurstücksgrenzen
- z.B. 27/1 Flurstücksbezeichnung
- Bestandsbäume

Sonstige Darstellungen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Verkehrsflächen
- Baugrenzen

Anhang 3 der Begründung zum Bebauungsplan 15.04.00

Baumreihe mit 247 Einzelbäumen (Nr. 1- 247 gem. Baumgutachten Büro Heineken, Hamburg vom 15.10.2021; tabellarische Übersicht s. Begründung Kap. 6.3.5, Tabelle 4

Vordere Dreckbreite
Rusch
Krumme Stück
Siebenkoppel
Fünfen
Rußbreite
Straßenkoppel
Krummenkamp
Siebenkoppel
Löwenkrug
Langensahl
Glintenbruch

M. 1 : 4000

Datengrundlage Vermessung, 09.2018 im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Vermessungsbüro Kummer, Lübeck.