► Nr. VO/2020/09493
öffentlich

Lübeck, 02.11.2020

Anfrage

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Antje Jansen (GAL) Anfrage zu digitaler Ausstattung der Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.11.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:
Das Land Schleswig-Holstein hat weitere 120 Millionen Euro für die bessere digitale Ausstattung der Schulen und damit für die Anschaffung digitaler Endgeräte für die Schüler und Schülerinnen (SuS) beschlossen. Hierzu folgende Fragen:

1. Welche Summe erhält hiervon die Stadt Lübeck zur Anschaffung digitaler Endgeräte?

2. Zeitliche Abläufe:
2.1 Zu welchem Zeitpunkt werden die Landesmittel an die Stadt Lübeck ausgeschüttet und
2.2 bis zu welchem Zeitpunkt ist eine realistische Beschaffung der Geräte und Austeilung an die Schulen leistbar?

3. Die Stadt Lübeck hat mit den zur Anschaffung digitaler Endgeräte zur Verfügung stehenden Bundesgelder 2.700 Geräte kaufen können. Dies deckt jedoch laut Verwaltung im Sommer 2020 an den allgemeinbildenden Schulen nur 49 % und den berufsbildenden Schulen nur 69 % der von den Schulen geschätzten Bedarfe ab (geschätzter Bedarf bezieht sich dabei nur auf Schüler:innen, deren Eltern finanziell nicht in der Lage sind, digitale Endgeräte zu finanzieren).
Frage: Reichen die neuen Landesgelder, die an die Stadt Lübeck gehen werden, um die fehlenden Geräte zu kaufen, damit die SuS, deren Eltern sich so etwas nicht leisten können, ein digitales Endgerät erhalten werden?

4. Die Schulen führen nach den uns vorliegenden Informationen derzeit alle eine erneute und konkrete Bedarfsabfrage bei den Eltern durch (keine Schätzung wie im Sommer, sondern unmittelbare Bedarfsabfrage bei jede*r Schüler:innen).
Frage: Bestätigen diese neuen Bedarfsabfragen die geschätzten Ergebnisse der Schulen aus Sommer 2020 oder ist der Bedarf für digitale Endgeräte für Schüler:innen höher?

5. Wenn die aktuelle konkrete Bedarfserhebung der Schulen ergibt, dass der Bedarf höher ist als die Schätzung im Sommer 2020: Reichen die Landesgelder, um alle notwendigen Geräte zu kaufen?

6. Wenn die Landesgelder nicht reichen: Wie viele Geräte fehlen konkret und wie viel kosten diese in Summe?

7. Wenn der Bedarf an Endgeräten nicht mit den Landesmitteln gedeckt werden kann, werden seitens der Verwaltung Möglichkeiten gesehen, die noch fehlenden Geräte aus kommunalen Mitteln anzuschaffen?

8. Wie wird das Problem teilweise fehlender Internetanschlüsse gelöst?

9. Im Falle von Schulschließungen: Gibt es Überlegungen von Seiten der Verwaltung, in Schulen und alternativ anderen Orten wie z.B. Stadtbücherei digitale Lernplätze für Kinder und Jugendliche zu schaffen, wenn diese zu Hause nicht die Möglichkeiten haben zu lernen?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09493-01
öffentlich

Lübeck, 29.03.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Kristin Sultan (E-Mail: Kristin.Sultan@luebeck.de Telefon: 122-4084)

Beantwortung der Anfrage von Antje Jansen (GAL) zu digitaler Ausstattung der Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beantwortung der Anfrage des AM Antje Jansen (GAL) zu digitaler Ausstattung der Schulen vom 10.11.2020.

Antwort:

1. Welche Summe erhält hiervon die Stadt Lübeck zur Anschaffung digitaler Endgeräte?

Antwort:
Die Hansestadt Lübeck erhielt für die Schulen in ihrer Trägerschaft 1.497.851,48 Euro.

2. Zeitliche Abläufe:
2.1 Zu welchem Zeitpunkt werden die Landesmittel an die Stadt Lübeck ausgeschüttet und
2.2 bis zu welchem Zeitpunkt ist eine realistische Beschaffung der Geräte und Austeilung an die Schulen leistbar?

Antwort:
Die Ausschüttung der Mittel erfolgte nach Erhalt des Zuwendungsbescheids im März 2021. Aufgrund der angespannten Marktlage dauerte die Beschaffung und Auslieferung der Geräte an die Schulen bis Ende November 2021.

3. Die Stadt Lübeck hat mit den zur Anschaffung digitaler Endgeräte zur Verfügung stehenden Bundesgelder 2.700 Geräte kaufen können. Dies deckt jedoch laut Verwaltung im Sommer 2020 an den allgemeinbildenden Schulen nur 49 % und den berufsbildenden Schulen nur 69 % der von den Schulen geschätzten Bedarfe ab (geschätzter Bedarf bezieht sich dabei nur auf Schüler:innen, deren Eltern finanziell nicht in der Lage sind, digitale Endgeräte zu finanzieren).
Frage: Reichen die neuen Landesgelder, die an die Stadt Lübeck gehen werden, um die fehlenden Geräte zu kaufen, damit die SuS, deren Eltern sich so etwas nicht leisten können, ein digitales Endgerät erhalten werden?

Antwort:
Insgesamt konnte die Hansestadt Lübeck aus den Förderprogrammen 5.828 Endgeräte beschaffen.

*4. Die Schulen führen nach den uns vorliegenden Informationen derzeit alle eine erneute und konkrete Bedarfsabfrage bei den Eltern durch (keine Schätzung wie im Sommer, sondern unmittelbare Bedarfsabfrage bei jede*r Schüler:innen).*
Frage: Bestätigen diese neuen Bedarfsabfragen die geschätzten Ergebnisse der Schulen aus Sommer 2020 oder ist der Bedarf für digitale Endgeräte für Schüler:innen höher?

Antwort:
Eine Bedarfsabfrage der Schulen ist nicht bekannt. Im April 2021, also vor der Beschaffung weiterer Endgeräte, erfolgte eine weitere Abfrage durch den Schulträger, um zu erfragen, wie viele der 2020 beschafften Geräte verliehen wurden. Insgesamt lag die Rückmeldung zu den direkt an Schüler:innen verliehenen Endgeräte bei 68% (1.393 Geräte) bei den allgemeinbildenden bzw. 59% (375 Geräte) bei den berufsbildenden Schulen. Einige Schulen nutzten die Endgeräte auch in der Notbetreuung. Da die Geräte in dem Fall in der Schule genutzt wurden, wurden sie als nicht verliehen angegeben.

5. Wenn die aktuelle konkrete Bedarfserhebung der Schulen ergibt, dass der Bedarf höher ist als die Schätzung im Sommer 2020: Reichen die Landesgelder, um alle notwendigen Geräte zu kaufen?

Antwort:
Siehe Antworten zu 3 und 4.

6. Wenn die Landesgelder nicht reichen: Wie viele Geräte fehlen konkret und wie viel kosten diese in Summe?

Antwort:
Hierzu wäre eine erneute Abfrage notwendig, um den weiteren Bedarf nach der Rückkehr zum Präsenzunterricht zu ermitteln.

7. Wenn der Bedarf an Endgeräten nicht mit den Landesmitteln gedeckt werden kann, werden seitens der Verwaltung Möglichkeiten gesehen, die noch fehlenden Geräte aus kommunalen Mitteln anzuschaffen?

Antwort:
Dies ist aktuell nicht geplant.

8. Wie wird das Problem teilweise fehlender Internetanschlüsse gelöst?

Antwort:
Mit dem Regelbedarfsermittlungsgesetz sind seit dem 01.01.2021 auch Kommunikationsausgaben für Mobilfunk berücksichtigt und somit über soziale Sicherungssysteme gewährleistet.
Zudem gab es im Jahr 2020 Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über einen speziellen Mobilfunktarif für Schüler:innen. Zu offene Fragen zu den Tarifen, die auch seitens der Landesregierung als nicht den Anforderungen entsprechend bewertet wurden (siehe Drucksache 19/2663 vom 10.01.2021), liegen dem Schulträger jedoch keine neuen Informationen vor. Die offenen organisatorischen Fragen betrafen u.a. das Vertragsverhältnis, da der Schulträger bei den B2B-Verträgen und nicht die Endnutzer:innen Vertragspartner wird, und die technische Bereitstellung.

9. Im Falle von Schulschließungen: Gibt es Überlegungen von Seiten der Verwaltung, in Schulen und alternativ anderen Orten wie z.B. Stadtbücherei digitale Lernplätze für Kinder und Jugendliche zu schaffen, wenn diese zu Hause nicht die Möglichkeiten haben zu lernen?

Antwort:
Dies würde vom Hygienekonzept der jeweiligen Einrichtung sowie den aktuellen Corona-Verordnungen abhängen und müsste je nach aktueller Lage geprüft werden.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2020/09459
öffentlich

Lübeck, 26.10.2020

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung des digitalen Lernens in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.10.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In den Lübecker Nachrichten vom 24. Oktober 2020 wurde berichtet, dass rund 5.800 Schüler:innen in der Hansestadt über keine mobilen Endgeräte verfügen und die Stadt begonnen habe, 2700 mobile Endgeräte an Schulen im ganzen Stadtgebiet auszuliefern.

Hierzu werden folgende Fragen an den Bürgermeister gestellt:

1. Laut Berichterstattung soll mit Hilfe des Bildungsfonds-Schlüssels sichergestellt werden, dass zunächst Schüler:innen aus bedürftigen Haushalten die Endgeräte bekommen. Wie läuft das konkret ab?

Sind mit der Verteilung von 2.700 Endgeräten alle Schüler:innnen aus bedürftigen Haushalten mit Endgeräten vollständig versorgt?

2. Wie groß ist der ermittelte Bedarf insgesamt und wieviel davon ist mit den ausgegebenen Endgeräten abgedeckt?

3. Laut Berichterstattung will die Stadt bis Ende Oktober 2020 mit der ersten Tranche durch sein. Der Bürgermeister gehe davon aus, dass es im nächsten Jahr eine zweite Tranche geben werde. Was bedeutet das? Welche Informationen liegen hierzu aktuell vor?

4. Welche Programme /Apps sind auf den ausgegebenen Geräten vorinstalliert und wie wurde die Auswahl getroffen?

5. Wie wird sichergestellt, dass die Schüler:innen, die ihre eigenen Geräte benutzen auch Zugriff auf die von der Schule verwendeten Programme haben?

6. Wie wird sichergestellt, dass die Haushalte aller Schüler:innen über eine adäquate Internetverbindung verfügen, um zu Hause die digitalen Lernangebote nutzen zu können?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09459-01
öffentlich

Lübeck, 29.03.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Kristin Sultan (E-Mail: Kristin.Sultan@luebeck.de Telefon: 122-4084)

Beantwortung der Anfrage AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung des digitalen Lernens in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beantwortung der Anfrage des AM Michelle Akyurt (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zur Umsetzung des digitalen Lernens in Lübeck vom 27.10.2020

Antwort:

1. Laut Berichterstattung soll mit Hilfe des Bildungsfonds-Schlüssels sichergestellt werden, dass zunächst Schüler:innen aus bedürftigen Haushalten die Endgeräte bekommen. Wie läuft das konkret ab?
Sind mit der Verteilung von 2.700 Endgeräten alle Schüler:innnen aus bedürftigen Haushalten mit Endgeräten vollständig versorgt?

Antwort:
Durch die Anwendung des Bildungsfondsschlüssels kann sichergestellt werden, dass Schulen mit einer größeren Anzahl an Bildungsfondsempfänger:innen auch eine größere Anzahl an Geräten erhalten. Die Verteilung der Geräte an die Schulen erfolgte prozentual nach dem Anteil der Bildungsfondsempfänger:innen an der Gesamtschüler:innenzahl pro Schule.
Mit der Verteilung von 2.703 Endgeräten im Jahr 2020 konnte zunächst ein Teil des von den Schulen gemeldeten Bedarfes abgedeckt werden.

2. Wie groß ist der ermittelte Bedarf insgesamt und wieviel davon ist mit den ausgegebenen Endgeräten abgedeckt?

3. Laut Berichterstattung will die Stadt bis Ende Oktober 2020 mit der ersten Tranche durch sein. Der Bürgermeister gehe davon aus, dass es im nächsten Jahr eine zweite Tranche geben werde. Was bedeutet das? Welche Informationen liegen hierzu aktuell vor?

Antwort:
Die Schulen haben einen Bedarf von rund 5.800 Endgeräten gemeldet. Insgesamt konnten zum Zeitpunkt der Anfrage 2.703 Geräte aus Mitteln des ersten Sofortausstattungsprogramms angeschafft werden.

Durch das Land Schleswig-Holstein wurde 2021 eine Erweiterung des Sofortausstattungsprogrammes in Höhe von rund 14 Millionen Euro auf den Weg gebracht.
Die Hansestadt Lübeck als Schulträgerin erhielt daraus rund 1,5 Millionen Euro und konnte daraus 3.125 weitere Endgeräte beschaffen. Der 2020 gemeldete Bedarf der Schulen konnte damit erfüllt werden.

4. Welche Programme /Apps sind auf den ausgegebenen Geräten vorinstalliert und wie wurde die Auswahl getroffen?

Antwort:
Eine Übersicht der Apps und Programme kann der zentralen FAQ Seite https://faq.luebeck.schule entnommen werden.
Die Liste wird laufend erweitert und beruht auf Rückmeldungen der Schulen und den Musterlösungen des IQSH.

5. Wie wird sichergestellt, dass die Schüler:innen, die ihre eigenen Geräte benutzen auch Zugriff auf die von der Schule verwendeten Programme haben?

Antwort:
Die zentral bereitgestellten Dienste, wie das E-Mail und Dateiablagesystem, aber auch das Videokonferenzsystem sind plattformunabhängig und browserbasiert, d.h. dass ein Zugriff geräteunabhängig über das Internet möglich ist.

6. Wie wird sichergestellt, dass die Haushalte aller Schüler:innen über eine adäquate Internetverbindung verfügen, um zu Hause die digitalen Lernangebote nutzen zu können?

Antwort:
Mit dem Regelbedarfsermittlungsgesetz sind seit dem 01.01.2021 auch Kommunikationsausgaben für Mobilfunk berücksichtigt und somit über soziale Sicherungssysteme gewährleistet.
Zudem gab es im Jahr 2020 Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über einen speziellen Mobilfunktarif für Schüler:innen. Zu offene Fragen zu den Tarifen, die auch seitens der Landesregierung als nicht den Anforderungen entsprechend bewertet wurden (siehe Drucksache 19/2663 vom 10.01.2021), liegen dem Schulträger jedoch keine neuen Informationen vor. Die offenen organisatorischen Fragen betrafen u.a. das Vertragsverhältnis, da der Schulträger bei den B2B-Verträgen und nicht die Endnutzer:innen Vertragspartner wird, und die technische Bereitstellung.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2021/09940
öffentlich

Lübeck, 23.03.2021

Anfrage

Bearbeitung: Natalie Beisiegel (E-Mail: natalie.beisiegel@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zu mobilen Endgeräten an den Lübecker Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.03.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:
In der LN vom 20.03.2021 war im Lokalteil zu lesen, dass nach Ausführung des Schulleiters Herr Jörg Haltermann Nachweise für die Schüler ausgestellt werden, wenn ein mobiles Endgerät seitens der Schule nicht gestellt werden kann. Mit diesen Nachweis in Höhe von 350,- € können sich dann die Schüler ein eigenes Gerät erwerben.

Dazu habe ich folgende Fragen:

1.Ist es richtig, dass immer noch nicht genutzte Endgeräte, welche durch die Hansestadt Lübeck bestellt wurden, vorhanden und „auf Lager liegen“?

2. Ist der in der LN geschilderte Vorgang auch an anderen Schulen üblich?

3. Wie viele solcher Nachweise sind in den letzten drei Jahren ausgestellt worden und von wem?

4. Wer übernimmt die Erst-Konfiguration und die evtl. Wartung der von den Schüler selbst erworbenen Geräte?

5. Wer überprüft den wirklichen Erwerb eines Gerätes nach Auszahlung durch das Jobcenter?

6. Wo und wie werden diese Kosten kontiert, bzw. wo verrechnet?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/09940-01
öffentlich

Lübeck, 29.03.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Kristin Sultan (E-Mail: Kristin.Sultan@luebeck.de Telefon: 122-4084)

Beantwortung der Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zu mobilen Endgeräten an den Lübecker Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beantwortung der Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zu mobilen Endgeräten an den Lübecker Schulen vom 23.03.2021

Antwort:

1.Ist es richtig, dass immer noch nicht genutzte Endgeräte, welche durch die Hansestadt Lübeck bestellt wurden, vorhanden und „auf Lager liegen“?

Antwort:
In einigen Schulen befinden sich vereinzelt Geräte, die laut zentraler Verwaltung noch kein Systemupdate durchgeführt haben, weshalb davon auszugehen ist, dass diese ausgelieferten Geräte noch nicht in Betrieb genommen wurden oder offline verwendet werden.

2. Ist der in der LN geschilderte Vorgang auch an anderen Schulen üblich?
3. Wie viele solcher Nachweise sind in den letzten drei Jahren ausgestellt worden und von wem?

Antwort:
Dazu, ob auch andere Schulen Nachweise für Schüler:innen zur Vorlage beim Jobcenter ausgestellt haben und über die Anzahl, können keine Angaben gemacht werden, da der Schulträger in diesen Vorgang nicht eingebunden war.
Das Jobcenter teilte auf Anfrage mit, dass die Ermittlung der Anzahl, der durch das Jobcenter finanzierten Endgeräte, nicht möglich ist. Die Bewilligungen wurden auf einem zentralen Ansatz erfasst. Aufgrund der begrenzten Laufzeit der Möglichkeit zur Kostenübernahme, wurde keine gesonderte Position eingerichtet und somit wurden auch andere Leistungen über diesen Ansatz abgebildet. Die Möglichkeit zur Übernahme der Kosten für Endgeräte für Schüler:innen durch das Jobcenter zur Teilnahme am Distanzunterricht, endete mit Ende der pandemischen Lage nationaler Tragweite.

4. Wer übernimmt die Erst-Konfiguration und die evtl. Wartung der von den Schüler selbst erworbenen Geräte?

Antwort:
Der LN-Artikel, auf den die Anfrage Bezug nimmt, beschreibt, dass in Fällen, in denen bedürftigen Schüler:innen kein Leihgerät zur Teilnahme am Distanzunterricht durch die Schule bereitgestellt werden konnte, ein Nachweis durch die Schule zur Vorlage beim Jobcenter angefertigt werden konnte, um einen Zuschuss von bis zu 350,00 Euro zur Anschaffung eines privaten Endgeräts für die schulische Nutzung zu erhalten. Die Konfiguration und Wartung privater Geräte erfolgt in der Regel durch die Nutzer:innen selbst. Da es sich bei diesen Endgeräten um private, selbsterworbene Geräte handelt, werden diese Geräte nicht durch den Schulträger zentral verwaltet und vorkonfiguriert. Bei Bedarf wäre dies jedoch für die Dauer des schulischen Einsatzes möglich, wenn die Geräte der durch den Schulträger verfolgten Standardisierung entsprechen. Anfragen zur Wartung privat erworbener Geräte liegen dem Schulträger bisher nicht vor.

5. Wer überprüft den wirklichen Erwerb eines Gerätes nach Auszahlung durch das Jobcenter?

Das Jobcenter teilte uns mit, dass ein Nachweis der tatsächlichen Beschaffung durch Kund:innen bei Beschaffungen über 150,00 Euro zu erbringen war.

6. Wo und wie werden diese Kosten kontiert, bzw. wo verrechnet?

Nach Angaben des Jobcenters erfolgte die Übernahme der Kosten für digitale Endgeräte im Einzelfall nach § 21 Abs. 6 SGB II als Bundesleistung nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2021/10023
öffentlich

Lübeck, 26.04.2021

Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Ausbau des Glasfasernetzes an Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Alle Schulen sollen an das Glasfasernetz angeschlossen werden. In einem Artikel der Lübecker Nachrichten vom 15. August 2020 wurde berichtet, dass noch nicht alle Schulen angeschlossen seien.

Hierzu frage ich den Bürgermeister

1.) Welche Schulen in Lübeck sind Stand 1. Mai 2021 noch nicht an das Glasfasernetz "Verwaltungsnetz / Landesnetz" angeschlossen?

2.) Welche Hinderungsgründe bestehen und wann ist jeweils mit dem Anschluss zu rechnen (bitte Angabe für jede Schule im Einzelnen)?

3.) Welche Schulen in Lübeck sind Stand 1. Mai 2021 noch nicht an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossen?

4.) Welche Hinderungsgründe bestehen und wann ist jeweils mit dem Anschluss zu rechnen (bitte Angaben für jede Schule im Einzelnen)?

5.) Ist in den bereits an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossenen Schulen gewährleistet, dass sämtliche Unterrichtsräume mit W-Lan ausgestattet sind?

6.) Wieviele Videokonferenzen sind jeweils in den an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossenen Schulen gleichzeitig möglich (Serverkapazitäten)?

7.) Ist die Anzahl der technisch gleichzeitig möglichen Videokonferenzen ausreichend? Wenn nein: Welche Schritte werden für den Ausbau der Serverkapazitäten unternommen?

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2021/10023-01**
öffentlich

Lübeck, 29.03.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Kristin Sultan (E-Mail: Kristin.Sultan@luebeck.de Telefon: 122-4084)

Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Ausbau des Glasfasernetzes an Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beantwortung der Anfrage des AM Thorsten Fürter (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zum Ausbau des Glasfasernetzes an Schulen vom 04.05.2021

Antwort:

1.) Welche Schulen in Lübeck sind Stand 1. Mai 2021 noch nicht an das Glasfasernetz "Verwaltungsnetz / Landesnetz" angeschlossen?

Aktuell sind die Ernestinenschule sowie die Schule Niendorf noch nicht an das Glasfasernetz „Verwaltungsnetz/Landesnetz“ angeschlossen (Stand 03/2022). Es handelt sich bei dem Glasfasernetz „Verwaltungsnetz / Landesnetz“ um die Verbindung zwischen Schule und Verwaltung des Landes. Das kommunale Verwaltungsnetz, das die Schulen mit dem Verwaltungsnetz der Hansestadt Lübeck verbindet, ist an allen Schulen verfügbar.

2.) Welche Hinderungsgründe bestehen und wann ist jeweils mit dem Anschluss zu rechnen (bitte Angabe für jede Schule im Einzelnen)?

Hinderungsgründe beim Anschluss der Ernestinenschule waren Verzögerungen beim Trassenausbau, bedingt durch den Weihnachtsmarkt am Koberg sowie einem Brandschaden in der Straße Hinter der Burg. Des Weiteren gab es Verzögerungen beim Ausbau der aktiven Netzwerkkomponenten am zentralen Netzknoten des Landes und Verzögerungen beim Bau der Hauseinführung durch das Baugerüst, das zur Behebung eines Schadens an der Fassade der Ernestinenschule notwendig war. Der zentrale Netzknoten des Landes ist mittlerweile technisch ausgebaut worden und das Gerüst am Gebäude der Ernestinenschule wurde nach Beendigung der Arbeiten an der Fassade abgebaut. Hierdurch können die Arbeiten durchgeführt werden, sobald durch das beauftragte Tiefbauunternehmen geklärt ist, ob die bestehenden Genehmigungen für die Arbeiten weiterhin Bestand haben oder neu beantragt werden müssen. Die Planung, Beauftragung und Durchführung liegt dabei ausschließlich bei dem Land. Der Schulträger befindet sich mit den zuständigen Stellen des Landes jedoch in einem regelmäßigen Austausch, um den aktuellen Stand der Planung und Durchführung zu begleiten. Auf die technische Umsetzung hat der Schulträger jedoch keinen Einfluss.

Bei der Schule Niendorf ist laut Dataport aufgrund der Entfernung eine umfangreichere Planung notwendig, die durch das Land erfolgt.

3.) Welche Schulen in Lübeck sind Stand 1. Mai 2021 noch nicht an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossen?

Eine aktuelle Liste mit dem Status ist abrufbar unter:

https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/Themen/VerkehrInfrastruktur/Glasfaser/Schulen/schulen_node.html

Nach Freischaltung durch Dataport muss der Schulträger noch weitere Netzwerkarbeiten bis zur Nutzbarkeit des Anschlusses durchführen lassen. Die Schulen, die noch nicht an das Glasfasernetz „pädagogisches Netz“ angeschlossen sind, verfügen über einen anderen Internetanschluss, über den auch das WLAN zur pädagogischen Nutzung läuft.

4.) Welche Hinderungsgründe bestehen und wann ist jeweils mit dem Anschluss zu rechnen (bitte Angaben für jede Schule im Einzelnen)?

Ein Hinderungsgrund ist der fehlende Landesnetzanschluss durch Dataport und ein Weiterer, die fehlende Verbindung in der jeweiligen Schule zwischen den Netzwerkschränken, welche durch den Schulträger beauftragt werden muss. Ausstehende Anschlüsse durch Dataport sind der oben genannten Statusliste zu entnehmen. Erst im Anschluss können ausstehende Arbeiten durch den Schulträger beauftragt werden.

5.) Ist in den bereits an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossenen Schulen gewährleistet, dass sämtliche Unterrichtsräume mit W-Lan ausgestattet sind?

Es gibt vereinzelnd Teilbereiche, die aus technischen oder baulichen Gründen nicht ausreichend ausgeleuchtet werden können. Dies betrifft z.B. die Emil-Possehl-Schule, dort reicht die aktuell vorhandene WLAN-Versorgung im E-Gebäude nicht aus, da dies Gebäude als Neubau eine Dämmung besitzt, die eine Nachsteuerung der vorhandenen WLAN-Versorgung erfordert. An der Behebung wird aktuell gearbeitet.

6.) Wieviele Videokonferenzen sind jeweils in den an das Glasfasernetz "pädagogisches Netz / Netz für Schüler und Lehrkräfte" angeschlossenen Schulen gleichzeitig möglich (Serverkapazitäten)?

Die Anzahl der Videokonferenzen lässt sich nicht pauschal errechnen, da diese von diversen, teilweise schwankenden Faktoren abhängig ist. Zudem ist die Notwendigkeit innerhalb der Schule im großen Maßstab an Videokonferenzen nicht gegeben, da die Teilnahme in der Regel von zu Hause erfolgt.

7.) Ist die Anzahl der technisch gleichzeitig möglichen Videokonferenzen ausreichend? Wenn nein: Welche Schritte werden für den Ausbau der Serverkapazitäten unternommen?

Ja, die Kapazität des zentralen Servers ist aktuell ausreichend. Zu Beginn der Bereitstellung kam es bei großer Auslastung des Videokonferenzsystems vereinzelt zu Kapazitätsengpässen, die jedoch durch einen Ausbau der Serverkapazität im Februar 2021 seitens der Travekom behoben werden konnten. Seither werden im Überlauffall weitere virtuelle Server hinzugeschaltet, um den Traffic besser zu verteilen.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2022/11105
öffentlich

Lübeck, 05.05.2022

Anfrage

Bearbeitung: Anka Grädner (E-Mail: anka.graedner@luebeck.de Telefon: 122-1076)

Anfrage des stellv. berat. AM Anka Grädner (Fraktion 21) zum Stand VO/2020/08773-02 - Kinderbetreuung bei Gremiensitzungen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:

Mit Vorlage VO/2020/08773-02 wurde am 15.06.2021 im HA beschlossen:
„Der Bürgermeister wird beauftragt, einen Vorschlag für eine „**Kinderbetreuung vor Ort**“, d.h. in der Nähe des Sitzungsortes, für Kinder der Mitglieder der Bürgerschaft und der Ausschüsse zu entwickeln und dem Hauptausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

Hierbei sollen folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- die Zeiten der Bürgerschafts- und Ausschusssitzungen und die dazugehörigen Zeiten für Vorbesprechungen sollen berücksichtigt sein
- für Kinder bis zum Alter von 14 Jahren
- das Angebot soll bedarfsorientiert erfolgen
- es soll geprüft werden, wenn ein Kinderbetreuungsangebot stattfindet, wie „Gäste“ (Kinder von Zuschauer:innen) dieses ebenfalls in Anspruch nehmen können.“

Um schriftlichen Bericht wird gebeten zu folgenden Fragen:

1. wie ist der Stand der Arbeiten?
2. wann erfolgt der Vorschlag?
3. wann kann die Kinderbetreuung zu den Sitzungen, die in Präsenz tagen, genutzt werden?

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11062
öffentlich

Lübeck, 14.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Manfred Rehberg (E-Mail: manfred.rehberg@ebhl.de Telefon: 70760-200)

Kommunale Kooperation Albanien

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
05.05.2022	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beginn der Kooperation mit albanischen Kommunen.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:
Partnerschaftliche Kooperationen mit albanischen Kommunen

Anfang letzten Jahres wurde aus der Mitte der Lübecker Bürgerschaft die Anfrage an die EBL herangetragen, ob diese bereit wären, albanische Kommunen bei der Entwicklung einer geordneten Abfallwirtschaft zu unterstützen. Dies passt in eine Gesamtentwicklung, in der die interkommunale Entwicklungszusammenarbeit immer stärker in den Fokus gerät und vom Bund aktiv unterstützt wird. Unabhängig davon planen die EBL bereits seit geraumer Zeit den Aufbau von kommunalen Entwicklungspartnerschaften, um ihre personalpolitischen und Nachhaltigkeitsziele umzusetzen. Gerade für die künftige Personalgewinnung ist es ein wichtiger Faktor, sinnstiftende und international vernetzte Arbeitsplätze anbieten zu können. Albanien hat 1998 das kommunistische Regime abgelöst und sich eine demokratische Verfassung gegeben. Die Bundesrepublik Deutschland war schon 10 Jahre zuvor in Albanien über die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ) entwicklungspolitisch aktiv und unterhält seit dieser Zeit auch ein Büro mit über einhundert Mitarbeiter:innen in der Hauptstadt Tirana. Seit dem Jahr 2014 ist Albanien Beitrittskandidat zur EU.

Im Sommer 2021 hat eine Delegation aus Albanien unter Führung der GIZ die Hansestadt Lübeck besucht. Die Teilnehmer:innen waren Mitarbeiter:innen einer albanischen Kommunalverwaltung sowie Leiter:innen kommunaler Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie z. B. Kläranlagen oder Wasserwerke. An diesem Erfahrungsaustausch haben auch die Stadtwerke Lübeck teilgenommen, die wichtige Einblicke in die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung gegeben haben.
Im Rahmen dieses ersten Erfahrungsaustausches haben Anlagenverantwortliche der EBL sowohl die Kläranlagen als auch die Abfallbehandlungsanlagen vorstellen können. Dabei ist den Beteiligten deutlich geworden, wie weit wir in Deutschland in diesen Bereichen auch im europäischen Vergleich sind. Unsere Mitarbeiter:innen hatten bislang eher die Probleme und Schwachstellen unserer Anlagen wahrgenommen, während sie jetzt den hohen Standard der Abwasser- und Abfallbehandlung erkennen. Dies hat sich sehr positiv auf die Motivation unserer Mitarbeiter:innen ausgewirkt. Zudem können solche internationalen Kooperationen auch positive Auswirkung auf die Gewinnung neuer Mitarbeiter:innen haben.
Auf Einladung der GIZ haben Vertreter der EBL Albanien im Oktober 2021 besucht. Ziel dieses Gegenbesuches war es zum einen, den im Sommer begonnen Erfahrungsaustausch fortzuführen und zum anderen, mögliche Kooperationsprojekte zu identifizieren. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den beigefügten Reisebericht verwiesen, der auch der GIZ vorliegt. Letztlich sind in enger Abstimmung mit der GIZ drei albanische Kommunen in die engere Wahl gekommen, mit denen jetzt Vereinbarungen über eine kommunale Partnerschaft geschlossen werden sollen. Die GIZ arbeitet mit zwei dieser Kommunen schon seit vielen Jahren eng zusammen und hat uns dort bei den lokalen Akteuren persönlich eingeführt. Wichtigste Aufgabe der EBL wird es sein, fachliches Know-how zur Verfügung zu stellen, albanische Mitarbeiter:innen im Anlagenbetrieb oder der Reparatur von Fahrzeugen zu schulen. Zur Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur sollen Fördermittel insbesondere aus dem Programm zur Förderung kommunaler Partnerschaften auf dem Gebiet der Entwicklungs-zusammenarbeit beantragt werden - Nakopa-SKEW (engagement-global.de). Zwischenzeitlich sind die erforderlichen Vorarbeiten dazu abgeschlossen, so dass die EBL in der Lage sind, eine Konzeptskizze zur weiteren Prüfung einzureichen. Im Rahmen dieser Partnerschaften sollen nur in geringem Umfang Eigenmittel eingesetzt werden (z. B. für Reisekosten), da derartige Aufwendungen außerhalb des Gebührenhaushalts abgewickelt werden müssen.
Seit Oktober letzten Jahres hat es verschiedene weitere Kontakte insbesondere mit der Gemeinde Kukës gegeben. Im Rahmen einer Soforthilfe konnten zwei ausgesonderte Abfallsammelfahrzeuge an die albanische Kommune vermietet werden, die dort dringend benötigt wurden. Gemessen an der relativ kurzen Vorlaufzeit für den Aufbau einer Entwicklungszusammenarbeit mit albanischen Kommunen ist dies ein positiver erster und vertrauensbildender Schritt, der unter anderem durch persönliche Kontakte zwischen Lübeck und Kukës ermöglicht wurde.
Das beigefügte Muster einer kommunalen Verwaltungskooperation soll der Zusammenarbeit mit den albanischen Kommunen einen offiziellen Rahmen geben, Grundlage sein für Anträge auf Fördermittel und insbesondere die albanischen Kommunen - unabhängig von aktuell handelnden Personen - zur aktiven Unterstützung der geplanten Projekte verpflichten. Die Kooperation wird von Seiten der Hansestadt Lübeck im Wesentlichen von den Entsorgungsbetrieben Lübeck mit Leben erfüllt.

Anlagen:
Anlage 1 – Reisebericht Albanien
Anlage 2 – Mustervereinbarung kommunale Partnerschaftl

Senator Ludger Hinsen

LÜBECK Entsorgungsbetriebe

Reisebericht Albanien 24. bis 29. Oktober 2021

Mit unserem Besuch sind wir einer Einladung der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Tirana, gefolgt. Wir konnten uns in Gesprächen mit Vertretern der GIZ, aber auch der Deutschen Botschaft von dem umfangreichen Engagement der Bundesrepublik Deutschland in Albanien überzeugen. Nachdem bereits viele Projekte in den Sektoren Trinkwasser, Abwasserreinigung und Abfallwirtschaft umgesetzt worden sind, wollten wir uns einen persönlichen Eindruck von den Bedingungen vor Ort verschaffen. Neben den Gemeinden Elbasan, Roskovec, Cërrik und Saranda, haben wir auch die Kommune Kukës im Norden des Landes besucht.

Die Ausgangsbedingungen sind sehr unterschiedlich. Was aber alle Kommunen vereint, ist die herausragende Gastfreundschaft und die ungewöhnlich hohe Motivation der handelnden Personen vor Ort, die Lebensbedingungen in der jeweiligen Kommune schnell und nachhaltig zu verbessern. Eine sichere Versorgung mit Trinkwasser, die Reinigung der anfallenden Abwässer oder eine funktionierende Abfallwirtschaft gibt es noch nicht überall in Albanien. Im Bereich der Abfallwirtschaft gibt es häufig weder eine zuverlässige Abfuhr, noch moderne Abfallbehandlungsanlagen. Die in den Gemeinden aufgestellten Abfallbehälter sind überwiegend defekt und scheinen auch nicht flächendeckend vorhanden zu sein. Eine Kreislaufwirtschaft gibt es lediglich in Ansätzen. Soweit Kläranlagen existieren, gibt es in Einzelfällen noch Probleme im sicheren Betrieb. Am weitesten modernisiert scheint die Trinkwasserversorgung zu sein. Allerdings liegen die Netzverluste noch weit weg von der Normalität.

Ein Hauptproblem scheint auch die fehlende Ausbildung des eingesetzten Personals zu sein. Während die Leitungsebene häufig einen Studienabschluss hat, verfügt der Rest des Personals selten über eine tätigkeitsspezifische Fachausbildung. Soweit die bereits errichteten Anlagen einen hohen technischen Standard haben, muss auch das Bedienpersonal ausreichend ausgebildet sein, damit die Anlagen ordnungsgemäß und sicher betrieben werden können.

Gerade die Hilfestellung beim Betrieb von Anlagen und die Aus- und Weiterbildung des eingesetzten Personals, könnten die Schwerpunkte unseres Engagements in Albanien sein. In engen Grenzen können wir auch in konzeptionellen Fragen unterstützen. Dieser Bereich wird aber bereits mit der GIZ und deren Vertragspartner gut besetzt.

Konkret können wir uns die Unterstützung folgender Kommunen/Projekte vorstellen:

1. Kukës: Hier würden wir den Bereich Abfallwirtschaft unterstützen wollen, in dem wir den Aufbau eines funktionierenden Fuhrparks, einschließlich Behältermanagements begleiten würden. Dazu gehört auch der Aufbau von Wartungs- und Reparaturressourcen vor Ort.

2. Cërrik: Den Betrieb des Kompostwerkes mit unserem Knowhow zu unterstützen, wäre unser Wunsch in dieser Kommune. Hier sind nach unserer Einschätzung nur kleinere Optimierungen erforderlich. Wichtiger scheint es hier zu sein, den Stoffstrom Grünabfälle zuverlässig abzusichern und den Absatz des produzierten Kompostes in die Landwirtschaft dauerhaft zu etablieren. In diesem Zusammenhang muss auch die Frage der Finanzierung des laufenden Betriebes organisiert werden. Zumindest ein Teil der benötigten Mittel muss langfristig über den Verkauf des Kompostes sichergestellt werden. Annahmeerlöse für Grünabfälle zu etablieren scheint aussichtslos, solange diese wie bisher einfach verbrannt werden dürfen.

3. Saranda: Der Betrieb der Kläranlage stellt die Kommune vor Herausforderungen. Die Anlage ist technisch in keinem guten Zustand. Die Art der Kläranlage ist für eine Stadt wie Saranda, mit so hohen touristischen Besucherzahlen untypisch. Kläranlagen dieser Art findet man in Deutschland eher für deutlich geringere Einwohnerzahlen. Trotzdem sehen wir Verbesserungspotential und wollen auch diesen Betrieb gerne unterstützen.

4. Roskovec: Der Verkauf eines Abfallsammelfahrzeugs ist bereits in der Umsetzung. Die notwendige Schulung des Bedien- und Wartungspersonals ist für den Januar 2022 eingeplant.

Im Bereich der Trinkwasserversorgung haben wir die Stadtwerke Lübeck als mögliche Unterstützer angesprochen und eine grundsätzliche Bereitschaft erkannt. Soweit Abfallverbrennungsanlagen in Albanien bereits vorhanden sind (Elbasan), haben sowohl der Zweckverband Ostholstein, als auch die Stadtreinigung Hamburg Unterstützungsmöglichkeiten angeboten. Beide Unternehmen betreiben eigene Abfallverbrennungsanlagen und können wertvolle Hilfe leisten.

In einem nächsten Schritt sollten die geplanten Kooperationen zwischen der Hansestadt Lübeck und den genannten albanischen Kommunen in einem offiziellen Dokument fixiert werden. Ohne eine gewisse Verbindlichkeit auf Seiten der albanischen Kommunen können die erwähnten Projekte nicht erfolgreich gestaltet werden. Es muss insbesondere sichergestellt werden, dass die laufenden Kosten der dortigen Einrichtungen aus dem kommunalen Haushalt dauerhaft finanziert werden können. Unsere Kosten müssen über Fördermittel aus der Entwicklungszusammenarbeit abgedeckt werden, weil sie nicht aus dem Gebührenhaushalt der Entsorgungsbetriebe Lübeck finanziert werden dürfen.

Manfred Rehberg

Leiter der Sparte Stadtreinigung

Zur Festigung und Vertiefung der bestehenden freundschaftlichen Kontakte und geknüpften Beziehungen schließen

die Hansestadt Lübeck

und

die Stadt/Gemeinde Kukës/Sarandë/Cërrik

folgende

Verwaltungskooperationsvereinbarung
über Partnerschaft und Zusammenarbeit:

In der Überzeugung, dass durch partnerschaftliche Beziehungen zwischen den kommunalen Partnern eine bessere Verständigung, eine zielgerichtete Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen und ein friedliches Zusammenleben und dadurch auch eine dauerhafte Verständigung zwischen einzelnen Nationen als ein Schritt zur Verwirklichung des vereinigten Europas erzielt wird, wird folgendes vereinbart:

Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten werden sich die beiden Städte, und insbesondere ihre spezifischen Einrichtungen, um Entwicklungszusammenarbeit und einen beiderseitigen Erfahrungsaustausch bemühen, insbesondere auf dem Gebiet der Daseinsvorsorge, des Umweltschutzes und der diesbezüglichen Verwaltungsangelegenheiten. Im Vordergrund stehen dabei die Abfall- und die Abwasserentsorgung.

Diese Ziele sollen mit Hilfe von folgenden Aktivitäten erreicht werden:

- Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Weiterentwicklung der öffentlichen Infrastruktur und diesbezüglichen Verwaltungsangelegenheiten, insbesondere im Bereich der Abfallentsorgung und der Abwasserbeseitigung,
- Fachlicher Austausch von fachspezifischen Delegationen beider Städte, einschließlich gegenseitiger Besuche von Fachpersonen,
- Beiderseitige Ermöglichung von themenbezogenen praktischen Austauschaufenthalten im Aus- und Fortbildungsbereich.

Beide Städte werden die Zusammenarbeit im Sinne dieser Vereinbarung und im Rahmen ihrer Möglichkeiten fördern. Für die gemeinsamen Aktivitäten und Begegnungen sind grundsätzlich finanzielle Fördermittel von Dritten erforderlich, um die sich beide Seiten bemühen werden. Sofern Eigenbeiträge erforderlich sein sollten, werden entsprechende Aktivitäten und Begegnungen – soweit möglich – durch Eigenmittel finanziell unterstützt.

Die jeweiligen Aktivitäten und Begegnungen werden über die Kommunalverwaltungen abgestimmt. Ansprechpartner für die Hansestadt Lübeck sind die Entsorgungsbetriebe Lübeck.

Lübeck, …….

.....

Hansestadt Lübeck

Kukës, …….

.....

Stadt/Gemeinde Kukës
Sarandë/Cërrik

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11039
öffentlich

Lübeck, 05.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Mandy Möller (E-Mail: mandy.moeller@luebeck.de Telefon: 122-3917)

Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftssschutzgebiet "Travemünder Winkel" in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Durch die vorstehend genannte Änderungsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ wird ein Teilbereich mit einer Größe von ca. 67,06 ha aus dem bestehenden Landschaftssschutzgebiet entlassen.
Die Entlassung der Fläche dient der Ermöglichung der Wohnbebauung im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ mit der dazugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Bericht:
Ausgangssituation:
Das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ wurde durch die Stadtverordnung vom 21.06.1996 unter Schutz gestellt. Diese Stadtverordnung soll aufgrund von Bebauungsabsichten (Bebauungsplan „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ AmDreilingsberg“) geändert werden.

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ mit der dazugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes ein Wohngebiet zu entwickeln, was jedoch Flächen in die Planung aufnimmt, die Bestandteil des Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ sind.

Daher sollen ca. 67,06 ha aus dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) entlassen werden (Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstücke 54/9 (tlw.); Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.; Gemarkung Teutendorf, Flur 3, Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6, 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16, 158/33 tlw., 161tlw. und Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw. und 20/142tlw).

Die Entlassungsfläche ist in der anliegenden Karte mit einer karierten Schraffur,

gekennzeichnet (vgl. Anlage 2).
Die neue Größe des LSG beträgt danach 1.282,94 ha.

Bewertung der Entlassungsflächen:
Der Hauptgrund für die geplante Entlassung aus dem Landschaftsschutz ist der dringende Wohnbauflächenbedarf der Hansestadt Lübeck. Dieser wurde in mehreren Konzepten dargelegt und quantifiziert.

Darauf aufbauend erfolgten Flächenpriorisierungen für die Baulandentwicklung in den nächsten Jahren:

- Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030: In dem 2015 von der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“, das 2016 überarbeitet wurde, wurden Suchräume für die Wohnbauflächenentwicklung identifiziert und bewertet. Im Anhang III des Stadtentwicklungskonzepts ist der südliche Teil der geplanten Entlassungsflächen unter der Bezeichnung W 20 „Neue Teutendorfer Siedlung“ als prioritär umzusetzende Wohnbaufläche aufgeführt.

- Wohnungsmarktbericht 2020:
  Gemäß dem letzten Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020) besteht in Lübeck ein zusätzlicher Bedarf von min. 5.300 Wohneinheiten bis in das Jahr 2040. Die in den nächsten Jahren voraussichtlich anhaltenden Zuzüge lassen eine kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsentwicklung erwarten.

  Der Wohnungsmarktbericht geht aufgrund der demographischen Struktur der Bevölkerung und der zu erwartenden Singularisierungseffekte von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort halten bzw. entsprechende Zuzüge generieren zu können. Das im Plangebiet für die Neue Teutendorfer Siedlung vorgesehene breite Spektrum an Wohnformen (ca. 560 Wohneinheiten, davon ca. 250 WE im Geschosswohnungsbau) trägt wesentlich zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2040 bei. Dementsprechend wird der Standort im Wohnungsmarktbericht als mittelfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehende Wohnbaufläche berücksichtigt.

Die nördlich an das geplante Baugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angrenzenden Flächen sind noch nicht Gegenstand des Wohnungsmarktberichtes, da es sich um langfristige Potenzialflächen handelt, welche im Rahmen der Flächennutzungsplanung geprüft werden. Bei den im Wohnungsmarktbericht aufgezeigten Potentialflächen handelt es sich sowohl um Maßnahmenflächen der Innenentwicklung wie auch um Flächen an den äußeren Siedlungsrändern. Da in Travemünde die Flächenpotenziale im Innenbereich nicht ausreichen, den Wohnflächenbedarf zu decken, wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich notwendig. Das geplante Wohngebiet ist (trotz der derzeitigen Lage im Landschaftsschutzgebiet) gut für eine Siedlungsflächenerweiterung geeignet, da es über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügt und den bisherigen Siedlungsbereich sinnvoll arrondieren kann. Daher wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans insbesondere zur Deckung des Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für dringend erforderlich erachtet. Die nördlich an das geplante Baugebiet angrenzenden Flächen haben langfristig betrachtet ebenfalls das Potential für eine bauliche Entwicklung, da sie gleichfalls infrastrukturell günstig liegen.

Aus Perspektive des Landschaftsschutzes bilden die ehemalig intensiv genutzten Ackerflächen zwischen geplanter nördlicher Siedlungskante der Neuen Teutendorfer Siedlung und den Straßenverkehrsflächen der B 75 keine zwingend schutzbedürftigen Landschaftselemente, die einer Aufrechterhaltung der Unterschutzstellung dringend bedürfen (hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen des Gutachtens der Landschaftsarchitekten Andresen Stand: 12.05.2021 S. 11-13 in der Anlage 2 verwiesen).

Vor diesem Hintergrund kann die UNB die Entlassung eines Teilbereiches (ca. 67,06 ha) aus dem Landschaftsschutz als vertretbar bewerten.

Sonstige Änderungen/Aktualisierungen
Zu § 2 Abs. 1 Nr. 1: Diese Änderung ist notwendig, da sich durch die Entlassung eine Änderung der Flächengröße ergibt.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 2, 3: Diese Änderungen sind notwendig, da sich durch die Entlassung von Flächen eine Änderung des Grenzverlaufes ergibt. Damit diese auf der Karte klar erkennbar ist, wird die bestehende Karte gegen eine neue Karte mit einem neuen Maßstab1: 25.000 mit dem aktuellen Grenzverlauf ausgetauscht.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 4: Diese Änderung ist notwendig, da im Rahmen dieses Verfahrens festgestellt wurde, dass die richtige Abgrenzungskartennummer nicht in der damaligen Verordnung veröffentlicht wurde.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 5 Diese Änderungen sind notwendig, da sich durch die Entlassung von Flächen eine Änderung des Grenzverlaufes ergibt. Damit diese auf den Abgrenzungskarten klar erkennbar ist, werden die entfallenden Flächen schwarz durchgekreuzt.

Zu § 2 Abs. 2 - 5:
Im Rahmen des Entlassungsverfahrens wurde die Chance genutzt, die in der Verordnung erwähnten gesetzlichen Grundlagen an die aktuelle Gesetzeslage und Währung anzupassen.

Änderungsverfahren:
Die untere Naturschutzbehörde (UNB) führt dieses Änderungsverfahren auf der Grundlage der §§ 22 und 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. §§ 15, 19 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) durch.

Aufgrund der Feststellung, dass im Jahr 1996 eine falsche Abgrenzungskartennummer im Verordnungstext genannt wurde, ist eine öffentliche Auslegung gem. § 19 Abs. 2 LNatSchG durchgeführt worden. Diese Auslegung fand zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung im Rahmen des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ und in den Räumen der Stadtplanung statt.

Die öffentliche Auslegung für den Zeitraum (28.07.-27.08.2021) wurde am 26.07.2021 öffentlich bekanntgegeben. Jedermann hatte bis zu zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungszeit die Möglichkeit, bei der unteren Naturschutzbehörde eine Stellungnahme schriftlich oder zur Niederschrift abzugeben.

Darüber hinaus hat die UNB vor Erlass der Verordnung die anerkannten Naturschutzvereinigungen gem. § 63 Abs. 2 BNatschG angehört. Diese Beteiligung erfolgte mit Schreiben vom 19.11.2021. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme bis 17.12.2021 eingeräumt.
Im Rahmen der Auslegung gem. § 19 Abs. 2 LNatSchG und der Beteiligung gem. § 63 Abs. 2 BNatSchG wurden keine Einwendungen oder Anregungen vorgebracht. Stellungnahmen sind keine eingegangen.

Ergebnis
Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die UNB nach den vorgenommenen Prüfungen die Verordnung (s. Anlage 4) zur Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ erlassen kann.

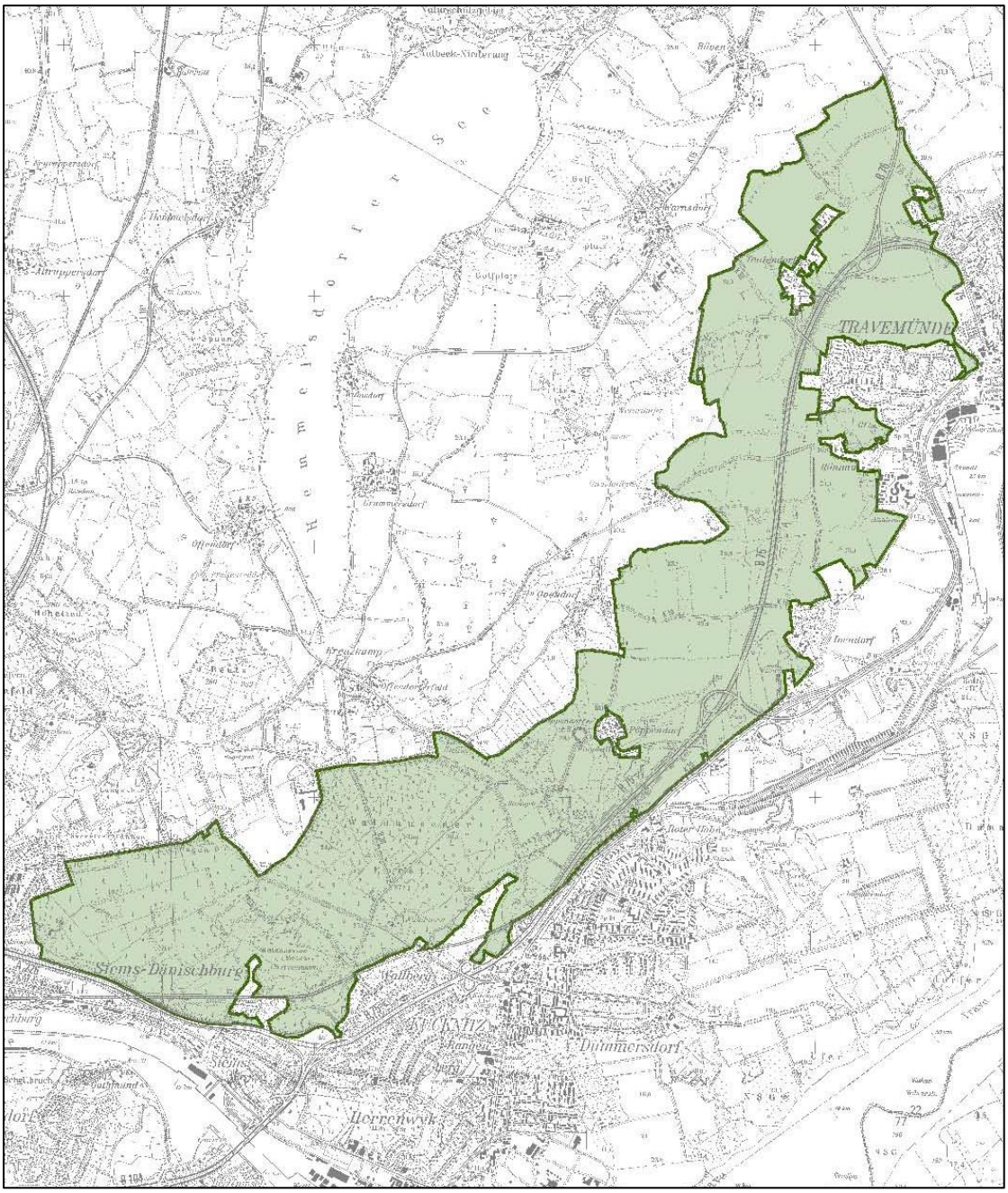
Anlagen:
Anlage 1 – Gutachten Planungsbüro Andresen
Anlage 2 – Karte Entlassungsfläche
Anlage 3 - Verordnungstext

Anlage 4 - Verordnungskarte

Senator Ludger Hinsen

Landschaftsschutzgebiet LSG
„Travemünder Winkel“

Entlassung einer Teilfläche im Zuge der 134. Änderung des Flächennutzungsplanes und des B-Planes 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg



Stand: 12.05.2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Aufgabenstellung	1
2.	Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“	1
2.1	Schutzgebiet	1
2.2	Schutzzweck des LSG	3
2.3	Zulässige und unzulässige Handlungen im LSG	3
3.	Geplante Entlassung von Teilflächen aus dem LSG	4
3.1	Begründung für die Entlassung von Flächen aus dem LSG	4
3.2	Geplantes Wohnbauvorhaben „Neue Teutendorfer Siedlung“ (B-Plan 32.61.00)	5
3.3	Geplante Änderung des Flächennutzungsplanes	8
3.4	Lage und Größe der zu entlassenden LSG-Fläche	10
3.5	Bestand und Bewertung der zu entlassenden LSG-Fläche	11
3.5.1	Boden/Wasser	11
3.5.2	Klima/Luft	11
3.5.3	Pflanzen/Tiere	11
3.5.4	Landschafts- und Ortsbild, Erholungseignung	12
3.6	Auswirkungen	13
3.6.1	Auswirkungen durch die Baulandentwicklung	13
3.6.2	Auswirkungen auf Schutzzwecke des (verbleibenden) LSG	13
4.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich B-Plan 32.61.00	14
4.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung	14
4.2	Maßnahmen zum Ausgleich	15
5.	Literatur und Quellen	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: LSG „Travemünder Winkel“ und Lage des geplanten Wohngebietes Neue Teutendorfer Siedlung 2
Abbildung 2: B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung (Stand: Mai 2021) 5
Abbildung 3: Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 (Stand: Nov. 2019) 7
Abbildung 4: Geltender Flächennutzungsplan (Ausschnitt mit Geltungsbereich B-Plan 32.61.00) 8
Abbildung 5: Geplante 134. Änderung des Flächennutzungsplans 9
Abbildung 6: Lageplan LSG-Entlassungsflächen 10

Anhang

Anlage 1: Lageplan LSG Travemünder Winkel mit geplanten Entlassungsflächen

1. Anlass und Aufgabenstellung

Mit dem aktuell laufenden Planverfahren zum Bebauungsplan 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg sowie der zugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes soll Planungsrecht für eine bauliche Erweiterung am nordwestlichen Ortsrand von Travemünde geschaffen werden. Geplant sind ca. 560 Wohneinheiten, die von der Straße „Am Dreilingsberg“ erschlossen werden.

Darüber hinaus soll im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanverfahrens geprüft werden, ob in dem Bereich zwischen dem geplanten Baugebiet und der B 75 langfristig weitere bauliche Entwicklungen ermöglicht werden können.

Da das geplante Wohngebiet Neue Teutendorfer Siedlung sowie die nördlich angrenzenden Flächen in Gänze im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Travemünder Winkel“ liegen, müssen diese aus dem LSG entlassen werden. Zu diesem Zweck ist eine Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck vom 21.06.1996 erforderlich.

Das dafür erforderliche förmliche Verfahren nach § 19 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) i.V.m. § 22 Abs. 2 Satz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wird parallel zum o.g. Bauleitplanverfahren durchgeführt. Das LSG-Änderungsverfahren muss vor dem abschließenden Beschluss über die FNP-Änderung und vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan abgeschlossen sein, damit die 134. Änderung des Flächennutzungsplanes genehmigt werden und der parallel aufgestellte Bebauungsplan 32.61.00 rechtskräftig werden kann.

2. Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“

2.1 Schutzgebiet

Das Landschaftsschutzgebiet wurde mit der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck vom 21.06.1996 formal zum Schutzgebiet erklärt. Es liegt im Nordosten der Hansestadt Lübeck und umfasst eine Fläche von ca. 1.350 ha.

Das LSG erstreckt sich über die Waldgebiete Dänischburg-Koppeln und Waldhusener Forst sowie die östlich daran angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen bis zur westlichen Grenze des LSG „Brodtener Winkel“ (s. Abb. 1).

Im Bereich der geplanten Entlassungsflächen verläuft die derzeitige LSG-Grenze unmittelbar am Ortsrand der bestehenden Teutendorfer Siedlung – hier verläuft auch die Moorbek - bzw. weiter nach Norden entlang der westlichen Bebauungskante der Siedlung „Am Dreilingsberg“ bzw. des gleichnamigen Gewerbegebietes bis zur B 75.

Die sog. Mönchswiese, ein naturnaher Niederungsbereich am Unterlauf der Moorbek, ist Bestandteil des LSG.

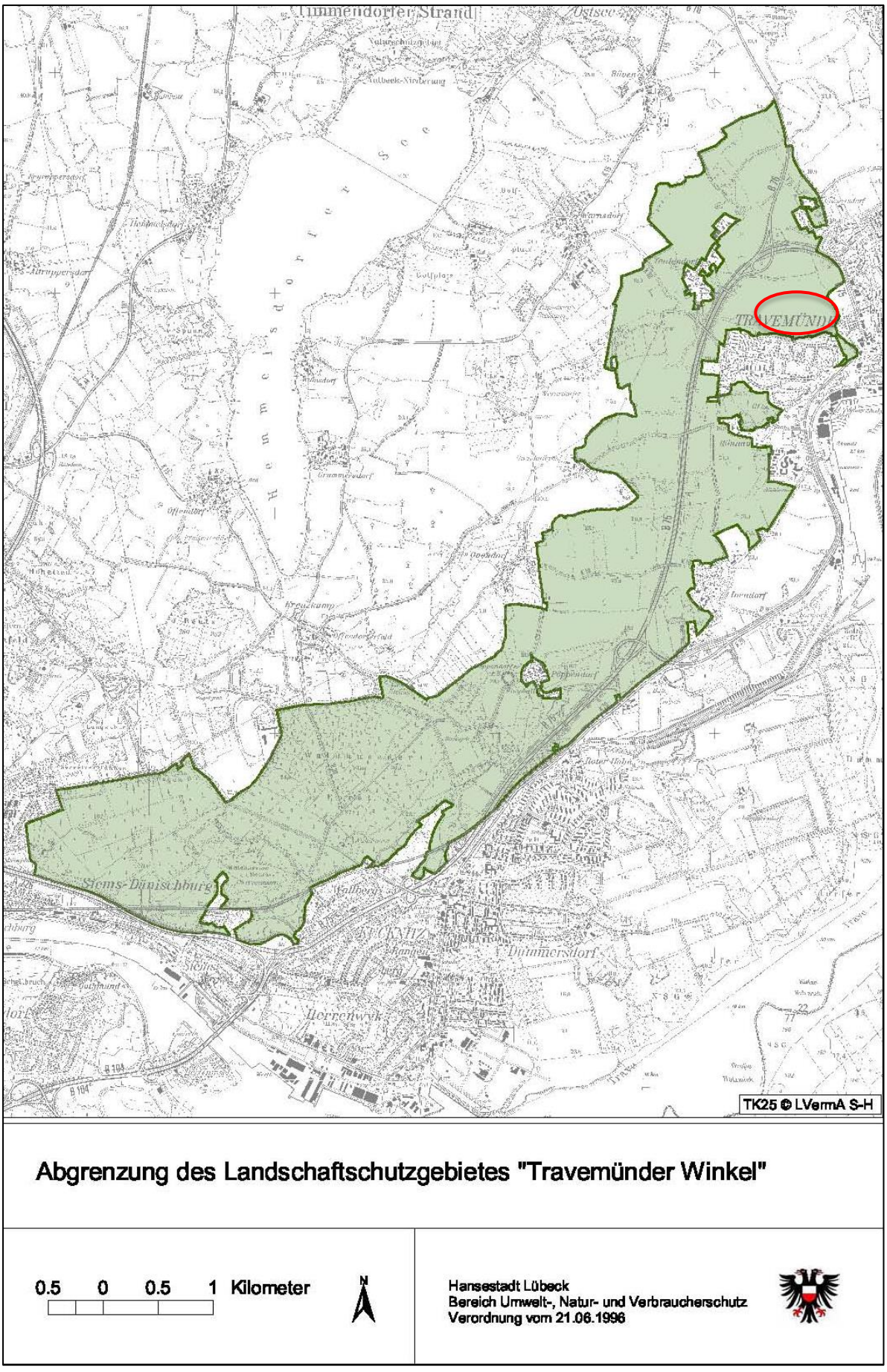


Abbildung 1: LSG „Travemünder Winkel“ und Lage des geplanten Wohngebietes Neue Teutendorfer Siedlung

2.2 Schutzzweck des LSG

In der o.g. Stadtverordnung ist in § 3 der Schutzzweck genannt.

„(1) Die Unterschutzstellung dient:

1. der Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Regenerationsfähigkeit der Naturgüter durch Sicherung der vorhandenen naturnahen Landschaftselemente. Die zahlreichen schutzwürdigen Biotope wie Niedermoore, Feuchtbereiche, Feldgehölze, Knicks, Still- und Fließgewässer, aber auch die zusammenhängenden, überwiegend naturnah forstwirtschaftlich genutzten Flächen sind prägende Bestandteile dieser Landschaft und bedürfen eines besonderen Schutzes. Feuchtgebiete wie der Waldhusener Moorsee und eine Reihe von Bruchwäldern, sind von großer Bedeutung als Laich- und Lebensraum für Amphibien und der sonstigen wassergebundenen Fauna. Der Wechsel zwischen offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen mit gehölzbestimmten Biotopen und geschlossenen Waldflächen soll als Lebensgrundlage für an die reich strukturierte Kulturlandschaft angepasste Tierarten dauerhaft gesichert werden. Hierfür sollen Nutzungen extensiviert und das Biotopverbundsystem verbessert werden.

2. der Sicherung der Vielfalt und Eigenart des Bildes der hügeligen, eiszeitlich geprägten Landschaft einschließlich der vor- und frühgeschichtlichen Stätten. Die naturnahen Waldbestände des Waldhusener Forstes, die bewaldeten Flächen um den Waldhusener Moorsee und nordöstlich von Dänischburg sowie die offene, landwirtschaftliche Kulturlandschaft mit ihren zahlreichen naturnahen Landschaftselementen sind bestimmend für das Bild dieses Landschaftsraumes, der insgesamt eine typische Schleswig-Holsteinische Knicklandschaft darstellt. Die hügelige, kleingewässerreiche Moränenlandschaft im Randbereich des Naturraumes "Lübecker Becken" besitzt historisch und geomorphologisch wertvolle Landschaftselemente wie das Gelände des Waldhusener Forsthauses oder das Groß-Steingrab Waldhusen, den Os von Pöppendorf und den Waldhusener Moorsee, die im Verbund mit ihrem landschaftlichen Umfeld erhalten bleiben sollen. Die forst- und landwirtschaftliche Bodennutzung war prägend für den Charakter dieser Landschaft und soll erhalten bleiben. Verbesserungen des Landschaftsbildes werden durch Nutzungsextensivierungen, die Förderung des Grünlandanteils, durch naturnahe Aufforstungen mit heimischen, standortgerechten Baumarten, natürliche Bewaldung und Maßnahmen zur Regeneration der ehemaligen Niedermoore angestrebt.

3. dem Erhalt der Landschaft für eine naturverträgliche Erholung. Das Landschaftsschutzgebiet ist durch seinen Waldreichtum, durch seine strukturreiche, offene Landschaft und seine in großen Teilen moorigen Areale gekennzeichnet. Es besitzt durch seinen Strukturreichtum ein bedeutendes Potential für die naturnahe Freizeitgestaltung und bietet eine hohe Erholungsqualität für die Bevölkerung der nahen Siedlungs- und Fremdenverkehrsregionen. Diese Funktion gilt es zu sichern und weiterzuentwickeln.

(2) Das Landschaftsschutzgebiet ist unter Würdigung des Absatzes 1 zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.“

2.3 Zulässige und unzulässige Handlungen im LSG

In § 4 der LSG-Verordnung sind verbotene Handlungen, in § 5 Voraussetzungen für Ausnahmen sowie in § 6 zulässige Handlungen definiert. Die geplanten Baulandausweisungen sind mit den Inhalten dieser Paragraphen nicht vereinbar, so dass nur eine Entlassung aus dem Landschaftsschutz die rechtliche Voraussetzung für die geplante bauliche Entwicklung schaffen kann.

3. Geplante Entlassung von Teilflächen aus dem LSG

3.1 Begründung für die Entlassung von Flächen aus dem LSG

Der Hauptgrund für die geplante Entlassung aus dem Landschaftsschutz ist der dringende Wohnbauflächenbedarf der Hansestadt Lübeck. Dieser wurde in mehreren Konzepten dargelegt und quantifiziert. Darauf aufbauend erfolgten Flächenpriorisierungen für die Baulandentwicklung in den nächsten Jahren:

Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030:

In dem 2015 von der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“, das 2016 überarbeitet wurde, wurden Suchräume für die Wohnbauflächenentwicklung identifiziert und bewertet.

Im Anhang III des Stadtentwicklungskonzepts ist der südliche Teil der geplanten Entlassungsflächen unter der Bezeichnung W 20 „Neue Teutendorfer Siedlung“ als prioritär umzusetzende Wohnbaufläche aufgeführt.

Wohnungsmarktbericht 2020:

Gemäß des aktuellen Wohnungsmarktberichts 2020 (Stand: November 2020) besteht in Lübeck ein zusätzlicher Bedarf von min. 5.300 Wohneinheiten bis in das Jahr 2040. Die in den nächsten Jahren voraussichtlich anhaltenden Zuzüge lassen eine kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsentwicklung erwarten. Der Wohnungsmarktbericht geht aufgrund der demographischen Struktur der Bevölkerung und den zu erwartenden Singularisierungseffekten von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort zu halten bzw. entsprechende Zuzüge zu generieren.

Das im Plangebiet für die Neue Teutendorfer Siedlung vorgesehene breite Spektrum an Wohnformen (ca. 560 Wohneinheiten, davon ca. 250 WE im Geschosswohnungsbau) trägt wesentlich zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2040 bei. Dementsprechend wird der Standort im aktuellen Wohnungsmarktbericht als mittelfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehende Wohnbaufläche berücksichtigt.

Die nördlich an das geplante Baugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angrenzenden Flächen sind noch nicht Gegenstand des Wohnungsmarktberichtes, da es sich um langfristige Potenzialflächen handelt, welche im Rahmen der Flächennutzungsplanung geprüft werden.

Bei den im Wohnungsmarktbericht aufgezeigten Potentialflächen handelt es sich sowohl um Maßnahmenflächen der Innenentwicklung wie auch um Flächen an den äußeren Siedlungsrändern. Da in Travemünde die Flächenpotenziale im Innenbereich nicht ausreichen, den Wohnflächenbedarf zu decken, wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich notwendig. Das geplante Wohngebiet ist trotz der Lage im Landschaftsschutzgebiet gut für eine Siedlungsflächenerweiterung geeignet, da es über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügt und den bisherigen Siedlungsbereich sinnvoll arrondieren kann. Daher wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans insbesondere zur Deckung des Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für dringend erforderlich erachtet.

Die nördlich an das geplante Baugebiet angrenzenden Flächen haben langfristig betrachtet ebenfalls das Potential für eine bauliche Entwicklung, da sie gleichfalls infrastrukturell günstig liegen.

Aus Perspektive des Landschaftsschutzes bilden die ausgeräumten Ackerflächen zwischen geplanter nördlicher Siedlungskante der Neuen Teutendorfer Siedlung und den Straßenverkehrsflächen der B 75 keine zwingend schutzbedürftigen Landschaftselemente, die einer Aufrechterhaltung der Unterschutzstellung dringend bedürfen.

3.2 Geplantes Wohnbauvorhaben „Neue Teutendorfer Siedlung“ (B-Plan 32.61.00)

Verfahrensstand:

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg – wurde im Mai 2018 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst. Gegenstand der Vorlage waren Zielkennziffern zur Anzahl der Wohneinheiten und zum Wohnungsmix und der Auftrag an die Verwaltung, auf dieser Grundlage ein städtebauliches Gutachterverfahren durchzuführen. Zur Ermittlung des städtebaulichen Entwurfs wurde im Sommer 2018 ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt.

Mit diesem Entwurf wurde im Juli 2019 die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Im November und Dezember 2019 erfolgte die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. In diesem Rahmen fand am 27.11.2019 eine öffentliche Veranstaltung zur Information und zur Erörterung der Ziele des Bebauungsplanentwurfs im Gesellschaftshaus in Travemünde statt.

Nach Prüfung und Auswertung der Stellungnahmen aus den bisherigen Beteiligungsverfahren wurden der Entwurf des Bebauungsplanes und der des Flächennutzungsplanes überarbeitet. Der überarbeitete Bebauungsplanentwurf ist Grundlage für die derzeit stattfindende Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren erfolgt die 134. Änderung des Flächennutzungsplanes (s. Kap. 3.3).

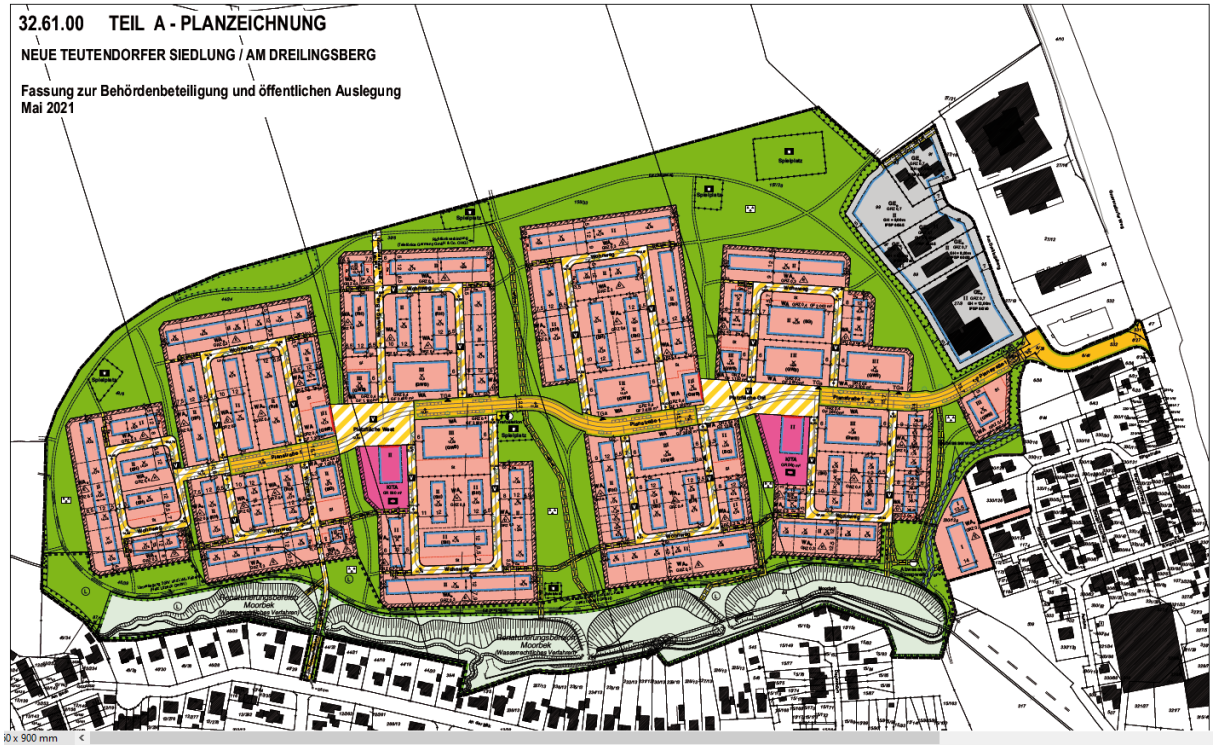


Abbildung 2: B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung (Stand: Mai 2021)

Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept (s. auch Abbildung 3):

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung von Planungsrecht zur Realisierung von ca. 560 Wohneinheiten in Form von Einzel-, Doppel-, Stadt- und Reihenhäusern sowie Geschosswohnungsbauten.

Der städtebauliche Entwurf sieht eine zentrale Erschließung mit neun angrenzenden Nachbarschaften vor. An zwei Stellen weitet sich der öffentliche Verkehrsraum auf, sodass hier im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und zwei geplanten Kindertagesstätten städtebaulich gefasste Quartiersplätze gebildet werden.

In den Nachbarschaften, die verkehrsberuhigt gestaltet werden sollen, werden unterschiedliche Wohnformen gemischt. Tendenziell nimmt die Dichte der Bebauung zu den Rändern des Plangebiets, d.h. zur offenen Landschaft und zum Grünzug der Moorbek ab. So finden sich entlang der zentralen Erschließungsstraße überwiegend Geschosswohnungsbauten. Dahinter schließen sich die Bereiche an, die für Einfamilienhäuser entwickelt werden sollen.

Die verschiedenen Nachbarschaften werden durch öffentliche Grünzüge miteinander vernetzt und zugleich voneinander abgegrenzt. Für die Naherholung wird das neue Baugebiet von einer großzügigen öffentlichen Grünanlage umgeben, die eine landschaftsgerechte Gestaltung des neuen Ortsrandes sichern soll. In den Grünzügen und der umgebenden Grünanlage sollen öffentliche Wegeverbindungen angelegt werden, um Spazieren und Radfahren sowie eine von den Straßen unabhängige Vernetzung der Siedlung zu ermöglichen. Außerdem sollen Kinderspielflächen sowie Aufenthalts- und Naherholungsangebote für Jugendliche und Erwachsene geschaffen werden.

Die zwischen der bestehenden Teutendorfer Siedlung und der Neuen Teutendorfer Siedlung gelegene Moorbek-Niederung soll durch die Renaturierung der Moorbek naturnah gestaltet werden und weitläufige Retentionsmulden für die Ableitung des Oberflächenwassers bereitstellen. Für die geplante Umgestaltung und Entrohrung wird parallel zum Bebauungsplanverfahren ein wasserrechtliches Verfahren durchgeführt.

Abbildung 3: Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 (Stand: Nov. 2019)

3.3 Geplante Änderung des Flächennutzungsplanes

Im geltenden Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck sind die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes nachrichtlich dargestellt (s. Abbildung 4). Für das Gebiet der geplanten LSG-Entlassung sind überwiegend Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Am östlichen Rand liegen die LSG-Grenzen teilweise in gewerblichen Bauflächen (Gewerbegebiet Am Dreilingsberg). Die Flächen der B 75 sind als Verkehrsflächen bzw. im Bereich der Abfahrten als Wald dargestellt.

Abbildung 4: Geltender Flächennutzungsplan (Ausschnitt mit Geltungsbereich B-Plan 32.61.00)

Geplante Darstellungen des Flächennutzungsplans

Da der Bebauungsplan 32.61.00 nicht aus dem geltenden Flächennutzungsplan entwickelbar ist, verläuft parallel zum Bebauungsplanverfahren das Verfahren zur 134. Änderung des Flächennutzungsplans. Beabsichtigt ist eine Änderung der Darstellung „Flächen für die Landwirtschaft“ in „Wohnbauflächen“, „Grünflächen“ sowie „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

Abbildung 5: Geplante 134. Änderung des Flächennutzungsplans

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 02.07.2018 die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Planungshorizont für den neuen Flächennutzungsplan ist das Jahr 2040. Im Rahmen des Verfahrens soll für die nördlich an den Geltungsbereich der 134. F-Plan-Änderung angrenzenden Flächen eine langfristige bauliche Entwicklung geprüft werden.

3.4 Lage und Größe der zu entlassenden LSG-Fläche

Die geplanten Entlassungsflächen erstrecken sich zwischen dem geplanten Wanderweg am südlichen Rand der geplanten Neuen Teutendorfer Siedlung und dem Straßenverlauf der B 75. Sie umfassen eine Fläche von ca. 67 ha (s. Flächen mit Kreuzschraffur in Abbildung 6). Der geplante Grünzug „Moorbek“ zwischen bestehender und neuer Teutendorfer Siedlung sowie der Niederungsbereich der Moorwiese bleiben weiterhin Bestandteil des LSG.

Westlich des geplanten Wohngebietes orientiert sich die neue LSG-Grenze am Verlauf eines vorhandenen Knicks und folgt dann dem Verlauf der B 75 bis zur Einmündung der Straße Howingsbrook. Dort stößt sie auf den alten Verlauf der LSG-Grenze.

Abbildung 6: Lageplan LSG-Entlassungsflächen

3.5 Bestand und Bewertung der zu entlassenden LSG-Fläche

3.5.1 Boden/Wasser

Boden: Eine im Rahmen der Bebauungsplanung erarbeitete geotechnische Untersuchung (Büro Lehners Wittorf 10/2017) erbrachte folgende Erkenntnisse zu den anstehenden Bodenverhältnissen: Unter einer oberflächennahen Mutterbodenschicht steht überwiegend Geschiebeboden an. Der obere Horizont besteht teilweise aus verwittertem Geschiebelehm und nachfolgend aus Geschiebemergel. Der Geschiebeboden wird durch Sande in unterschiedlichen Tiefen zwischen-, unter- und überlagert. Im südwestlichen Planbereich des Bebauungsplanes wurden in einer kleinen Teilfläche oberflächig bzw. unterhalb des Mutterbodens Torf und Torf-Mudden erkundet (die moorigen Flächen verbleiben im LSG).

Für die nördlich an den Bebauungsplan angrenzenden Flächen werden ähnliche Bodenverhältnisse vermutet.

Altlasten: Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Altlasten bekannt.

Grundwasser: Das Grundwasser steht wie die Wechsellagerung der verschiedenen Böden in unterschiedlichen Formen an. Es treten sowohl Stau- und Schichtenwasser als auch gespannte Grundwasserformen auf. Das Grundwasser fließt in Richtung Südosten.

Oberflächengewässer: Am West- und Südrand des Bebauungsplangebietes verläuft die Moorbek, die als überwiegend naturfern ausgebauter Graben mit einem Regelprofil versehen ist. Durch Eigendynamik und aufgrund guter Strömungs- und Gefälleverhältnisse hat sich ein strukturreicherer Abschnitt mit kiesiger Sohle entwickelt. Die Moorbek wird in einem Teilabschnitt unter der Straße An der Bäk verrohrt geführt.

Im weiteren Verlauf nach Südosten quert die Moorbek den Niederungsbereich der Mönchswiese, um vor dem Bahndamm der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde wieder verrohrt zu verlaufen und im Bereich des Fischereihafens in die Trave zu münden. Im Bereich der Mönchswiese, einem naturnahen Biotopkomplex aus artenreichem Feucht- und Nassgrünland sowie binsen- und seggenreichen Nasswiesen, wurde ein ca. 150 m langer Teilabschnitt der Moorbek bereits renaturiert. Für den Abschnitt der Moorbek südlich des geplanten Wohngebietes ist ebenfalls eine Renaturierung geplant.

Der zukünftige Grünzug entlang der renaturierten Moorbek sowie die Mönchswiese sollen im Landschaftsschutzgebiet verbleiben.

3.5.2 Klima/Luft

Klima: Die geplanten LSG-Entlassungsflächen haben eine hohe bioklimatische Bedeutung und liegen in der zweithöchsten Wertstufe der Grün- und Freiflächen, die eine klimatische Ausgleichsfunktion mit „hoher Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ besitzen (Planungshinweiskarte der Klimaanalyse Lübeck). Die Hauptströmungsrichtungen der Flurwinde kommen von Westen und Nordwesten.

Luft: Die geplanten Entlassungsflächen liegen in einem Gebiet von mittlerer Luftqualität (Luftgüte-Index 1,3-1,5) im Übergang zu einem Gebiet mit hoher Luftqualität (Luftgüte-Index 1,6-1,8).

3.5.3 Pflanzen/Tiere

Pflanzen: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgte im Herbst 2017 eine Biotop- und Nutzungstypenkartierung. Demnach kommen im Bereich der geplanten LSG-

Entlassungsflächen überwiegend intensiv genutzte Ackerflächen ohne besonderen Biotopwert und ohne nennenswerte Gliederung durch Knicks oder Baumreihen vor. Eine Ausnahme bildet ein Knick an einem landwirtschaftlichen Weg, der die Fläche im nördlichen oberen Drittel in Ost-West-Richtung quert.

Die Übergänge zu den Ortsrändern der Teutendorfer Siedlung im Westen sowie des Gewerbegebietes Am Dreilingsberg und des Wohnquartiers an der Ringstraße im Osten werden durchgängig durch Knicks bestimmt. Diese werden auch bei der geplanten Wohnbaulandentwicklung in Gänze erhalten.

Die Moorbek am Südrand sowie der naturnahe Niederungsbereich der Mönchswiese bleiben Bestandteil des LSG

Am Nord- und Nordwestrand der geplanten LSG-Entlassungsflächen erstrecken sich parallel zur B 75 teilweise gesetzlich geschützte Biotope bzw. Flächen mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese bleiben trotz der LSG-Entlassung erhalten und verlieren nicht ihren gesetzlichen Schutzstatus.

Tiere: Die artenschutzfachlichen Untersuchungen zur Wohngebietsentwicklung und zur Umgestaltung der Moorbek haben gezeigt, dass zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte Maßnahmen notwendig sind. Dazu gehören verschiedene Bauzeitenregelungen und ggf. Vergrämungsmaßnahmen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen werden für Fledermäuse mit Ersatzquartieren nötig. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich für die Bodenbrüter erfolgt am Nordrand des Wohngebietes durch die Anlage von extensiv gepflegten Wiesenbereiche (Offenland).

Kartierungen der Haselmaus in den betroffenen Knickabschnitten (Zuwegungen) mit sog. Nesttubes zeigten keinen Nachweis der streng geschützten Art in den seitlichen Knicks.

Für die Rastvögel auf der Ackerfläche ist ein Verlust an Nahrungsfläche gegeben. Die Bewertung der Bedeutung der Fläche und der Erheblichkeit des Fortfalls einer von mehreren Nahrungsflächen zeigt, dass eine Erheblichkeit i.S. der FFH-Verträglichkeit (§ 34 BNatSchG), des Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) oder der Beeinträchtigung von Lebensgemeinschaften (§§ 14/15 BNatSchG) nicht gegeben ist. Die Suche nach einer Kompensationsfläche führte nicht zu einer verfügbaren Fläche. Es ist daher damit zu rechnen, dass v.a. die zahlenmäßig am umfangreichsten vorkommenden Gänse andere Flächen zwischen Hemmelsdorfer See und Traveförde verstärkt nutzen werden. Ebenfalls geeignete größere Offenlandflächen sind in größerer Zahl vorhanden.

3.5.4 Landschafts- und Ortsbild, Erholungseignung

Das Landschaftsbild im Bereich der geplanten LSG-Entlassungsflächen wird überwiegend durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt. So umfasst das B-Plangebiet einen einzigen großen Ackerschlag ohne weitere Untergliederung durch Knicks oder Baumreihen. Die Übergänge zum Ortsrand der Teutendorfer Siedlung im Süden sowie zum Gewerbegebiet Am Dreilingsberg werden durchgängig durch Knicks oder Baum- und Strauchgruppen auf den Privatgrundstücken bestimmt.

Auch die nördlich an das geplante Wohngebiet angrenzenden Flächen bestehen überwiegend aus Intensiväckern. Ein landwirtschaftlicher Weg, der über eine Brücke über die B 75 mit der Ortslage Teutendorf verbindet, wird auf der Nordseite von einem Knick flankiert. Die

naturbezogene Erholungseignung der landwirtschaftlichen Flächen ist durch die geringe Erreichbarkeit derzeit gering.

Am südlichen Rand des geplanten Wohngebietes verläuft das Gewässer Moorbek, das überwiegend als Bach mit Regelprofil ausgebaut und abschnittsweise im westlichen Teil der Straße An der Bäk verrohrt ist. Die Moorbek geht am südöstlichen Plangebietsrand in einen kürzlich renaturierten Gewässerabschnitt im Bereich Mönchswiese über. Die Mönchswiese bildet mit den angrenzenden Grün- und Spielflächen einen wichtigen Raum für die Naherholung und ist durch ein Wegesystem mit der angrenzenden Wohnbebauung gut vernetzt. Hier verläuft auch ein ausgeschilderter Radweg zwischen Gneversdorf und Pöppendorf.

Die Topographie im Plangebiet ist für örtliche Verhältnisse relativ bewegt. Vom oben beschriebenen landwirtschaftlichen Weg bestehen weite Sichtbezüge zur Trave, zum Skandinavienkai und zur Altstadt von Travemünde.

3.6 Auswirkungen

3.6.1 Auswirkungen durch die Baulandentwicklung

Die zu entlassende Teilfläche ist von der geplanten baulichen Entwicklung des Areals wie folgt betroffen:

- Neuversiegelung von Boden durch Wohnbauflächen und Erschließungsflächen,
- Verlust von überwiegend artenarmen Intensiväckern,
- Verlust von Rastvogelnahrungsräumen,
- Erhöhte Geräuschwirkungen durch neue Wohngebiete mit entsprechendem Verkehrsaufkommen,
- Veränderung des Landschaftsbildes durch großräumige Wohnbaulandentwicklung in Form von neuen Ortsteilen,
- Verbesserungen der naturbezogenen Erholungsmöglichkeiten durch neue wohnungsnahe Grün- und Freiflächen mit neuen vernetzenden Wegesystemen,
- Verbesserung der Biodiversität durch Gestaltung naturnaher Freiflächen (Extensivwiesen, Bäume, naturnahe Gehölzgruppen, Gärten, Obstwiesen).

Der im LSG verbleibende Bereich der Moorbek wird durch die geplante Renaturierung und naturnahe Gestaltung des Gewässers sowie des gesamten Niederungsbereichs sowohl gewässerökologisch als auch naturräumlich deutlich aufgewertet. Die Erholungsfunktion wird durch die Erreichbarkeit und die Erlebbarkeit und Vielfalt von naturnahen Landschaftselementen ebenfalls deutlich gesteigert.

3.6.2 Auswirkungen auf Schutzzwecke des (verbleibenden) LSG

Das LSG Travemünde Winkel verkleinert sich um ca. 67 ha auf ca. 1.283 ha. Die Schutzzwecke des verbleibenden Landschaftsschutzgebietes sind von den oben aufgeführten Auswirkungen durch die geplanten baulichen Entwicklungen wie folgt betroffen:

Schutzzwecke	Einschätzung der Auswirkungen
• Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Regenerationsfähigkeit der Naturgüter durch Sicherung der	• Geringe nachteilige Auswirkungen, da die vorkommenden naturnahen Landschaftselemente (Knicks, Gewässer) zu einem sehr großen Teil erhalten bleiben bzw. durch

vorhandenen naturnahen Landschaftselemente (z.B. Niedermoore, Feuchtbereiche, Feldgehölze, Knicks, Still- und Fließgewässer, naturnahe forstwirtschaftlich genutzte Flächen)	Neuanlage von flächigen Gehölzen, naturnahen Wiesen und insbesondere durch die Renaturierungsmaßnahmen an der Moorbek (Feuchtwiesen, Röhrichte, Auenbereiche) ergänzt werden.
• Dauerhafte Sicherung des Wechsels zwischen offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen mit gehölzbestimmten Biotopen und geschlossenen Waldflächen als Lebensgrundlage für an die reich strukturierte Kulturlandschaft angepasste Tierarten. Hierfür sollen Nutzungen extensiviert und das Biotopverbundsystem verbessert werden.	• Großflächiger Verlust von offenen landwirtschaftlichen Flächen. • Kompensation durch Neuanlage von großflächigen öffentlichen Grünanlagen (ca. 10 ha) mit einem hohen Anteil an naturnah gestalteten Freiflächen (z.B. Extensivwiesen, Obstwiesen). • Stärkung des Biotopverbundsystems durch Grünzüge und Moorbek-Renaturierung
• Sicherung der Vielfalt und Eigenart des Bildes der hügeligen, eiszeitlich geprägten Landschaft, z.B. durch Erhalt der naturnahen Waldbestände sowie Erhalt der offenen, landwirtschaftlichen Kulturlandschaft mit ihren zahlreichen naturnahen Landschaftselementen (typische Schleswig-Holsteinische Knicklandschaft).	• Kein Verlust von naturnahem Wald, da in den geplanten Entlassungsflächen nicht vorhanden. • Großflächiger Verlust von offenen landwirtschaftlichen Flächen, jedoch kein Verlust von typischer historischer Knicklandschaft, da nicht vorhanden (großer Ackerschlag ohne Knicksystem). • Erhalt aller Knicks an den Rändern • Ergänzung von naturnahen Landschaftselementen (Feuchtwiesen, Röhrichte, Auenbereiche, Obstwiesen, naturnahe Gehölzgruppen, Extensiwiesen)
• Verbesserungen des Landschaftsbildes durch Nutzungsextensivierungen, die Förderung des Grünlandanteils, durch naturnahe Aufforstungen mit heimischen, standortgerechten Baumarten, natürliche Bewaldung und Maßnahmen zur Regeneration der ehemaligen Niedermoore.	• Geplante Anreicherung des Landschaftsbildes mit naturnahen Landschaftselementen, z.B. durch Anlage von Extensivwiesen, flächigen naturnahen Gehölzpflanzungen, Auwaldentwicklung an der Moorbek, Pflanzung von heimischen Baumarten in den öffentlichen Freiflächen und in den Straßenräumen.
• Erhalt und Weiterentwicklung der Landschaft für eine naturverträgliche Erholung sowie für die naturnahe Freizeitgestaltung.	• Keine nachteiligen Auswirkungen, da der Erholungswert der landwirtschaftlichen Flächen derzeit gering ist. • Großes Aufwertungspotenzial durch die geplante Anlage von naturnahen Naherholungsflächen sowie durch die Neuanlage eines gut vernetzten Wegesystems, das an das vorhandene Wegesystem angebunden wird

4. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich B-Plan 32.61.00

4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Zur Vermeidung und Verringerung von negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

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

- Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung für Flachdächer von Wohngebäuden, Garagen, überdachte Stellplätze (Carports) sowie Nebenanlagen.

  Mit dieser Festsetzung kann eine Rückhaltung, Versickerung und Verdunstung von Oberflächenwasser sowie eine verzögerte Ableitung erreicht werden, die das insgesamt zu bewirtschaftende Oberflächenwasser rein quantitativ reduziert. Durch die Verdunstungskühlung wird eine positive klimatische Wirkung erreicht.

- Festsetzungen von Speichereinrichtungen für das Oberflächenwasser auf den privaten Grundstücken, z.B. Zisternen, Rigolen o.ä.

- Festsetzung einer überwiegend geringen baulichen Dichte (GRZ 0,3 bis 0,4).

- Einhaltung der obligatorischen Bauzeitenregelungen bei ggf. durchzuführenden Gehölzbeseitigungen oder Baufeldfreimachungen (Schutz von Brutzeiten für Vögel und Fledermäuse etc.).

- Ggf. Vergrämungsmaßnahmen während der sich erwartungsgemäß länger hinziehenden Bauphase. Hiermit soll die Ansiedlung von im Offenland brütenden Vogelarten (z.B. Feldlerche) unterbunden werden.

- Erhalt der vorhandenen gliedernden und raumbildenden Vegetationsstrukturen (insbesondere der Knicks) an den Rändern zur An- und Einbindung des neuen Wohnquartiers in die vorhandenen Siedlungsstrukturen.

- Schaffung neuer Grünzüge und Grünverbindungen zur landschaftlichen Einbindung der geplanten Bebauung in die vorhandenen Strukturen; Gestaltung eines neuen landschaftlich geprägten Ortsrands nach Norden.

- Herstellung eines hohen Durchgrünungsgrads des neuen Wohngebietes durch Baumpflanzungen auf Straßen und Plätzen, Dachbegrünungen auf Flachdächern sowie naturnahen Bepflanzungen der öffentlichen Grünflächen zur Erhöhung der Verdunstungskühlung und Verbesserung des Mikroklimas.

- Schaffung eines gut verflochtenen Wegenetzes innerhalb der neuen Wohnquartiere, mit dem ein fußläufiges Queren in alle Richtungen ermöglicht wird (Stärkung der Nachbarschaften), u.a. durch einen umlaufenden Erholungsweg für Fußgänger und Radfahrer.

- Anbindung des geplanten neuen Wegenetzes an das vorhandene Wegesystem zur Verbesserung der Wegeführung im gesamten Stadtteil.

- Schaffung von naturnahen Spielmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen.

4.2 Maßnahmen zum Ausgleich

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

<u>im Geltungsbereich:</u>

- Öffnung und Renaturierung der teilweise verrohrten Moorbek, Gestaltung eines naturnahen Niederungs- und Retentionsbereichs in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt.

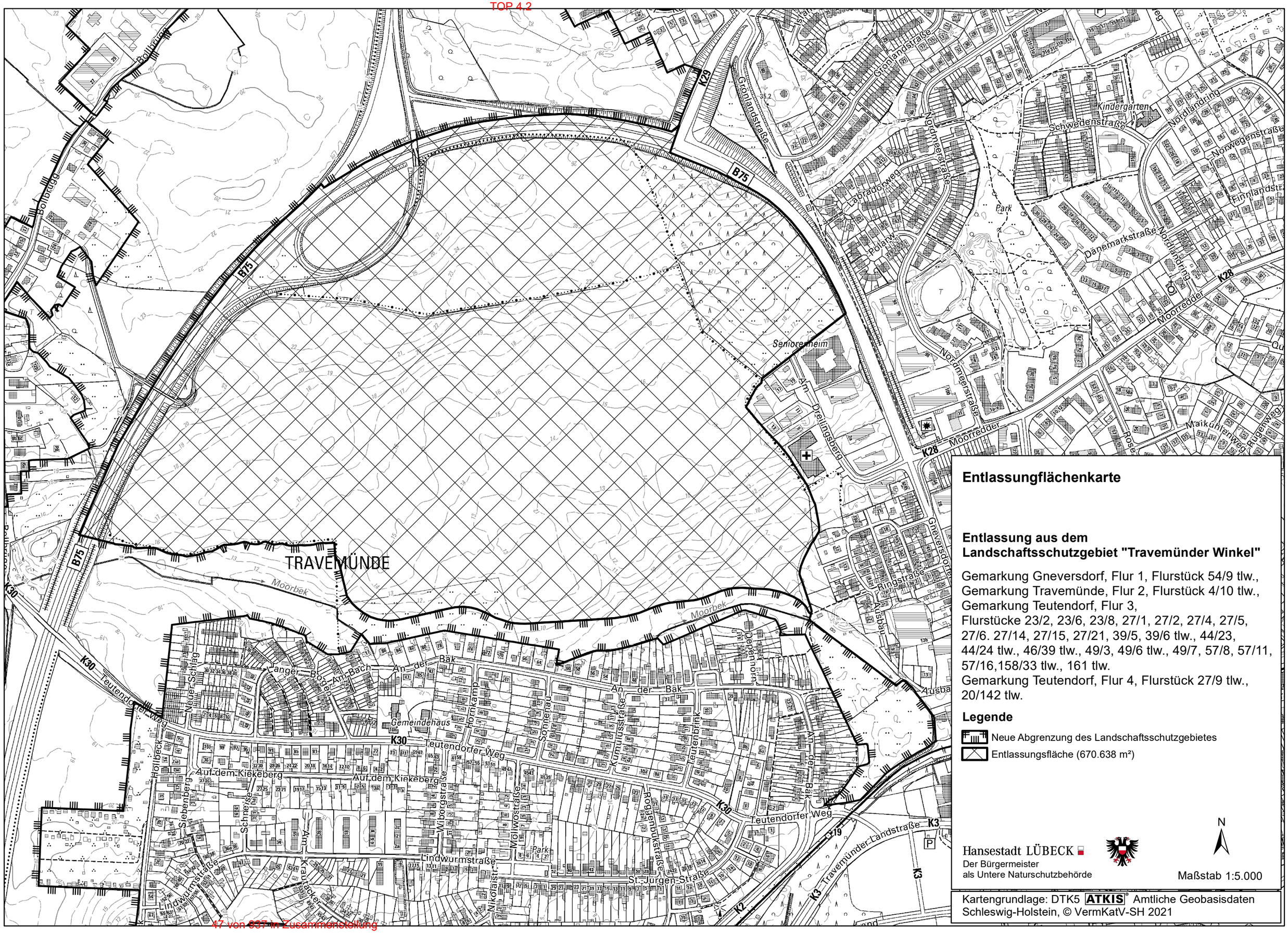
- Herausnahme von Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und Überführung in eine extensive Nutzung (Grünzug Moorbek, extensiv genutzte Bereiche der öffentlichen Freiflächen).

- Anlage von Fledermausersatzquartieren.

- Anlage von Extensivwiesen am nördlichen Siedlungsrand für Bodenbrüter.

5. Literatur und Quellen

- Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung, Fassung zur frühzeitigen Beteiligung, Nov. 2019;
- Bebauungsplan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung, Planzeichnung und Begründung inkl. Umweltbericht, Stand: Mai 2021;
- Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck von 2008;
- Thematischer Landschaftsplan „Klimawandel in Lübeck – Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen“ der Hansestadt Lübeck von 2013;
- Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK der Hansestadt Lübeck von 2010;
- Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 3: Planungshinweiskarte, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover 05/16;
- Sichtachsenstudie Welterbe „Lübecker Altstadt“, Fachbereich Planen und Bauen, Welterbekoordination, Lübeck 11/2011;
- Geotechnischer Untersuchungsbericht Lübeck-Travemünde, Neue Teutendorfer Siedlung, Dr. Lehners + Wittorf Beratende Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft mbB, Oktober 2017;
- Hansestadt Lübeck, Teutendorfer Siedlung, Prüfung Natura-2000, BBS Greuner-Pönicke, 30.06.2016;
- Bestandsplan Biotop- und Nutzungstypen zum B-Plan 32.61.00, Büro Andresen Landschaftsarchitekten, Lübeck 11.07.2019;



Entlassungflächenkarte

Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet "Travemünder Winkel"

Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstück 54/9 tlw.,
Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.,
Gemarkung Teutendorf, Flur 3,
Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6. 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16,158/33 tlw., 161 tlw.
Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw., 20/142 tlw.

Legende

Neue Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes

Entlassungsfläche (670.638 m²)

N

Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
als Untere Naturschutzbehörde

Maßstab 1:5.000

Kartengrundlage: DTK5 ATKIS® Amtliche Geobasisdaten Schleswig-Holstein, © VermKatV-SH 2021

T:\FB313.390\00-Allgemeines\Geodaten\ARC-MAPS\Schutzgebiete\Abgrenzungsänderungen\LSG_Entlassung_Teutendorf.mxd

Stadtverordnung vom …
zur Änderung der Stadtverordnung
über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ in der Hansestadt Lübeck
vom 21. Juni 1996

Aufgrund der §§ 22 Abs. 1 und Abs. 2 sowie 26 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I. S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I, S. 3908) i.V.m. §§ 15, 19, 59 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 02. Februar 2022 (GVOBl. S. 91) wird durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde verordnet:

§ 1

Änderungen des Geltungsbereichs

Aus dem Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel““ wird ein Teilbereich von circa 67,06 ha entlassen.

Dies betrifft die Flächen in der Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstücke 54/9 (tlw.); Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.; Gemarkung Teutendorf, Flur 3, Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6, 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16, 158/33 tlw., 161tlw. und Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw. und 20/142tlw.

§ 2

Änderungen und Aktualisierungen

(1) § 2 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:
„Das Landschaftsschutzgebiet liegt im Nordosten des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck und umfasst eine Fläche von 1.282,94 ha.“

2. Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:
„Die Stadtgrenze der Hansestadt Lübeck zwischen Dänischburg und der B 76 stellt die nördliche Gebietsgrenze dar. Weiter verläuft die Grenze entlang der B 76, dem Timmendorfer Weg, der Straße „Howingsbrook“ und dem „Gneversdorfer Weg“ bis zur nördlichen Seite der B 75. Die Ortslage Gneversdorf wird dabei an den äußeren Einfriedungen der bebauten Grundstücke umgangen. Die östlich von Gneversdorf gelegene Parkanlage wird in das Schutzgebiet einbezogen. Die Grenze verläuft weiter entlang der B 75 Richtung Dänischburg bis zum Knick auf der östlichen Grenze der B 75 kurz vor der Brücke Teutendorfer Weg, in östlicher Richtung dem Knick folgend bis zum Wanderweg der Teutendorfer Siedlung und dann weiter der südlichen Grenze des Wanderweges folgend bis an die westlichen Grundstücksgrenzen der Bebauung der Straßen „Ausbau“ und „Ringstraße“ entlang bis zur Eisenbahnstrecke Lübeck-Travemünde. Von dort aus folgt die Grenze den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Siedlung Teutendorfer Weg und verläuft unter Aussparung der Ortslage Rönnau in südlicher Richtung bis zur Ivendorfer Landstraße. Sie folgt dieser bis zum Ortseingang von Ivendorf, umgeht die Ortschaft bis zur Ovendorfer Straße und trifft im weiteren Verlauf wieder auf die Eisenbahnstrecke. Entlang der Bahnlinie verläuft die Grenze bis zur B-75-Anschlußstelle Lübeck-Siems, wobei bebaute Grundstücke und der östliche

Teil des Waldhusener Friedhofes ausgegrenzt bleiben. Die im westlichen Friedhofbereich gelegenen Teiche werden in das Schutzgebiet einbezogen. Die Grenze folgt westlich des Waldhusener Weges weiter der Eisenbahnstrecke, quert den Gleiskörper am Bahnübergang Am Moor/Forstweg und verläuft dann parallel eines Fußweges entlang der rückwärtigen Einfriedungen der Grundstücke der Straße "Am langen Berg". Bis zur Stadtgrenze bei Dänischburg stellt die A 226 die weitere Schutzgebietsgrenze dar.
Die Ortslagen Pöppendorf und Teutendorf sowie die Kleingartenanlage und die Siedlung am Waldhusener Moorsee sind vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen.“

3. Die in Absatz 3 genannte Anlage wird ersetzt durch die beigefügte Übersichtskarte. (Stand: 16.07.2021, Anlage)

4. Absatz 4 S.1 erhält folgenden Wortlaut: „Die Grenze des Landschaftsschutzgebietes ist in den 11 Abgrenzungskarten 1676, 1876, 2076, 2078, 2276, 2278, 2280, 2282, 2478, 2480 und 2482 (Deutsche Grundkarten) im Maßstab 1: 5.000 als schwarze Linie eingetragen.

5. Die in Absatz 4 aufgeführten allein von der Flächenentlassung betroffenen Abgrenzungskarten 2280, 2480 und 2482 werden dadurch aktualisiert, dass auf diesen Abgrenzungskarten im Maßstab 1: 5.000 die entfallende Landschaftsschutzgebietsgrenze mit einer schwarz durchkreuzten Markierung und die neue Landschaftsschutzgebietsgrenze als durchgezogene schwarze Linie dargestellt wird.

(2) § 4 wird wie folgt geändert: Die in § 4 Abs. 1 Nr. 4 genannte Vorschrift „§ 33 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 46 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“.

(3) § 6 wird wie folgt geändert:

1. Die in § 6 Nr. 2 genannte Vorschrift „§ 7 Abs. 3 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 5 Bundesnaturschutzgesetz“.

2. Die in § 6 Nr. 5 genannte Vorschrift „§ 12 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 18 a Straßen- und Wegegesetz“.

3. Die in § 6 Nr. 6 genannte Vorschrift „§ 38 Landeswassergesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 25 Landeswassergesetz“.

4. Die in § 6 Nr. 8 genannte Vorschrift „§ 8 Abs. 2 und 3 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 15 Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. § 9 Landesnaturschutzgesetz“.

(4) § 7 wird wie folgt geändert:

Die in § 7 Abs. 1 genannte Vorschrift „§ 21b des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 27 Landesnaturschutzgesetz“.

(5) § 9 wird wie folgt geändert:

1. Die in der Regelung in § 9 Abs. 1 genannte Vorschrift „§ 57 Abs. 1 Nr. 1 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 57 Abs. 2 Nr. 2 Landesnaturschutzgesetz“.

2. Die in § 9 Abs. 1 Nr. 3 genannte Vorschrift „§ 33 Abs.1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 46 Abs.1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“
3. Der in § 9 Abs. 2 erhält folgenden Wortlaut: „Die Ordnungswidrigkeiten können gemäß § 57 Abs. 5 Landesnaturschutzgesetz mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden.“
4. § 9 Abs. 3 wird gestrichen.

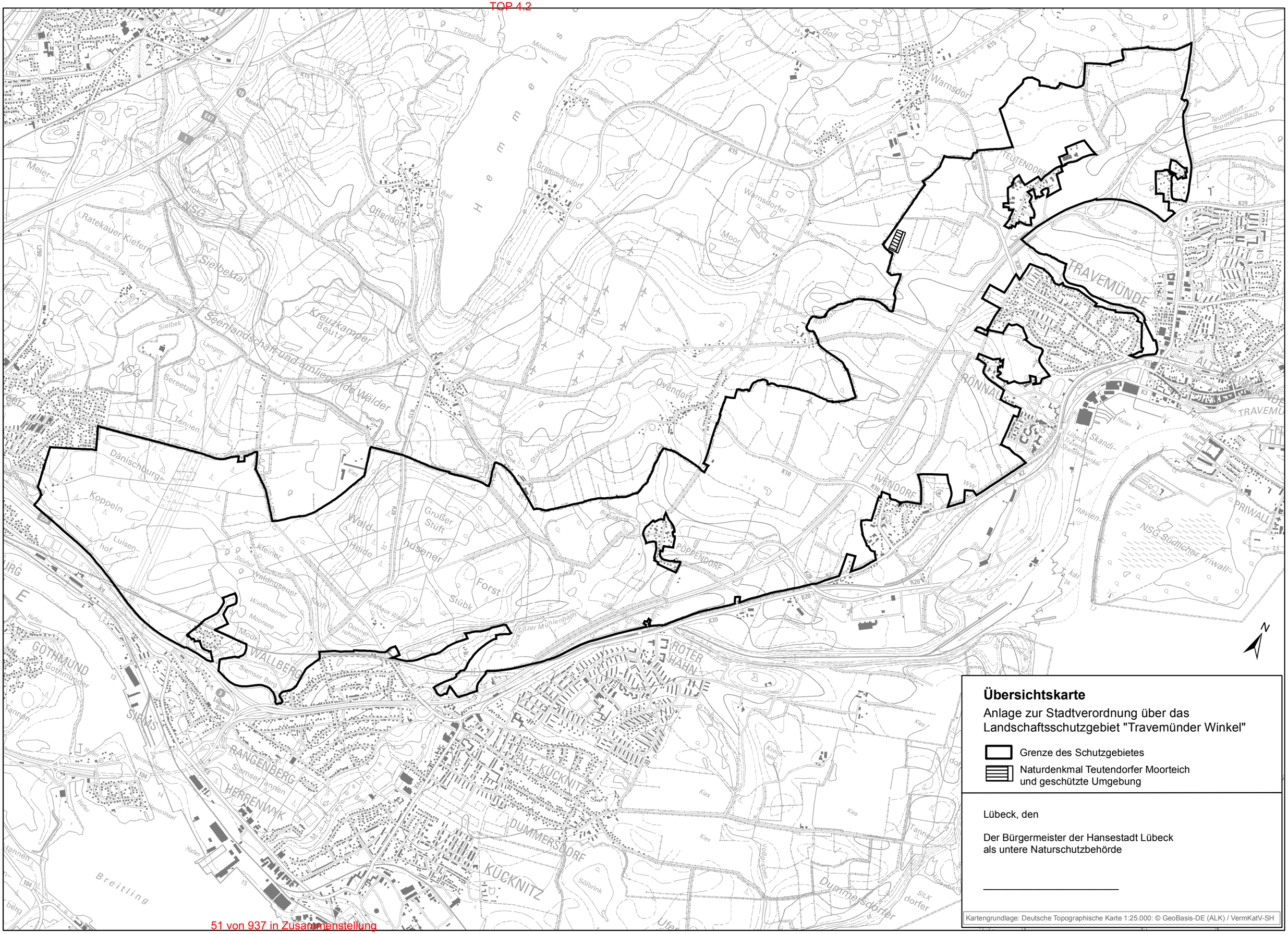
§ 3
Inkrafttreten der Stadtverordnung

Diese Stadtverordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Anlage (Übersichtskarte Stand 16.07.2021)

Lübeck, den

Jan Lindenau
Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
als untere Naturschutzbehörde



Übersichtskarte

Anlage zur Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Travemünder Winkel"

Grenze des Schutzgebietes

Naturdenkmal Teutendorfer Moorteich und geschützte Umgebung

Lübeck, den

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
als untere Naturschutzbehörde

_____

Kartengrundlage: Deutsche Topographische Karte 1:25.000: © GeoBasis-DE (ALK) / VermKatV-SH

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11023
öffentlich

Lübeck, 21.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Elke Kruse (E-Mail: elke.kruse@luebeck.de Telefon: 122-3942)

Lübeck sorgt vor: Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz

Beratungsfolge:

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

Anlass:
Im September 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft das **Klimaanpassungskonzept (VO/2020/09071)** beschlossen. Das Konzept hat zum Ziel, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, vor allem hinsichtlich vermehrter Starkregenereignisse, Hochwasserereignisse sowie längerer und häufigerer Hitzeperioden im Sommer. Im Sinne eines vorsorgenden Ansatzes sollen zukünftige Schäden minimiert und die hohe Lebensqualität in Lübeck erhalten werden. Das Anpassungskonzept besteht aus insgesamt 21 Maßnahmen. Die Maßnahme M19 „Wassersensible Straßenräume gestalten“ ist eine davon. Grundgedanke ist, das anfallende Regenwasser ortsnah zu versickern, zu verdunsten, temporär zu speichern und ggf. zu nutzen sowie gedrosselt abzuleiten anstatt es – wie traditionell üblich – möglichst schnell über die Kanalisation abzuleiten. Dieser Ansatz trägt sowohl zur Überflutungsvorsorge bei Starkregen, zur Verbesserung des lokalen Wasserhaushalts sowie der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes bei, insbesondere an heißen Sommertagen. So können auch die gesetzlichen Aufträge und Vorgaben für die Stadtverwaltung zur Klimaanpassung erfüllt werden, insbesondere das DWA-Arbeitsblatt A 102 (Teil 2), die wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) und die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG).

Sieben Jahre zuvor, im Jahr 2013, wurde dem Bauausschuss der umfassende Bericht zum **„Verkehrskonzept fahrradfreundliches Lübeck“** vorgestellt. Der Bericht enthielt eine Auflistung kurz- und mittelfristig umzusetzender Maßnahmen zur Verbesserung der Belange für den Radverkehr in Lübeck, u.a. bei den bestehenden Zweirichtungsradwegen. Hier sollte in vielen Fällen nur eine Deckensanierung erfolgen. Neuere Erkenntnisse der letzten Jahre

belegen jedoch eine erhöhte Unfallgefährdung auf diesen Radwegen. Ziel ist deshalb, dass überall dort, wo es möglich ist, Zweirichtungsradwege nur noch in eine Richtung befahren werden, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen. In Folge dessen ist in den allermeisten Fällen eine Umplanung des gesamten Straßenraumes notwendig, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite bislang keine Radverkehrsanlage vorhanden ist und diese nun hergestellt werden muss.

Bericht:
Um bei dieser Umplanung möglichst auch die Belange anderer Fachbereiche von Beginn an zu integrieren, fanden im letzten Jahr auf Initiative der Klimaleitstelle zahlreiche Gespräche zwischen Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, UNV sowie den Entsorgungsbetrieben Lübeck statt. Ziel ist, ab Herbst 2022 die fahrradfreundliche Gestaltung Lübecks mit der Umsetzung der Klimaanpassung zu verknüpfen, im Rahmen eines Pilotprojektes zu testen und anschließend zu evaluieren. Gemeinsam wählten die beteiligten Bereiche anhand unterschiedlicher Kriterien den **Ost- und Westpreußenring in Kücknitz** als einen geeigneten Straßenraum aus, in dem **folgende Rahmenbedingungen vorzufinden sind**:

- geplante Umgestaltung des gesamten Straßenraumes für den Umbau der Zweirichtungsradwege
- geplanter barrierefreier Umbau von Bushaltestellen und Fußverkehrsanlagen entsprechend des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (2002) und zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- großflächig überflutungsgefährdeter Bereich gemäß Hinweiskarte Starkregen (Stand Juni 2020)
- überlastetes Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation, aus dem bei stärkeren Regenereignissen ungeklärtes Mischwasser in den Voßgraben einleitet wird und dies zu einer deutlichen Gewässerbelastung führt
- gute bis sehr gute Versickerungsfähigkeit des Untergrundes

Folgende Ziele sollen vor Ort im Rahmen der Umgestaltung erreicht werden:

- attraktivere und sichere Gestaltung der Rad- und Fußwege
- barrierefreie Gestaltung der Fußwege, Übergänge und Bushaltestellen
- Verkleinerung der Fahrbahnquerschnitte und Herstellung neuer Deckenaufbauten – wo möglich und umsetzbar
    - zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und des Lärmaufkommens
    - zur stärkeren Durchgrünung des Straßenraumes
- Abkopplung von versiegelten Flächen im Straßenraum von der Mischkanalisation zur gezielten Versickerung, temporären Rückhaltung und Verdunstung des Niederschlagswassers durch den Einsatz bspw. von begrünten Mulden, Tiefbeeten, Baumrigolen, Sickerschächten, wasserdurchlässigen Straßenbelägen und Notwasserwegen
- Einbeziehen von Anlieger:innen (Private, Wohnungsbauunternehmen) zur Stärkung der Überflutungsvorsorge im Quartier
- attraktivere Gestaltung des Straßenraumes durch mehr Grünelemente und damit Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Mikroklimas

Darüber hinaus plant die Klimaleitstelle im Herbst 2022 in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bereichen, die Anwohnenden im Rahmen einer Bürgerinformation / Bürgerbeteiligung vorab über die Hintergründe des geplanten Pilotprojektes zu informieren. Es soll zudem auf die Notwendigkeit zur Überflutungsvorsorge auf den Privatgrundstücken hingewiesen und geeignete Maßnahmen am Gebäude und Grundstück vorgestellt werden. Darüber hinaus werden Lichtraumprofile und mögliche Straßenquerschnitte nach aktuellen Richtlinien mit

den Kücknitzer Anwohner:innen diskutiert. Eine weitere Beteiligung soll im Frühjahr 2023 erfolgen, damit die Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein zum Neubau von Fuß- und Radinfrastruktur und zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen fristgerecht zum 01.05.2023 beantragt werden können.

Für die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung des Pilotprojektes wird die Hansestadt Lübeck unter Vorbehalt der formellen Zusage durch den Fördermittelgeber im Juni 2022 in die 2. Phase des BMBF-Projektes „BlueGreenStreets – Multifunktionale Straßenräume für mehr Klimaschutz und Klimaanpassung“ als Praxispartner in die Umsetzungs- und Verstetigungsphase einsteigen. Das Projekt wird von der HafenCity Universität Hamburg koordiniert und ist Teil der BMBF-Initiative „Res:Z - Ressourceneffiziente Stadtquartiere“. Die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung ist für die Hansestadt kostenfrei.
Weitere Informationen zum Forschungsprojekt sind finden unter:

- https://ressourceneffiziente-stadtquartiere.de/?page_id=204&lang=de
- https://www.hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/blue-greenstreets/

Ausführlichere Informationen zum Lübecker Pilotprojekt befinden sich im beiliegenden Bericht.

Zusammenfassend verfolgt das Pilotprojekt „Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz“ einen integrativen und innovativen Ansatz, der von der Klimaleitstelle, der Abteilung Urbane Mobilität des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, der Unteren Wasserbehörde und den Entsorgungsbetrieben initiiert wird. Hier könnnen gleichzeitig sowohl Verkehrssicherheitsbelange als auch Ziele der Klimaanpassung miteinander vereint und gemeinsam umgesetzt werden. Dieses Projekt bietet damit die Chance, als Pilotprojekt für alle künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum zu dienen.
Die Planung des Projektes erfolgt federführend von der Abteilung Urbane Mobilität. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wird daher entsprechende Haushaltsmittel für die Haushaltsjahre 2023 ff. beantragen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Ost- und Westpreußenring Kücknitz

Lübeck sorgt vor:

Wassersensible, fahrradfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz

Kooperationsprojekt von:

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Kronsforder Allee 2-6 | 23560 Lübeck
klimaleitstelle@luebeck.de

Fachbereich 5 – Planen und Bauen
5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
5.660.2 Bereich Stadtgrün und Verkehr
Großer Bauhof 14 | 23552 Lübeck
stadtgruen.verkehr@luebeck.de

Entsorgungsbetriebe Lübeck
Planung Neubau
Malmöstraße 22 | 23560 Lübeck
entsorgungsbetriebe@ebhl.de

1. Einleitung

Im September 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft das Klimaanpassungskonzept (VO/2020/09071) beschlossen. Das Konzept hat zum Ziel, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, vor allem hinsichtlich vermehrter Starkregenereignisse sowie längerer und häufigerer Hitzeperioden im Sommer. Im Sinne eines vorsorgenden Ansatzes sollen Schäden minimiert und die hohe Lebensqualität in Lübeck erhalten werden.

Das Anpassungskonzept besteht aus insgesamt 21 Maßnahmen. Die Maßnahme M19 „Wassersensible Straßenräume gestalten“ ist eine davon. Grundgedanke ist, das anfallende Regenwasser ortsnah zu versickern, zu verdunsten, temporär zu speichern und ggf. zu nutzen sowie gedrosselt abzuleiten anstatt es – wie traditionell üblich – möglichst schnell über die Kanalisation abzuleiten. Dieser Ansatz trägt sowohl zur Überflutungsvorsorge bei Starkregen, zum Gewässerschutz und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes bei, insbesondere an heißen Sommertagen. So können die gesetzlichen Aufträge und Vorgaben der unterschiedlichen Abteilungen zur Klimaanpassung erfüllt werden, insbesondere das DWA-Arbeitsblatt A102 (Teil 2), die wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) und die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG).

Dieser Ansatz soll ab Herbst 2022 im Rahmen eines Pilotprojektes getestet und evaluiert werden. Dazu wurde bereichsübergreifend der Ost- und Westpreußenring ausgewählt, um hier die wassersensible Gestaltung mit den Anforderungen an eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur sowie an barrierefreie Fußgängeranlagen zu verknüpfen. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt bereits seit 2014, die Radverkehrsführung im Stadtteil Kücknitz sicherer zu gestalten. Die ordnungsrechtlichen Bemühungen, die separaten Zweirichtungsradwege verkehrsrechtlich aufzuheben, scheiterten jedoch seither. Denn allein mit Verkehrsbeschilderung und Bodenmarkierungen entstehen keine sicheren Radwege.

Im Kücknitzer Ost- und Westpreußenring gibt es überwiegend straßenbegleitende, separate Radwege, die für den radelnden Gegenverkehr freigeben sind. Diese zeigen nicht nur gravierende bauliche Mängel, sondern sind zudem straßenrechtlich nicht zugelassen. So passieren immer wieder Unfälle und Konflikte beim Ein- und Abbiegen an Einmündungen sowie an parkenden Fahrzeugen. Welche Form der Radwegeführung zukünftig umgesetzt wird, wird in einem zielorientierten Verkehrsplanungsprozess mit Öffentlichkeitsbeteiligung herausgearbeitet. Zentraler Punkt ist dabei, die Flächen neu aufzuteilen und sie somit fahrradfreundlich, barrierefrei und wassersensibel zu gestalten.

Im Folgenden wird zunächst unter Punkt 2 das Vorgehen beschrieben. Punkt 3 stellt die Bestandssituation am Ost- und Westpreußenring sowie die derzeitigen Probleme dar. Anschließend werden die Ziele des Pilotprojektes benannt, die durch die umfassende Neugestaltung erreicht werden sollen. Eine Charakterisierung der Straßen im derzeitigen Bestand folgt unter Punkt 4. Punkt 5 beschreibt die geplante Durchführung der Baumaßnahme, inkl. der Kostenaufschlüsselung. Der dazugehörige Zeitplan ist im Anhang zu finden.

2. Vorgehen

Gemeinsam haben die Bereiche UNV, Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung sowie EBL anhand von verschiedenen Kriterien den Ost- und Westpreußenring in Kücknitz als einen geeigneten Straßenraum ausgewählt:

- geplanter Vollausbau des Straßenraumes infolge gravierender baulicher Mängel und Mängel aus Sicht der Verkehrssicherheit
- großflächig überflutungsgefährdeter Bereich gemäß Hinweiskarte Starkregen (Stand Juni 2020)
- überlastetes Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation, aus dem bei stärkeren Regenereignissen ungeklärtes Mischwasser in den Voßgraben eingeleitet wird und dies zu einer deutlichen Gewässerbelastung führt
- gute bis sehr gute Versickerungsfähigkeit des Untergrundes.

3. Die städte- und straßenbauliche sowie verkehrliche Situation am Ost- und Westpreußenring in Kücknitz

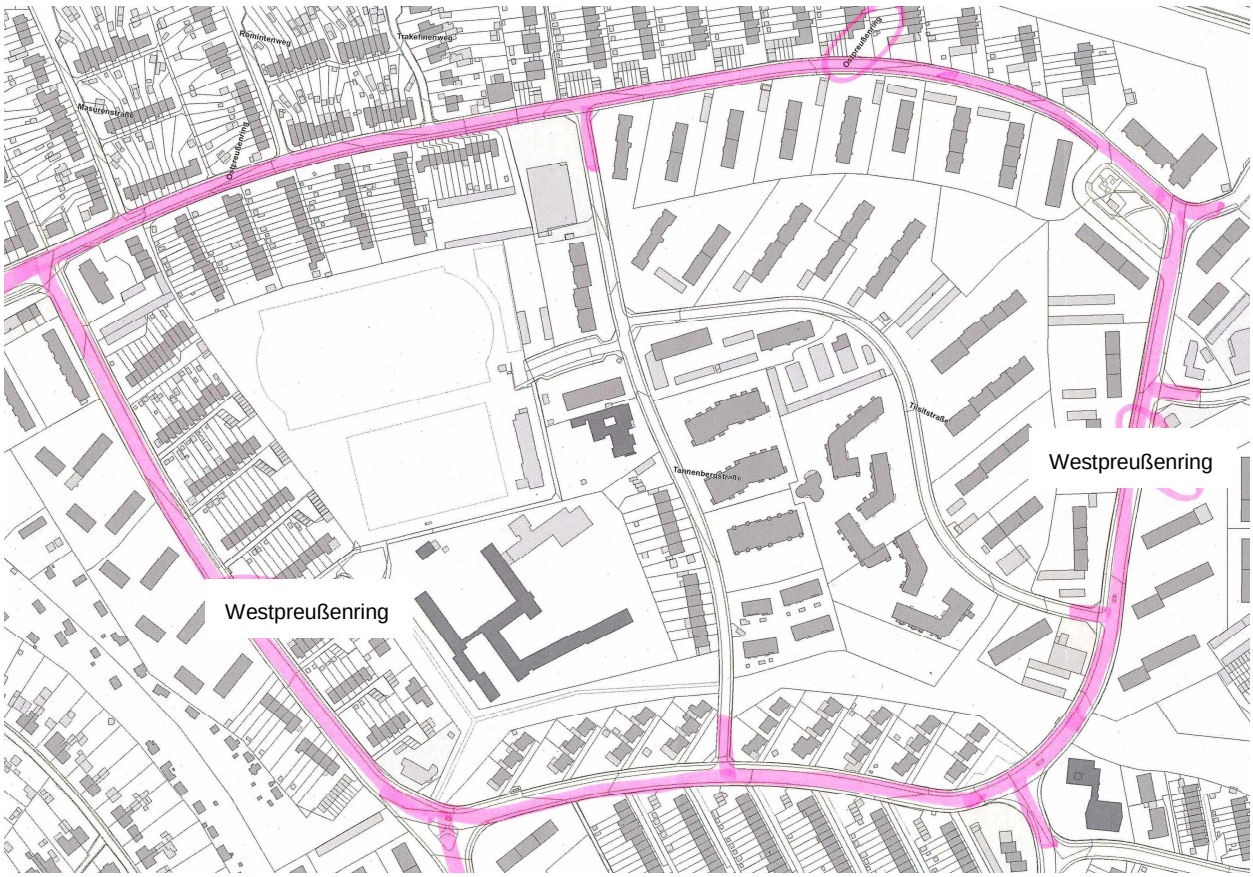


Abb. 2: betroffene Straßen im Katasterplan (GIS der HL)

Der geschlossene, ringförmige Straßenzug Ost- und Westpreußenring ist in den 1950er Jahren als Quartierszentrum im Stadtteil Kücknitz entstanden. Am Innenrand verläuft durchgängig ein asphaltierter Zweirichtungsradweg von 2,50 m bis 3,00 m Breite, der an allen Einmündungen und Grundstückszufahrten baulich unterbrochen ist, womit irrtümlich eine nachgeordnete Rolle bzw. Wartepflicht des innerörtlich Radfahrenden angezeigt wird. Hier entstehen immer wieder Konflikte.

Eine überbreite Fahrbahn von bis zu 9,00 m Breite bietet dem ruhenden Verkehr viel Raum und Bequemlichkeit. Privater, grundstückseitiger Parkraum wird oft nachgeordnet genutzt. Die schadhaften, unebenen Asphaltbänder der Fahrbahn und des Radweges sowie begleitende Gehwege mit Betonplattenbelag prägen seit vielen Jahren das Ortsbild. Fußgänger:innen mit und ohne Kinderwagen oder Rollatoren, Mobilitätseingeschränkte im Rollstuhl, Radfahrende oder das Rad Schiebende queren auf ganzer Länge ungesichert die Straßen, auch an viel zu schmal angelegten Mittelinseln. Der dauerhaft präsente Fahrzeugpool sowie die schadhaften und von Flickstellen gekennzeichneten Nutzflächen lassen den öffentlichen Raum veröden.

Abb. 3: IST-Zustand Knoten mit Ost- und Westpreußenring – Asphalt auf allen Anlagen bis 28 m Gesamtbreite (Foto: K. Uhlemann 2021)

Folgende verkehrstechnische Probleme sind derzeit präsent:

- Verkehrsunfälle mit Radfahrenden, insbesondere an Einmündungen und Überfahrten (Kreuzen, Einbiegen)
- Fußgängerunfälle an Überquerungen (fehlende Sicht aufgrund des ruhenden Verkehrs)
- höhere Geschwindigkeiten als 50 km/h
- nur eingeschränktes Begegnen von Bussen möglich wegen beidseitigem Längsparken
- Parken unter unzulässigem Mitbenutzen von Geh- und Radwegen
- Bagatellunfälle im ruhenden Verkehr

Bislang werden die Straßen in erster Linie als Orte des Transits gesehen: Das möglichst schnelle Vorankommen steht im Mittelpunkt. Flächenverteilung und Rechtsvorgaben zur Benutzung des Straßenraums orientierten sich am Autoverkehr. Auch das Fahrradfahren oder das Warten auf den Bus empfinden viele Menschen als unangenehm.

Weitere Probleme am Ost- und Westpreußenring:

- **Überlastung der Mischkanalisation**
  Aktuell wird der gesamte im Straßenraum auf befestigten Flächen anfallende Regenabfluss den Straßenabläufen zugeleitet und in die bestehende Mischwasserkanalisation im Kücknitzer Gebiet eingeleitet. Der gesammelte Regenabfluss wird zusammen mit Schmutzwasser unter hohem Energieaufwand über Pumpwerke und Druckrohrleitungen dem Zentralklärwerk zugeführt und dort behandelt. Bei stärkeren Regenereignissen ist die Mischwasserkanalisation jedoch überlastet. Dies führt dazu, dass das mit Niederschlagswasser verdünnte Schmutzwasser an sogenannten Regenüberläufen ungeklärt in angrenzende Gewässer eingeleitet wird, um das Kanalnetz hydraulisch zu entlasten. Im Einzugsgebiet Kücknitz betrifft dies den Kücknitzer Vossgraben, der ein sehr sensibles Gewässer 2. Ordnung ist.

- **Überflutungsgefährdung bei Starkregen**
  Wie in der Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck erkennbar ist, können in Folge eines extremen Starkregens aufgrund der Topographie sowohl Bereiche im Ost- und Westpreußenring sowie Bereiche der angrenzenden Bebauung kurzzeitig überflutet werden. Straßenabschnitte werden unpassierbar und es können Schäden im öffentliche Raum sowie an und in den betroffenen Gebäuden entstehen.

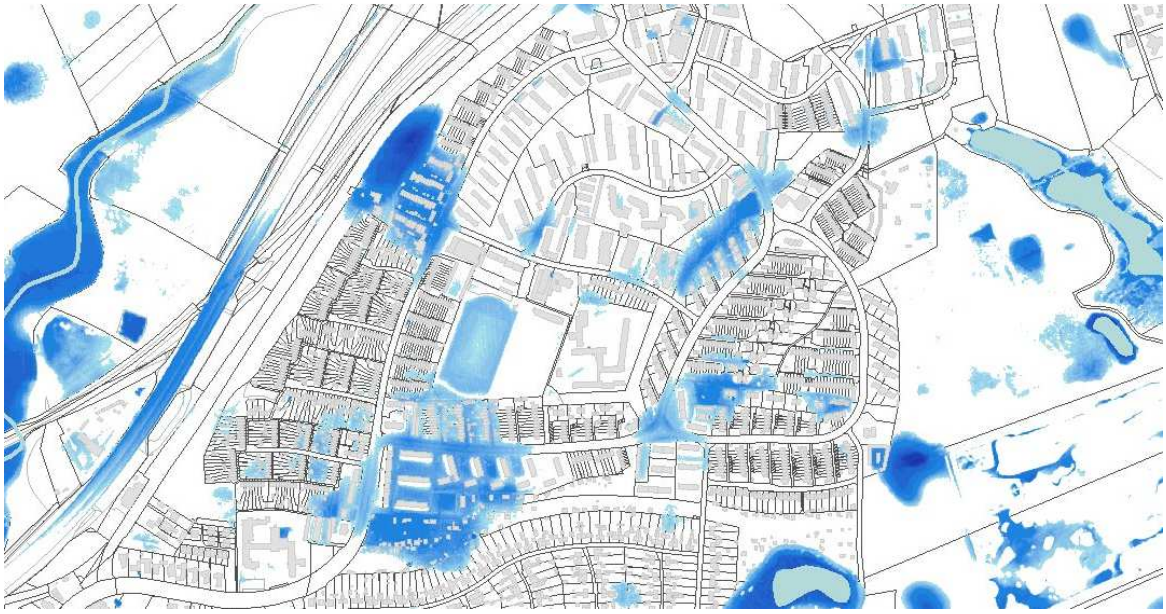


Abb. 4: Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck, ohne Maßstab (UNV, Stand: 2020)

- **Hitzebelastung an heißen Sommertagen**
  In den Sommermonaten heizen sich die versiegelten Flächen im Straßenraum tagsüber auf und geben nachts die Wärme nur sehr langsam wieder ab. Dies führt zu einer bioklimatischen Belastung der Anwohnenden, insbesondere von hitzegefährdeten Risikogruppen. Hierzu zählen u.a. ältere und kranke Menschen sowie Kleinkinder. *(Für weitere Informationen siehe: https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/hitzeportal/hitzegefaehrdete-risikogruppen.html).*

Ein wesentlicher Baustein zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität ist die Reduzierung von Lärm und Abgasen auf Gemeinde- und Quartiersstraßen. Es wird immer deutlicher, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Anzahl von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht durch noch mehr Autoverkehr erfüllt werden können. Zudem muss die Überflutungsgefährdung bei Starkregen reduziert sowie die Entlastung der Mischkanalisation dringend vorangebracht werden.

Diese Ziele verfolgt das Pilotprojekt:

- **attraktivere und sichere Gestaltung der Rad- und Fußwege**
  Die bestehende Infrastruktur für aktiv mobile Menschen entspricht nicht den heutigen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs. Mit Radführungsangeboten, die den Bedürfnissen von Radfahrenden gerecht werden und den aktuellen Erkenntnisstand der Forschung berücksichtigen, lassen sich Gefahren reduzieren und der Radverkehr steigern. Eine bedarfsgerechte und lückenlose Infrastruktur ist Voraussetzung für sicheren Radverkehr – auf Alltags-, Freizeit- und Erledigungswegen.

- **barrierefreie Gestaltung der Fußwege, Übergänge und Bushaltestellen**
  Straßenraumgestaltung muss zukunftssicher sein. Das trifft in der älter werdenden Gesellschaft besonders auf die Barrierefreiheit zu. Ausreichend breite, unbeparkte, gut beleuchtete Gehwege, begrünte und möblierte Aufenthaltsbereiche, geeignete Oberflächenbeläge, schwache Längs- und Querneigungen und gute Sichtbeziehungen sind Grundvoraussetzung und Aufgaben in der Zukunftsplanung für Kücknitz. Insbesondere der Umbau zu barrierefreien Bushaltestellen (taktile und kontrastreiche Auffindbarkeit, stufenlose und spaltfreie Übergänge) und barrierefreie, gut wahrnehmbare Überquerungsstellen sind einzuplanen.

- **Reduzierung von Mischwasserüberläufen**
  Gemäß dem DWA-Arbeitsblatt A 102 sowie der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG) besteht die dringende Notwendigkeit, die Überlastung der Mischwasserkanalisation zu reduzieren und damit den ökologischen und chemischen Zustand des Voßgrabens zu verbessern. Durch Entsiegelung, örtliche Versickerung und Rückhaltung des Regenabflusses im öffentlichen Raum kann das Abwassersystem wirkungsvoll entlastet und der naturnahe Wasserkreislauf gemäß den wasserrechtlichen Anforderun-

gen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein (A-RW 1) gestärkt werden.

- **Verbesserung der Überflutungsvorsorge und temporäre Mitbenutzung von Flächen zur Reduzierung von Schäden im Falle eines Starkregens**
  Die geplanten Umbaumaßnahmen in den beiden Straßenräumen sollen die Überflutungsvorsorge in diesem Bereich gezielt voranbringen, auch wenn ein vollständiger Überflutungsschutz aufgrund der Topographie nicht umsetzbar ist. Die verstärkte Entsiegelung und Durchgrünung der Straßen mit Elementen der grünen Infrastruktur vermindern zum einen den anfallenden Regenabfluss. Zum anderen soll durch die Neuplanung im Falle eines Starkregens überschüssiges Wasser systematisch in bestimmten Bereichen temporär zurückgehalten bzw. – wo möglich und sinnvoll – über Notwasserwege schadlos abgeleitet werden. Gleichzeitig sollen die Anwohnenden über die Gefahr einer möglichen Überflutung aufgeklärt, über geeignete Schutz- und Anpassungsmaßnahmen informiert und zur gesetzlich verankerten Eigenvorsorge gemäß Wasserhaushaltsgesetz animiert werden, um Schäden an Gebäuden und Grundstücken zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

- **Verbesserung der Hitzevorsorge**
  Durch die geplante Straßenraumbegrünung (z.B. in Form von Mulden oder Tiefbeeten und zusätzlich geplanten Straßenbäumen als zentrale Elemente der blau-grünen Infrastruktur) soll die Verdunstungsleistung innerhalb des Straßenraumes erhöht werden. Gleichzeitig wird die zusätzliche Verschattung aufgrund der neuen Straßenbäume ausgleichend auf die Lufttemperatur wirken und für ein angenehmeres Bioklima und eine geringere Belastung insbesondere von hitzegefährdeten Risikogruppen vor Ort sorgen.

- **Lärmminderung**
  Wie bereits zu Beginn erläutert, wird der betroffene Straßenraum stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Wenn eine verkehrstechnische Überprüfung ergeben sollte, dass auch geringere Querschnitte für die Abwicklung des Verkehrs ausreichen, kann eine Lärmminderung u.a. durch eine Reduzierung der überbreiten Fahrbahn erzielt werden, beispielsweise durch Radfahrstreifen oder Rückbau. Es könnte eine Reduzierung der Immissionen um bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite kann zusätzlich zu einer Verstetigung und zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit beitragen, was sich ebenfalls positiv auf das Lärmempfinden auswirken kann und die Verbesserung der Luftqualität. Durch eine optisch ansprechende Gestaltung der gewonnenen Abstandsflächen (z.B. durch Straßenraumbegrünung) kann die subjektiv wahrgenommene Lärmminderung noch verstärkt werden und mitunter über denen der physikalisch messbaren Werte liegen.

- **Stadtwerke und andere Versorgungsträger**
  Mit der Stabstelle Verkehrsflussmanagement ist die Hansestadt Lübeck bereits heute sehr gut aufgestellt, was die Abstimmung mit den Versorgungsträgern angeht. Zur Erreichung der zeitlichen Zielvorgaben ist es entscheidend, dass die Versorger ihre Arbeiten rechtzeitig vor den Straßenbauarbeiten abschließen. Auf Basis eines engen Informations-

austausches u.a. zwischen den Stadtwerken / TraveNETZ und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr erfolgt daher frühzeitig die Rückkopplung, wann und welche künftigen Investitionen am Kücknitzer Strom-, Gas- und Wassernetz anstehen, die in der Planung berücksichtigt werden. Insbesondere der Breitbandausbau wird auch in Kücknitz eine wichtige Rolle spielen.

4. Charakterisierung des IST-Zustandes der Straßen

Ostpreußenring

Straßentyp	Wohnstraße ES V, Zone 30
Raumbreite	12,00 m (befestigt ohne Grünflächen)
Länge	875 m in Einbahnrichtung mit ca. 100 m Anschlusslänge Nebenstraßen
Verkehrsstärke	1.800 Kfz/Tag, < 400 Kfz/Spitzenstunde, ausschließlich Erschließungsfunktion Ca. 200 Radler/Tag auf Radweg + Fahrbahn, Radwege in Zone 30 rechtlich nicht vorgesehen
Geprägt	Zeilenbebauung bis 3.OG, Einzel- und Reihenhäuser – ausschließlich Wohnen
Nutzung aktuell	keine Geschäfte, kein Gemeinbedarf, kein ÖPNV, hoher Parkdruck einseitig, wenig Aufenthalt
Flächenverteilung	2 x Gehweg je 1,50 m / Radweg Zweirichtungsverkehr 2,50 m / Fahrbahn 6,0 m incl. Längsparken 2,0 m / keine Bepflanzung

Abb. 5 und 6: Derzeit sind die Straßen am Ostpreußenring vor allem durch den ruhenden Verkehr geprägt. (Fotos: K. Uhlemann 2021)

Westpreußenring

Straßentyp	Sammelstraße ES IV, Tempo 50 km/h, Schulwegbereich Tempo 30 km/h
Raumbreite	16,50 m (befestigt ohne Grünflächen)
Länge	1.375 m mit ca. 180 m Anschlusslänge Nebenstraßen
Verkehrsstärke	1.740 bis 5.000 Kfz/Tag, 245 bis 430 Kfz/Spitzenstunde, 130 bis 360 SV/Tag = 6,3 % bis 7,4 % SV-Anteil (SV = Schwerverkehr) 63 bis 240 Radler/Tag auf Radweg = 3,6 % bis 4,8 %
Geprägt	Zeilenbebauung bis 3.OG, Punkthäuser
Nutzung aktuell	Fußgängerlängsverkehr mit punkt. Querungsmöglichkeiten, überwiegend Wohnen, wenig Geschäfte, wenig Gemeinbedarf, Linienbusverkehr mit 10 Bushaltestellen, Längsparken ein- und zweiseitig, wenig Aufenthaltsqualität
Flächenverteilung	Gehwege 1,80 m bis 2,50 m / Radweg Zweirichtungsverkehr 3,00 m / Fahrbahn 9,0 m incl. Längsparken, keine Bepflanzung

Abb. 7 und 8: Westpreußenring – menschenleer. Stark erneuerungsbedürftige Radwege laden kaum zum Radfahren ein. (Fotos: K. Uhlemann 2021)

5. Durchführung der Baumaßnahme

Beteiligung Dritter

Es ist vorgesehen, die vorbeschriebenen Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr sowie für die ÖPNV-Um- und Neubaumaßnahmen durch das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein (GVFG.SH) mit einer Förderquote von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Aufwendungen als Festbetrag zu unterstützen. Das GVFG-SH-Förderprogramm wird vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in Schleswig-Holstein vom 01.02.2021 jährlich fortgeschrieben und kann – unter Berücksichtigung von zur Verfügung stehender Haushaltsmittel – noch nicht begonnene Maßnahmen auf ihre Förderfähigkeit prüfen und finanziell unterstützen. Zusätzlich können ÖPNV-Maßnahmen über das ÖPNV-Gesetz-SH finanziert werden.

Verfahren

Bei der geplanten Gesamtmaßnahme handelt es sich um eine kommunale Straßenbau- und Radverkehrsanlage, verbunden mit dem Ausbau und Erhalt der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur durch den Neu- und Umbau von Bushaltepunkten (Vorhabenbündel) in Lübeck. Diese Gesamtmaßnahme ist von der Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck verkehrsrechtlich anzuordnen.

Zeitplan

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, die Gesamtbaumaßnahme in drei Bauabschnitten durchzuführen:

1. BA: Westpreußenring: ca. 1.375 m Hauptverkehrsstr. zzgl. ca. 180 m Anbindungen, 6 Bushaltestellen; Bauzeit ca. 26 Monate von ca. 07/2024 - 09/2026

2. BA: Ostpreußenring: ca. 775 m Anliegerstr. zzgl. ca. 100 m Anbindungen Bauzeit ca. 14 Monate, von ca. 08/2026 - 10/2027

3. BA: Übergang Solmitzstraße: ca. 250 m Hauptverkehrsstr. mit Knoten, ca. 15 m Anbindung, 2 Bushaltestellen, Bauzeit ca. 4 Monate, von ca. 08/2027 - 12/2027

Während der gesamten Planungsphase ist eine intensive Bürger:innenbeteiligung vorgesehen. Ein solcher Prozess führt erfahrungsgemäß zu einer zeitlich längeren Planungsphase. Die Akzeptanz seitens der Anwohnenden für die Umplanung der Straßenräume wird auf diese Weise jedoch deutlich erhöht.

Die Hansestadt Lübeck ist gehalten, Fördermittel zur Planung und Umsetzung einer sicheren und attraktiven Fußwege- und Radverkehrsinfrastruktur sowie zum Umbau von barrierefreien Bushaltestellen zu nutzen. Entsprechend dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG.SH) sind die Fristen zweistufiger Verfahren zu beachten (Anmeldung bis Ende Mai und Antrag mit Baufreigabe frühestens im Oktober des jeweiligen Folgejahres).

Es ist beabsichtigt, sowohl die Objektplanungen der Verkehrs- und Entwässerungsanlagen sowie die Freiraumplanung nach der HVA F-StB bzw. HOAI 2021 zu vergeben und dabei die Fristen und (möglicherweise EU-weite) Teilnahmebedingungen zu beachten. Auch die Umsetzung der

Bauabschnitte sind nach den jeweils öffentlichen VOB-Ausschreibungsverfahren durchzuführen. Dabei darf die Vergabe der Bauleistungen in jedem Fall erst dann begonnen bzw. der Zuschlag auf das Angebot der Ausschreibung erteilt werden, wenn die Bewilligungsstelle die Genehmigung erteilt bzw. eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für einen zuschussunschädlichen, vorzeitigen Baubeginn ausstellt. Aufgrund der notwendigen Schulwegsicherung sind Straßenbauarbeiten vorzugsweise in den Schulferien durchzuführen und halbseitige Sperrungen der Fahrbahn vorzusehen. Vor Baubeginn der Bauabschnitte wird eine Abstimmung über Verkehrsführung, Umleitung, Sperrung, Beschilderung und Markierung mit der Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck und der zuständigen Polizeidirektion getroffen. Bauzeitenpläne werden erstellt und – falls notwendig – aktualisiert. Die Bauarbeiten werden unter Anpassung an die Erfordernisse der Verkehrsführung ausgeführt und die Baustelle entsprechend gesichert. Die Zufahrten und Zugänge auf die angrenzenden Grundstücke und Gebäude sind unter zumutbaren Verhältnissen zu gewährleisten. Die erforderlichen Einschränkungen der Verkehrsführung, des Verkehrsflusses, Sperrung etc. werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Diese Kosten verursacht das Pilotprojekt

Für die Gesamtmaßnahme Ost- und Westpreußenring wird mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 4,3 Mio. € brutto gerechnet. Dabei können Fördermittel in Höhe von ca. 1,8 Mio. € brutto beantragt werden. Die Haushaltsmittel werden im Haushaltsplan der Hansestadt Lübeck angemeldet. Für die noch in diesem Jahr durchzuführenden Vorarbeiten erfolgt die Finanzierung über das Sammelkonto 541001.625 (Gemeindestraßen – Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen). Im Rahmen der Haushaltsplanungen des Haushaltsplans 2023 werden alle weiteren Mittel auf einem eigens eingerichtetem Produktsachkonto angemeldet.

Die Planungsleistungen für Verkehrsanlagenplanung nach HOAI 2021 sollen an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden. Dabei wird in einer ersten Schätzung mit Planungskosten in Höhe von ca. 257.000 EUR gerechnet. Die Bauleistungen werden getrennt nach Bauabschnitten, zuwendungsfähigen Kostenanteilen der Radführungsmaßnahmen und Maßnahmen für barrierefreien Fußverkehr, der zuwendungsfähigen Bushaltestellen, der (möglicherweise) zuwendungsfähigen Kostenanteile von BlueGreenStreets-Elementen der blaugrünen Infrastruktur sowie nicht zuwendungsfähigen Kostenanteilen für städtische Maßnahmen ermittelt bzw. unterteilt.

Eine zusätzliche indirekte Fördermöglichkeit wird derzeit auf Initiative der EBL und der Unteren Wasserbehörde durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) des Landes Schleswig-Holstein geprüft. Diese Fördermöglichkeit besteht darin, dass die Abwasserabgabe, die die Hansestadt Lübeck jährlich für das Zentralklärwerk in Höhe von 440.000 € an das Land bezahlt, durch das geplante Projekt zeitweise verrechnen werden könnte. Hintergrund ist, dass der Regenabfluss von den Straßen Ost- und Westpreußenring derzeit in einem Mischkanal zusammen mit dem Schmutzwasser der angeschlossenen Haushalte zum Zentralklärwerk geleitet und dort gereinigt wird. Durch die geplante Abkopplung der Straßenflächen vom bestehenden Kanalnetz und der gezielten Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers vor Ort, wird das Zentralklärwerk entlastet. Demen-

sprechend könnte die Abwasserabgabe auf Antrag der Entsorgungsbetriebe verrechnet und damit die Versickerungsmaßnahmen finanziert werden.

Bearbeitet: Hansestadt Lübeck
5.660.2 Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abt. Urbane Mobiltätsprojekte
Großer Bauhof 14, 23552 Lübeck

In Zusammenarbeit mit:
3.390 UNV, Stabstelle Klimaschutz und Klimaanpassung (Klimaleitstelle) sowie
Entsorgungsbetriebe Lübeck / Planung Neubau
(Grundstücksentwässerung/Kataster/Generalplan)

Aufgestellt: Dirk Dreilich, 5.660.2 Abt. Urbane Mobilitätsprojekte, Abteilungsleiter
Kerstin Uhlemann, 5.660.2 Abt. Urbane Mobilitätsprojekte, Planerin u. Projektleiterin
Dr. Elke Kruse, 3.390 UNV, Klimaleitstelle
Holger Stell, Entsorgungsbetriebe Lübeck

Lübeck, 11. April 2022

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2021/10389**
öffentlich

Lübeck, 23.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Mandy Möller (E-Mail: mandy.moeller@luebeck.de Telefon: 122-3917)

Änderung der Stadtverordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld" in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

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

Anlass:
Der geschützte Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ soll durch die vorstehend genannte Stadtverordnung geändert werden, damit auf einer Teilfläche entlang der Schlutuper Straße Wohnbebauung ermöglicht werden kann.

Bericht:
1. Ausgangssituation:
Der vorhandene geschützte Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ wurde durch die Stadtverordnung vom 04. Februar 1999 unter Schutz gestellt. Diese Stadtverordnung soll aufgrund von Bebauungsabsichten (Bebauungsplan „07.32.00 – Schlutuper Straße/ Lauerhofer Weg“) geändert werden.

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „07.32.00 – Schlutuper Straße/ Lauerhofer Weg“ mit der dazugehörigen 127. Änderung des Flächennutzungsplanes ein Wohngebiet zu entwickeln, was jedoch Flächen in die Planung aufnimmt, die Bestandteil des geschützten Landschaftsbestandteils „Lauerhofer Feld“ sind und daher sollen ca. 1.711 m² (Gemarkung St. Gertrud, Flur 12, Flurstücke 22/22 tlw., und 50/3 tlw.) aus dem geschützten Landschaftsbestandteil entlassen werden

Gleichzeitig findet eine Hinzunahme von Flächen zum Schutz des vorhandenen Knicks statt. Derzeit befindet sich dieser direkt auf der Grenze des geschützten Landschaftsbestandteiles. Dies führt zu einer aufzunehmenden Fläche mit einer Größe von 608 m² (Gemarkung St. Gertrud, Flur 12, Flurstücke 22/21 tlw, und 50/3 tlw.). Die Flächen stehen derzeit im Eigentum der Hansestadt Lübeck.
Die Entlassungsfläche ist in der anliegenden Karte mit einer karierten Schraffur, die Hinzunahmefläche mit einer Parallelschraffur gekennzeichnet (vgl. Anlage 1).

Die neue Größe des GLB beträgt danach 3,3 ha.

2. Bewertung der Entlassungs- und der Hinzunahmeflächen:
Die Fläche des geplanten Baugebietes grenzt unmittelbar an den geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ und wurde bisher als Kleingartengelände, Feld 1 der Anlage des Kleingartenvereins Lauerhof e.V. genutzt (KGV). Der KGV verzeichnet seit einigen Jahren eine hohe Leerstandsrate, aufgrund dessen wurde mit der Hansestadt Lübeck, dem KGV und dem Kreisverband der Kleingärtner die Auflösung eines rund 8 ha großen Teils (Feld 1) der Kleingartenanlage vereinbart. Die Flächen wurden daraufhin an die Hansestadt Lübeck zurückgegeben.

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck als Untere Naturschutzbehörde (UNB) hat die Flächensituation der betroffenen Fläche und die Notwendigkeit der beabsichtigten baulichen Entwicklung geprüft.

a. Entlassungsfläche
Die zu entlassene Fläche liegt künftig innerhalb eines Baugebietes und wird zur Herstellung der Erschließungsstraße überplant. Die genaue Darstellung und Begründung der Bebauung incl. Erschließung findet sich in den Unterlagen zum Bebauungsplan „07.32.00 – Schlutuper Straße/ Lauerhofer Weg“.

Der Schutzgegenstand des Geschützten Landschaftsbestandteiles ist unter § 1 Abs. 1 allgemein aufgeführt mit: „… extensiv bewirtschaftetem Feuchtgrünland mit zwei Kleingewässern, Sukzessionsflächen und Resten einer ehemaligen Kopfbaumreihe.“ und unter § 3 Abs. 1 sind die Schutzzwecke konkret genannt.

Die Unterschutzstellung diente dem Zweck, die o.g. Lebensräume aufgrund ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild, als Lebensstätte von bestimmten wildlebenden Tieren und Pflanzen und als Zeugnis einer an die natürlichen Verhältnisse angepasste Landnutzung zu erhalten.

Die Entlassung der Teilfläche ist mit den Belangen des Naturschutzes vereinbar, da der Schutzzweck hier weiterhin gesichert ist: Die geschützten Landschaftsbestandteile werden durch die Beseitigung der Sukzessionsfläche nicht beeinträchtigt: Bei der zu entlassenen Fläche handelt es sich um die inzwischen aufgegebene und verbuschte Zufahrt zur Feuchtwiese. Sukzessionsflächen entstehen durch Nutzungsaufgabe und sind i. d. Regel an keine weiteren Voraussetzungen gebunden.

Auch liegt diese Fläche lediglich als schmaler Streifen am südöstlichen Rand des geschützten Landschaftsbestandteiles und bildet nur einen „Fortsatz“, der überdies unmittelbar straßenbegleitend ist. Ihre Entlassung berührt nach Bewertung der UNB insgesamt nicht den sonstigen Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles. Das Mosaik der unterschiedlichen Lebensräume und der Kernbereich, die Feuchtwiese, bleiben erhalten bzw. werden nicht negativ beeinträchtigt. Die Schutzzwecke werden auch ohne diese randliche Teilfläche erreicht.

Vor diesem Hintergrund kann die UNB die Entlassung eines Teilbereiches (ca. 1.711 m²) aus dem Landschaftsschutz als vertretbar bewerten.

b. Hinzunahmefläche
Die Teilflächen befinden sich an der südlichen Grenze und sind überwiegend mit einem Knick bewachsen, der durch diese Verordnung besonders geschützt werden soll. Derzeit befindet sich die Grenze des geschützten Landschaftsbestandteiles teils direkt auf der vorhandenen Knickbepflanzung und sind im Eigentum der Hansestadt Lübeck.

Durch die Aufgabe der Kleingartenanlage rückt die Wohnbebauung nunmehr im Süden bis an den derzeitig vorhandenen Wanderweg heran.

Durch das Änderungsverfahren ergibt sich die Möglichkeit die angrenzenden Teilflächen in den bestehenden Schutz des geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ mit einzubeziehen. Diese Teilflächen haben insgesamt eine Größe von 608 m².

Mit der Verschiebung der Grenze wird vermieden, dass zwischen der Grenze des Bebauungsplanes und der Grenze des geschützten Landschaftsbestandteiles (GLB) Restflächen verbleiben.

Die Hinzunahme des gesamten Knicks, der insbesondere vor Ort als natürliche Abgrenzung gut erkennbar ist, in den geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ dient der Erhaltung und Entwicklung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, insbesondere durch die Arrondierung mit den im geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ verbleibenden Flächen.

3. Sonstige Änderungen/Aktualisierungen (§ 2 der Verordnung)
Zu Nr. 1: Diese Änderung ist notwendig, da sich durch die Entlassung und die Hinzunahme von Flächen eine Änderung der Flächengröße ergibt.

Zu Nr. 2: Diese Änderung ist notwendig, da sich durch die Auflösung des Kleingartengebietes und der Aufstellung des B-Planes „07.32.00 – Schlutuper Straße/ Lauerhofer Weg“ vor Ort Änderungen der Nutzung und der damit erkennbaren Grenze vor Ort ergeben.

Zu Nr. 3: Diese Änderungen sind notwendig, da sich durch die Entlassung und die Hinzunahme von Flächen eine Änderung des Grenzverlaufes ergibt. Damit diese auf der Karte klar erkennbar ist, wird die bestehende Karte gegen eine neue Karte mit einem neuen Maßstab
1: 2.000 mit dem aktuellen Grenzverlauf ausgetauscht.

Zu Nr. 4 – 10:
Im Rahmen des Entlassungs- und Hinzunahmeverfahrens wurde die Chance genutzt, die in der Verordnung erwähnten gesetzlichen Grundlagen an die entsprechende Rechtslage und die derzeit geltende Währung anzupassen.

4. Änderungsverfahren:
Die untere Naturschutzbehörde (UNB) führt dieses Änderungsverfahren auf der Grundlage der §§ 22 und 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. §§ 18, 19 Landesnaturschutzgesetz durch. Von einer öffentlichen Auslegung gem. § 19 Abs. 2 LNatSchG sieht die UNB im Rahmen ihres Ermessen nach § 19 Abs. 5 Nr. 2 und 4 LNatSchG ab. Diese Ermessensentscheidung stützt sich darauf, dass es sich um eine Verordnung über Landschaftsbestandteile handelt, die geändert wird und allein die Hansestadt Lübeck als Eigentümerin der zu entlassenden und neu hinzukommenden Flächen betroffen ist.

Darüber hinaus hat die UNB vor Erlass der Verordnung die anerkannten Naturschutzvereinigungen gem. § 63 Abs. 2 BNatschG angehört: Diese Beteiligung erfolgte mit Schreiben vom 19.11.2021. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme bis 17.12.2021 eingeräumt.

Einwände und Anregungen wurden nicht vorgebracht.

5. Ergebnis
Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die UNB nach den vorgenommenen Prüfungen die Verordnung (s. Anlage 2) zur Änderung der Stadtverordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ erlassen kann.

Anlagen:
Anlage 1 Luftbild Entlassungs- und Hinzunahmefläche
Anlage 2 Verordnungstext

Anlage 3 Verordnungskarte

Senator Ludger Hinsen

Anlage 2

Stadtverordnung vom …
zur Änderung der Stadtverordnung
über den geschützten Landschaftsbestandteil
„Lauerhofer Feld“ in der Hansestadt Lübeck
vom 04. Februar 1999

Aufgrund der §§ 22 Abs. 1 und Abs. 2 sowie 29 Abs. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I. S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 BGBl. I, S. 3908) i.V.m. §§ 18, 19, 59 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H., S. 301), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 02. Februar 2022 (GVOBl. S. 91) wird durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde verordnet:

§ 1

Änderungen des Geltungsbereichs

(1) Aus dem geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ wird ein Teilbereich von circa 1.711 m² in der Gemarkung St. Gertrud, Flur 12, Flurstücke 22/22 (tlw.) und 50/3 (tlw.) aus dem Schutz entlassen.

(2) In den geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ wird ein neuer Teilbereich von circa 608 m² in der Gemarkung St. Gertrud, Flur 12, Flurstücke 22/21 (tlw.) und 50/3 (tlw.) in den Schutz aufgenommen.

§ 2

Änderungen und Aktualisierungen

(1) Die Regelung des § 2 Abs. 1 wird aufgehoben und durch den folgenden Abs. 1 ersetzt:

„Der geschützte Landschaftsbestandteil liegt östlich des Stadtzentrums der Hansestadt Lübeck und umfasst ein Gebiet von rund 3,30 ha.“

(2) In § 2 Abs. 2 wird Satz 3 durch folgenden Satz ersetzt:

„Die südliche Grenze verläuft an der Südseite des Knicks, der sich zwischen der vorhandenen Wiese und der Bebauung des B-Plangebietes „07.32.00 – Schlutuper Straße/ Lauerhofer Weg“ befindet und den vorher erwähnten Wanderweg und die Schlutuper Straße verbindet.“

(3)

a) In § 2 Abs. 3 wird Satz 1 wird durch folgenden Satz ersetzt:
„Die Grenze des geschützten Landschaftsbestandteiles ist in der Übersichtskarte im Maßstab 1: 2.000 schwarz liniert eingetragen.“

b) Die in § 2 Abs. 3 aufgeführte Übersichtskarte wird ersetzt durch die als Anlage 1 beigefügte Karte (Maßstab 1: 2.000), in der die neue Grenze des geschützten Landschaftsbestandteiles als durchgezogene schwarze Linie dargestellt wird.

(4) § 3 Abs. 1 Nr. 4 wird gestrichen.

(5) Die in § 4 Abs. 1 Nr. 5 genannte Vorschrift „§ 33 (1) Nr. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 46 Abs.1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“.

(6) Die in § 6 Nr. 2 genannte Vorschrift „§ 38 des Landeswassergesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 25 Landeswassergesetz“.

(7) Die in § 8 genannte Vorschrift „§ 54 Abs. 2 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 67 Bundesnaturschutzgesetz“.

(8) Die in der Regelung in § 9 Abs. 1 genannte Vorschrift „§ 57 Abs. 1 Nr. 1 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 57 Abs. 2 Nr. 4 Landesnaturschutzgesetz“.

(9) § 9 Abs. 2 wird gestrichen.

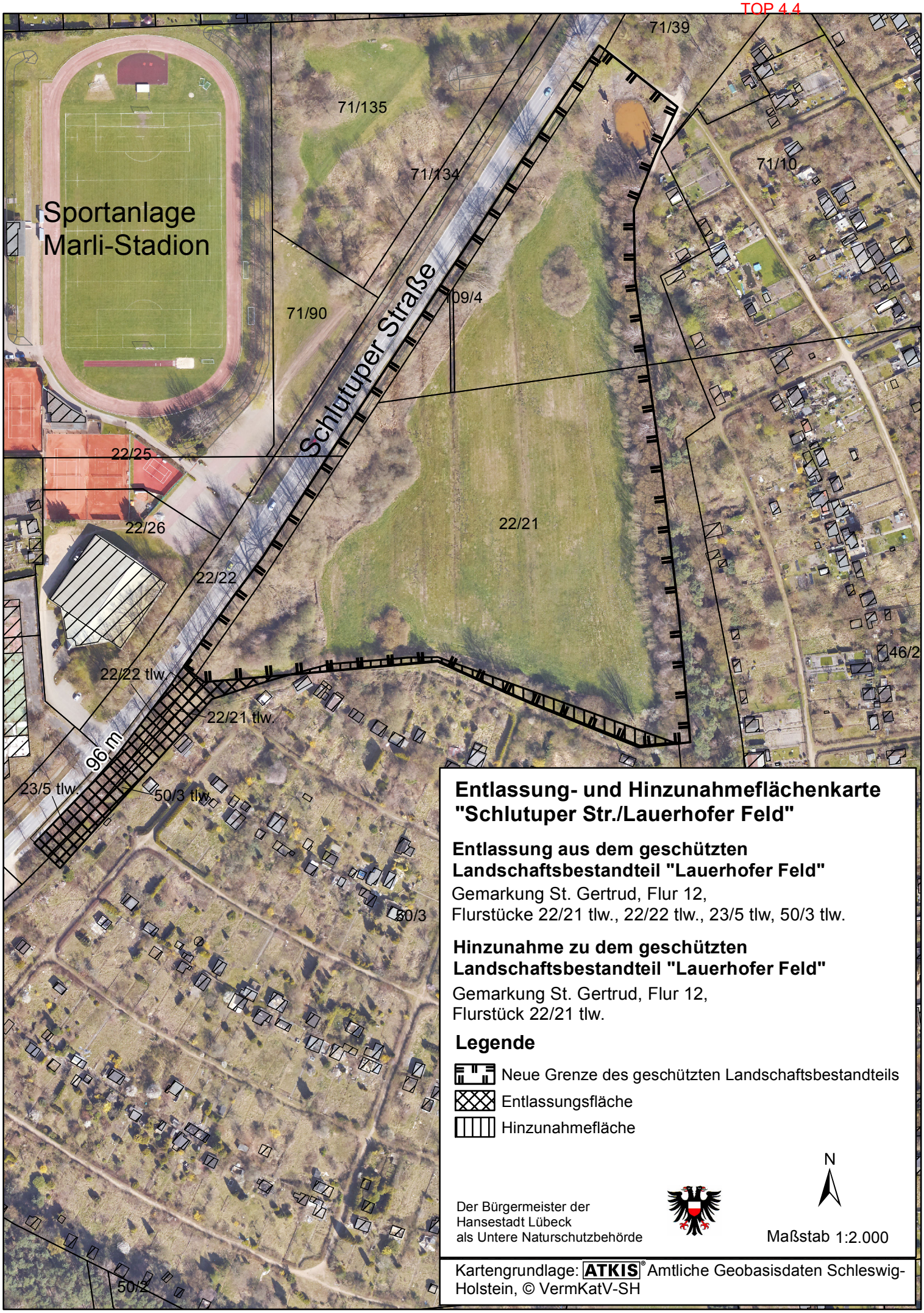
(10) Die in der Regelung in § 9 Abs. 3 genannte Vorschrift „§ 57a Abs. 1 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 57 Abs. 5 Landesnaturschutzgesetz“ und der genannte Betrag „100.000,-- DM“ wird ausgetauscht gegen den Betrag „50.000 Euro.“

§ 3
Inkrafttreten der Stadtverordnung

Diese Stadtverordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Lübeck, den

Jan Lindenau
Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
als untere Naturschutzbehörde



Entlassung- und Hinzunahmeflächenkarte "Schlutuper Str./Lauerhofer Feld"

Entlassung aus dem geschützten Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld"

Gemarkung St. Gertrud, Flur 12,
Flurstücke 22/21 tlw., 22/22 tlw., 23/5 tlw, 50/3 tlw.

Hinzunahme zu dem geschützten Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld"

Gemarkung St. Gertrud, Flur 12,
Flurstück 22/21 tlw.

Legende

- Neue Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils
- Entlassungsfläche
- Hinzunahmefläche

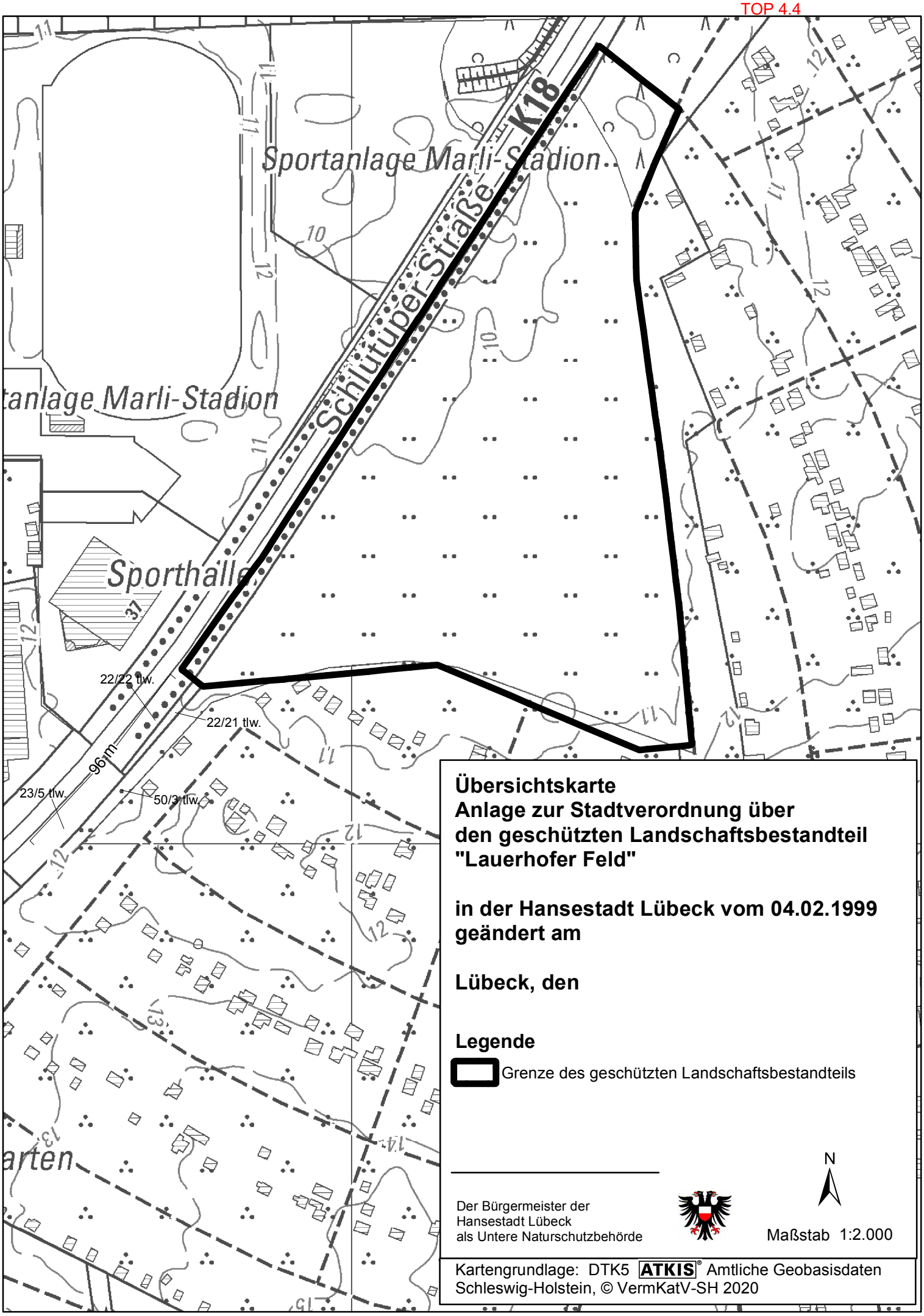
N

Der Bürgermeister der
Hansestadt Lübeck
als Untere Naturschutzbehörde

Maßstab 1:2.000

Kartengrundlage: ATKIS® Amtliche Geobasisdaten Schleswig-Holstein, © VermKatV-SH

T:\FB3\3.390\00-Allgemeines\Geodaten\ARC-MAPS\Schutzgebiete\Abgrenzungsänderungen\Lauerhofer_Feld_B-Plan_07_32_00.mxd



Übersichtskarte
Anlage zur Stadtverordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld"

in der Hansestadt Lübeck vom 04.02.1999 geändert am

Lübeck, den

Legende

Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils

Der Bürgermeister der
Hansestadt Lübeck
als Untere Naturschutzbehörde

N

Maßstab 1:2.000

Kartengrundlage: DTK5 ATKIS® Amtliche Geobasisdaten Schleswig-Holstein, © VermKatV-SH 2020

T:\FB3\3.390\00-Allgemeines\Geodaten\ARC-MAPS\SchutzgebieteAbgrenzungsänderungen\Lauerhofer_Feld_VO-Karte.mxd

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2022/11040**
öffentlich

Lübeck, 06.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
2.530 - Gesundheitsamt

Bearbeitung: Elke Kruse (E-Mail: elke.kruse@luebeck.de Telefon: 122-3942)

Lübeck sorgt vor: Hitzeaktionsplan (Stufe 1) und Hitzeportal für Lübeck

Beratungsfolge:

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

Anlass:
Extreme Hitze kann den menschlichen Körper stark belasten und zu gesundheitlichen Problemen führen. Vor allem ältere und kranke Menschen, Babys und Kleinkinder sowie Personen, die körperlich schwer und im Freien arbeiten, gehören zu den hitzegefährdeten Risikogruppen. Im Zuge des Klimawandels werden auch in der Hansestadt häufigere Hitzesommer auftreten und sich negativ auf Mensch und Umwelt auswirken. Vor allem in den letzten Jahren sind eine erhebliche Erwärmung und eine hohe Anzahl an Hitzetagen zu verzeichnen. Für den Tourismussektor können sich zwar bei heißeren Sommern positive Effekte ergeben, in der Summe stellen die höheren Temperaturen jedoch eine merkliche Belastung für die Menschen, die Wirtschaft sowie die Tier- und Pflanzenwelt dar.

Dementsprechend sollen gemäß der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 2019 Gesundheitsschäden durch Hitze und Hitzewellen vermieden und mögliche Todesfälle vorgebeugt werden. Dies hat die 93. Gesundheitsministerkonferenz im Herbst 2020 aufgegriffen und Kommunen sowie betroffene Institute aufgefordert, Hitzeaktionspläne (HAP) zu erarbeiten. Im Sommer 2020 hat der Bürgermeister das Gesundheitsamt zusammen mit der Klimaleitstelle der Hansestadt Lübeck beauftragt, sich des Themas Hitze als Kooperationsprojekt anzunehmen.

Bericht:
Die Hansestadt hat sich als eine der ersten Kommunen in Deutschland auf den Weg gemacht und einen HAP für Lübeck erarbeitet. Das Vorgehen der Klimaleitstelle und des Gesundheitsamtes basiert dabei auf den Handlungsempfehlungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) vom März 2017 für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen.

Um kurzfristig einen Teil der Handlungsempfehlungen umsetzen zu können, haben die Klimaleitstelle in enger Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt und in Abstimmung mit dem

Zentralen Arbeitsschutz-Ausschuss der Hansestadt Lübeck einen HAP (Stufe 1) erarbeitet. Er soll als Grundlage für die Erarbeitung eines vollständigen HAP dienen und besteht aus zwei Teilen, die folgende Aspekte beinhalten: Bestandsaufnahme und Analyse des Handlungsbedarfs innerhalb der Stadtverwaltung sowie Erarbeitung eines Hitzeportals für Lübeck. Für die Bestandsaufnahme erfolgte eine Beteiligung wichtiger Akteur:innen innerhalb der Stadtverwaltung:

- 1.000.2 Stabsstelle Arbeitsschutz
- 1.110 Personal / Gesundheitsmanagement
- 2.000.2 Stabsstelle Integration
- 2.021 FB-Dienste Allgemeines
- 2.500 Soziale Sicherung (Leben und Wohnen im Alter)
- 2.502 SeniorInnen-Einrichtungen
- 2.530 Gesundheitsamt (Gesundheitsberichterstattung)
- 2.830 Kurbetrieb Travemünde
- 3.370 Rettungsleitstelle (Berufsfeuerwehr und Rettungsdienste)
- 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Gesundheitlicher Umweltschutz)
- 4.401 Schule und Sport
- 4.403 VHS
- 4.510 Familienhilfen / Jugendamt (Finanzen und Interner Service)
- 4.511 Städtische Kindertageseinrichtungen
- 4.513 Jugendarbeit
- 4.525 Lübecker Schwimmbäder
- 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
- 5.651 Gebäudemanagement GMHL (Planung und Baudurchführung)
- 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Freiraumplanung)

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme zeigen, dass bereits einige Aktivitäten zur Hitzevorsorge und damit für eine Veränderung des Lebens- und Arbeitsumfeldes sowie des Verhaltens bei Hitze durch die Hansestadt Lübeck ergriffen bzw. angestoßen worden sind (Stand: März 2021). Die Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den Schutz der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung selbst als auch auf den Schutz von Bürgerinnen und Bürgern. Dazu zählen z.B. baulicher Sonnenschutz an Gebäuden durch Jalousien, Lamellen oder Verglasung, Bereitstellung entsprechender Dienstbekleidung, Kopfbedeckung und Sonnenschutz, aber auch großräumige Maßnahmen wie die Freihaltung und Entwicklung von Kaltluftleitbahnen innerhalb der Stadt und die verstärkerte Durchgrünung der Stadt.

Diese Maßnahmen werden jedoch aus verschiedenen Gründen noch nicht konsequent und flächendeckend umgesetzt. Zudem fehlt bisher ein ausreichendes Budget zur Umsetzung und zum Teil auch zur fachgerechten Pflege und Unterhaltung. Dies ist elementar, um die dauerhafte Funktionsfähigkeit der ergriffenen Maßnahmen sicherstellen zu können. Der Bereich Personal, das GMHL und der Bereich Stadtgrün und Verkehr nehmen bei der Umsetzung eine Schlüsselrolle ein.

Im Rahmen der Beteiligung wurde zudem deutlich, dass eine verstärkte Sensibilisierung für das Thema erfolgen muss, um alle mitzunehmen – sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch bezogen auf die Bürger:innen Lübecks und die Tourist:innen. Das im Rahmen der ersten Stufe des HAP neu entwickelte Hitze-portal, welches am 01. Juni 2021 an den Start gegangen ist, stellt hierfür einen wichtigen Baustein zur Information dar. Ein Flyer wird ergänzend zu Beginn des Sommers 2022 auf das Gesundheitsrisiko Hitze aufmerksam machen und für die Nutzung des Hitzeportals werben. Er soll an zahlreichen öffentlich zugänglichen Stellen ausgelegt werden.

Die Erstellung eines vollständigen HAPs soll zukünftig vom Gesundheitsamt mit den folgende Aufgaben umgesetzt werden:

- **Zentrale Koordinierungsstelle für die interdisziplinäre Zusammenarbeit aufbauen**

Die Koordinierungsstelle soll u.a. ein Netzwerk innerhalb Lübecks aufbauen, um vor Ort notwendige Maßnahmen kurz- bis langfristig umsetzen zu können. Zudem soll diese bei akuten Hitzeperioden analog eines Krisenmanagements im Katastrophenfall fungieren.

- **Kommunikation ausweiten und insbesondere Risikogruppen beachten**
  Mit dem Hitzeportal und dem ergänzenden Flyer sind erste Schritte zur Information der Lübecker:innen erfolgt. Im Falle von akuten Hitzeereignissen soll u.a. ein Austausch mit der Ärztekammer oder kassenärztlichen Vereinigung angestrebt werden, um Risikogruppen gezielt zu erreichen bzw. Hitzepatenschaften für Senior:innen zu initiieren.

- **Gesundheits- und Sozialsysteme auf Hitzeperioden vorbereiten**
  Es sollen u.a. Maßnahmenpläne für Einrichtungen zur Vorbereitung auf Hitzeereignisse entwickelt und umgesetzt werden. Konkrete Pflege- und Betreuungsmaßnahmen sollten sich z.B. auf das Trinkverhalten, die Ernährung und die Medikation beziehen. Die zentrale Koordinierungsstelle sollte bei der Aufstellung der Maßnahmenpläne unterstützend zur Seite stehen.

- **Monitoren und evaluieren**
  Das Monitoring und die Evaluierung soll auf zwei Ebenen stattfinden. Zum einen im Falle lokaler Hitzeereignisse, um die gesundheitlichen Auswirkungen quantitativ zu erfassen und zu bewerten. Zum anderen sollten die Maßnahmen des Hitzeaktionsplans evaluiert werden, um ihre Wirksamkeit zu überprüfen und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung kontinuierlich zu verbessern.

Im Rahmen der Umstrukturierung des Gesundheitsamtes soll nun geprüft werden, welche Stelle dort die Zuständigkeit für den Hitzeaktionsplan übernehmen und diesen vollständig umsetzen kann.

Der Abschlussbericht zum Hitzeaktionsplan (Stufe 1) befindet sich im Anhang.
Das Hitzeportal kann unter folgendem Link aufgerufen werden: www.luebeck.de/hitzeportal

Anlagen:
Anlage 1 - Hitzeaktionsplan

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/08734-01
öffentlich

Lübeck, 28.02.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport
2.000.2 - Stabsstelle Integration
4.041.7 - Lübecker Museen
4.415 - Archiv
4.513 - Jugendarbeit

Bearbeitung: Nicole Maas (E-Mail: nicole.maas@luebeck.de Telefon: 122-4071)

Bericht zum Antrag der FDP-Fraktion zur Erstellung eines Aktionsplans zur Bekämpfung des Antisemitismus (VO/2020/08734)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Bericht zum Antrag der FDP-Fraktion zur Erstellung eines Aktionsplans zur Bekämpfung des Antisemitismus (VO/2020/08734)

Bericht:

In einer Epoche der Zunahme politisch motivierter Gewalttaten und antisemitischer Haltungen ist die Positionierung der Kommune für eine lebendige Erinnerungskultur und die Verantwortung für schulische und außerschulische Bildungsarbeit gegen gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit unabdingbar.

Auftrag der Bürgerschaft war es, einen Aktionsplan zu erstellen, mit dem Antisemitismus in Lübeck in all seinen Erscheinungsformen noch entschiedener bekämpft werden kann. Der Fokus sollte dabei auf Lübecker Schüler:innen gerichtet sein. Dazu sollte ein Präventions-, Interventions- und Beratungsprogramm an Lübecker Schulen und Jugendzentren sicherstellen, dass Jugendliche für die Gefahren von Antisemitismus sensibilisiert, bei Konfliktfällen mit antisemitischem Hintergrund Hilfe erhalten und Lehrkräfte sowie Betreuer:innen bei der Antisemitismus-Prävention unterstützt werden. Der Vernetzung der schulpsychologischen Dienste mit örtlichen Einrichtungen der Jugendhilfe und Jugendarbeit, der Polizei sowie mit Einrichtungen zur Prävention und Intervention bei Antisemitismus sollte dabei verstärkt Rechnung getragen werden.

Ebenfalls sollte mit Blick auf die Museen an der Schnittstelle von Schule und Gesellschaft die Stärkung der historisch-politischen Bildungsarbeit erreicht werden. In den Lübecker Museen sollte eine Präsentation zur Geschichte und Gegenwart des Judentums und ein begleitendes

digitales Angebot eingerichtet werden. Des Weiteren sollte die Carlebach-Sammlung zeitnah der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Mit diesem Bericht werden Schwerpunkte und die entsprechenden Maßnahmen zur Bekämpfung des Antisemitismus im Speziellen, als auch der gruppenbezogenen Menschenfeindlichkeit im Allgemeinen, aufgezeigt.

Die Betrachtung erfolgt aus Sicht des Bereichs Schule und Sport mit Einbindung der betroffenen Bereiche der Fachbereiche 2 und 4.

1. Gemeinsam gegen Rassismus

Am 19.06.2020 ist die Hansestadt Lübeck der Europäischen **Städtekoalition gegen Rassismus** e.V. beigetreten. In der Aufnahmekonferenz hat sich die Hansestadt Lübeck zu einem 10-Punkte-Aktions-Plan mit regelmäßiger Fortschreibung und Berichterstattung verpflichtet, basierend auf der eingereichten Konzeption (siehe Anlage 1).[1]

In Abstimmungsgesprächen zwischen den Fachbereichen 2 und 4 wurde sich mit der Stabsstelle Integration darauf verständigt, dass das Thema Antisemitismus aufgrund der Synergieeffekte in den 10-Punkte-Aktions-Plan der Hansestadt Lübeck aufgegriffen wird.

2. Integration fördern

Ein wichtiger Baustein im 10-Punkte-Aktionsplan ist das 2021 aktualisierte und von der Bürgerschaft verabschiedete **Integrationskonzept (VO/2021/09701)**. In einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren hat die Stabsstelle Integration priorisierte Leit- und Teilziele für die kommunalen Handlungsfelder entwickelt, welche in das Integrationskonzept aufgenommen wurden. Es wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der in Abhängigkeit der Priorisierungen ab 2022 umgesetzt wird.

3. Extremismusprävention und Demokratieförderung

Der Bereich Jugendarbeit der Hansestadt Lübeck hat sich 2021 erfolgreich beim Bundesprogramm „**Demokratie leben** - Vielfalt gestalten- Extremismus verhindern!“ beworben. Das Programm beinhaltet eine mehrjährige, umfangreich durch Bund und Land geförderte Projektpartnerschaft, die auf vielfältige Weise für demokratisches Denken und Handeln wirbt, gegen Ausgrenzung und Feindseligkeit aufsteht und für ein tolerantes Miteinander in der Gesellschaft wirbt. Ein sogenannter „Begleitausschuss“, der sich mehrheitlich aus Vereinen, Verbänden und Initiativen zusammensetzt, in dem aber auch städtische Verwaltungsbereiche, u.a. die Bereiche Schule und Sport sowie Stabsstelle Integration, mitwirken, ist für die strategische Planung der Programminhalte sowie die Entscheidung über die Verwendung eines Etats aus Bundesmitteln verantwortlich. Er ist am 18.08.2021 erstmalig zusammengetreten. Das Jugendforum wurde im Oktober gegründet und ist im Begleitausschuss mit zwei Stimmen vertreten. Eine erste Demokratiekonferenz mit vielen Mitwirkenden wurde am 17.09.2021 durchgeführt.
Projektpartner:innen sind die Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung, Bereich Jugendarbeit/Jugendamt und der freie Träger der Jugendhilfe Sprungtuch e.V., der sich auf eine entsprechende Interessensbekundung mit einem umfangreichen Konzept beworben hatte. Gemeinsam werden die Partner:innen für die nächsten Jahre Strukturen in Lübeck entwickeln, die den Dialog einschlägiger Vereine, Initiativen und Verbände mit der Kommunalverwaltung pflegen, über ein Jugendforum eine Plattform für direkte Kommunikation mit jungen Menschen herstellen und kleine und große Projekte in der Stadt fördern, die dem

[1] https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/antidiskriminierung/10-Punkte-Aktions-Plan-der-Hansestadt-Luebeck.pdf

Programmzweck entsprechen. Antisemitische Stereotypen werden von Generation zu Generation weitergetragen. Diese Stereotypen durch Dialog aufzubrechen, ist Ziel des Programms Demokratie leben“.

Mit dem Landesdemokratiezentrum Schleswig-Holstein (https://www.landesdemokratiezentrum-sh.de/) besteht seit mehreren Jahren über **PROvention** (Präventions- und Beratungsstelle gegen religiös begründeten Extremismus) und RBT-Regionale Beratungsteams gegen Rechtsextremismus eine Zusammenarbeit mit den Bereichen Jugendarbeit, Schule und Sport sowie der Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck. Auch führt PROvention seit 2021 in Zusammenarbeite mit dem Bereich Jugendarbeit und der Stabsstelle Integration regelmäßig den Runden Tisch „Religiös begründeter Extremismus in Lübeck“ durch. Zuletzt hat PROvention im Gesamtteam Schulsozialarbeit im September 2021 sein aktuelles Beratungsangebot präsentiert.
Zudem besteht ein Austausch mit dem Bundesprogramm **Respekt Coaches**, das in Lübeck beim Jugendmigrationsdienst der Gemeindediakonie angesiedelt ist.
Weiterhin erfolgt ggf. die Hinzuziehung der Jugendsachbearbeiter von **AGGAS** (Arbeitsgemeinschaft gegen Gewalt an Schulen) der Lübecker Polizei.

4. Demokratiebildung in der Schule

Schule ist ein zentraler Ort für Demokratiebildung (https://www.demokratie-leben.de/neue-entwicklungen-in-der-antisemitismuspraevention) und bietet sich durch die Erreichbarkeit aller Schüler:innen für verschiedene Projekte an.

Der Bereich Schule und Sport hat die Umsetzung eines Geschichtsprojektes an den Lübecker Schulen mit Unterstützung durch die Possehl-Stiftung begleitet. Das **Unterrichtsprojekt** „**Vergessene jüdische Kinder und Jugendliche in Lübeck**“ wurde konzipiert vom ehemaligen Geschichtslehrer Günter Knebel auf der Basis eines pädagogischen Konzeptes der Holocaust-Gedenkstätte Yad Vashem und unterstützt durch die Recherchearbeit von Fr. Kugler-Weiemann von der Initiative „Stolpersteine für Lübeck“. Es beschäftigt sich mit den Schicksalen von Kindern und Jugendlichen aus fünf jüdischen Lübecker Familien: Rosi Daicz, Josef und Berthold Katz, Peter Mansbacher, Hanna und Hermann Mecklenburg und die Geschwister Prenski.
Das Geschichtsprojekt verfolgt einen regionalen und altersgemäßen Ansatz in der Vermittlung des Holocaust im 21. Jahrhundert und kann sowohl im regulären Unterricht wie auch an Projekttagen in den Jahrgängen 9 bis 13 durchgeführt werden. Es ermöglicht einer Schulklasse, aufgeteilt in fünf Gruppen, die Gestaltung einer Ausstellung zu jeweils einer Familiengeschichte durch vielfältige Materialien wie ein Lehrer- und Glossarheft, fünf Geschichtsalben mit Fotos und Objektkarten sowie weiteren zeitgeschichtlichen Dokumenten aus der Zeit vor 1933 bis in die Gegenwart.
Im Rahmen der Internationalen Wochen gegen Rassismus wurde das Material der Öffentlichkeit am 14.03.2022 in der Carlebach-Synagoge erstmalig präsentiert. Am 15. und 23.03.2022 fanden Fortbildungen durch Hr. Knebel zu den Materialien statt, so dass ein Einsatz in den Schulen nach den Osterferien erfolgen kann.

5. An der Seite von Opfern gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit stehen

Der Bereich Schule und Sport verantwortet die **Schulsozialarbeit** an den Lübecker Schulen. Aufgabe von Schulsozialarbeit ist die Stärkung und Entwicklung von persönlichen und sozialen Kompetenzen, u.a. über die Durchführung von Sozialkompetenztrainings. Ein positives Selbstbild und ein gutes Selbstwertgefühl der Schüler:innen verbunden mit Wertschätzung und einem respektvollen Umgang mit Mitschüler:innen und Lehrkräften sind wichtig, um die Entwicklung von extremistischen Ansichten zu verhindern.
Toleranz im Umgang miteinander wird durch weitere schulische Angebote wie Klassenrat, Schülerparlament sowie die Ausbildung von Klassensprecher:innen gestärkt. Auch hier wird die Schulsozialarbeit einbezogen.

Neben der präventiven Arbeit der Schulsozialarbeiter:innen ist es auch Aufgabe, interventiv bei Mobbing und grenzverletzendem Verhalten zu agieren. Hierzu setzen die Schulsozialarbeiter:innen u.a. die Methode des No-blame-approach ein, die mit der Gruppe der beteiligten Schüler:innen arbeitet. Dies beinhaltet auch das Einschreiten bei antisemitischen Äußerungen und Handlungen. Hierbei erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit der Schulleitung, die für Ordnungsmaßnahmen etc. zuständig ist.
In regelmäßigen Konferenzen und Gesprächen zwischen den Schulleitungen, dem Schulamt und dem Bereich Schule und Sport wird die Tätigkeit der Schulsozialarbeit im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen überprüft. Thematisiert wurden hierbei auch extremistische Entwicklungen.

Darüber hinaus beteiligen sich sieben Lübecker Schulen am bundesweiten Schulnetzwerk „**Schule ohne Rassismus – Schule mit Courage“,** das sich über vielfältige Veranstaltungen bewusst gegen jede Form von Diskriminierung, Mobbing und Gewalt wendet.

Das Thema Antisemitismus ist zudem regelhaft **Unterrichtsinhalt** in den Fächern Weltkunde und Geschichte. Das Bildungsministerium hat eine Handlungsleitlinie „Religion, Islamismus, Salafismus in Schulen“ für Schulleitungen und Lehrkräfte herausgegeben: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/III/Service/Broschueren/Bildung/salafismus.html .

Durch den Bereich Schule und Sport wurde ein **Rundschreiben** an die allgemein- und berufsbildenden **Schulen** sowie an die **Sportvereine** verschickt, in dem auf das Recht zur diskriminierungsfreien Teilhabe auf Basis des Grundgesetzes verwiesen wird und auf die gemeinsame Verantwortung Antisemitismus, Antirassismus und Antidiskriminierung entgegenzuwirken. Hierzu gehört eine Übersicht mit Materialien und Links zum Thema Antisemitismus.

6. Stärkung der historisch-politischen Bildungsarbeit

Im **Museumsentwicklungsplan** der LÜBECKER MUSEEN (VO/2020/09097) ist auf S. 20 dargelegt, dass das **St. Annen-Museum** beabsichtigt, mit der benachbarten Synagoge zu kooperieren. In der **Carlebach-Synagoge** wird eine kleine Präsentation zum Gebäude, zur Rabbinerfamilie Carlebach sowie zur Geschichte der jüdischen Gemeinde in Lübeck entstehen. Die Ausstellung wird von einer wissenschaftlichen Kuratorin und dem Leiter der Völkerkundesammlung gemeinsam mit der jüdischen Gemeinde erarbeitet und wird einige Objekte aus dem Bestand der Völkerkundesammlung dauerhaft präsentieren. Im St. Annen-Museum könnte eine vergleichende Ausstellung über das Christentum und das Judentum diese Präsentation ergänzen und durch begleitende Bildungsangebote einen Beitrag zur Bekämpfung des Antisemitismus in Lübeck leisten. Ein solches Projekt kann jedoch nur als extern kuratierte Sonderausstellung realisiert werden, da die Expertise zu diesem Thema im Museum nicht vorhanden ist. Die dauerhafte Bespielung des Themas erforderte die Einrichtung einer fachwissenschaftlichen Stelle.

Die **Völkerkundesammlung** bietet eine weitere Möglichkeit zur Beschäftigung mit der jüdischen Kultur. Im November 2018 hat die Bürgerschaft mit der VO/2018/06754 entschieden, ihren Beschluss von 2002 über die Schließung des musealen Betriebs aufzuheben und die Eröffnung eines Museums zuVeranlassen. Unter dem Leitmotiv »Lübeck und die Welt« soll die zukünftige Ausstellung sich in unterschiedlichen Modulen u.a. mit den Themen »Lübecker entdecken die Welt«, »Handel und Austausch«, »Kolonialismus«, »Zusammenleben und globale Zusammenarbeit« sowie »Fremdsein in Lübeck« befassen. Letztere Sektion würde u.a. die Kultur der Juden in Lübeck thematisieren und hierzu auch die bedeutende Carlebach-Sammlung wieder der Öffentlichkeit zugänglich machen.

7. Neuausrichtung der Erinnerungskultur

Mit der VO/2019/07965-01-01 Konzept "Wege von Verfolgung und Widerstand in Lübeck" Ergänzungsantrag zu "Gedenkort Gestapozellen im Zeughaus" VO/2019/07965 und VO/2019/07965-01 wurde die die Verwaltung beauftragt, ein fundiertes und zeitgemäßes Konzept für eine **Neuausrichtung der Erinnerungskultur** in der Hansestadt zu erarbeiten. Federführend von Verwaltungsseite ist der **Bereich Archiv**. Das Projekt ist institutionell am **Zentrum für Kulturwissenschaftliche Forschung Lübeck (ZKFL)** angebunden. Es geht darum, das Gedenken in Lübeck gegenwartsbezogen und zukunftsorientiert zu gestalten. Das Konzept befindet sich derzeit in der fachlichen und verwaltungsseitigen Endabstimmung. Es soll eine Strategie zu möglichst breitangelegter Vermittlungsarbeit durch didaktisch aufbereitete Demokratiebildung unter Berücksichtigung der Themen Antisemitismus und Migrationsgesellschaft mit Gegenwartsbezug beinhalten. Das Konzept wird im Verlauf des Jahres 2022 den kommunalpolitischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt.
Im Rahmen seiner historischen Bildungsarbeit informiert das Archiv die Öffentlichkeit seit längerem auch über die Geschichte der jüdischen Gemeinde in Lübeck. In der **Veröffentlichungsreihe** des Archivs werden auch Themen der jüngeren deutsch-jüdischen Geschichte aufgegriffen. Zudem befasst sich der vom Archiv initiierte, für alle offene **Arbeitskreis „Lübeck im 20. Jahrhundert“** mit Themen wie Antisemitismus und Rassismus in der jüngeren Geschichte der Stadt.

Des Weiteren sei auch auf die erfolgten Maßnahmen und Ausführungen im Zusammenhang mit dem Festjahr 2021 – JÜDISCHES LEBEN IN DEUTSCHLAND hingewiesen. (VO/2021/09985-01).

Die Hansestadt Lübeck wird weiterhin an der Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Bekämpfung von gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit sowie zur Stärkung der Demokratie arbeiten.

Anlagen:
1. 10-Punkte-Aktions-Plan der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus

Senatorin Monika Frank

Verpflichtung	Aktivitäten / Maßnahmen
1. Verstärkte Wachsamkeit gegenüber Rassismus Aufbau eines Überwachungs- und Solidaritäts-Netzwerkes Bsp.: - Einrichtung eines Beratungsgremiums, in dem verschiedene gesellschaftliche Akteure vertreten sind (Jugendliche, Künstler, Repräsentanten von Nichtregierungs-organisationen, der Polizei, der Justiz, der Stadtverwaltung etc.), um die örtliche Situation einschätzen zu können. - Entwicklung eines Systems in Zusammen-arbeit mit Organisationen der Zivilgesellschaft, um rasch auf rassistische Handlungen reagieren und die zuständigen Behörden informieren zu können. - Thematisierung von Rassismus und Diskriminierung in möglichst vielen Institutionen und Organisationen in der Stadt.	**Laufend:** - Regelmäßige Organisation von Gedenktagen, Informationsveran-staltungen, Diskussionsrunden sowie ‚Antirassistischen Kulturtagen' seitens der Migrant:innenselbstorganisationen (MSO's) in der Hansestadt Lübeck. - Die im ‚Kriminalpräventiven Rat' der Hansestadt Lübeck vertretenen Institutionen thematisieren das Thema Rassismus anlassbezogen. **Geplant:** - Einbindung des Themas in bestehende Vernetzungsrunden (z.B. AK Migration) sowie regelmäßige Reflexion und Sensibilisierung. - Kommunaler Präventionsrat – mit der Arbeitsgemeinschaft ‚Demokratie leben – Vielfalt gestalten', mit ständigem TOP ‚Wachsamkeit gegenüber Rassismus'.
2. Bewertung der örtlichen Situation und der lokalen Maßnahmen Aufbau einer Datensammlung, Formulierung erreichbarer Ziele und Entwicklung von Indikatoren, um die Wirkung der kommu-nalen Maßnahmen bewerten zu können Bsp.: - Zusammenarbeit mit Forschungsein-richtungen, um die Daten und Informationen regelmäßig analysieren und Studien zur örtlichen Situation erstellen zu können. - Entwicklung konkreter, stadtspezifischer Empfehlungen auf der Grundlage der Datenanalyse.	**Laufend:** - Es bestehen verschiedene Datenbanken, u.a. über landesweite Einrichtungen, die der Aufklärung, Prävention und Beratung i.S. Antirassismus dienen. **Geplant:** - Analyse der IST-Situation bezüglich Rassismus / Diskriminierung in der Hansestadt Lübeck, u.a. auf Basis vorhandener landesweiter Daten sowie der Daten der Zentralen Beschwerdestelle der Hansestadt Lübeck.

3. Bessere Unterstützung für die Opfer von Rassismus und Diskriminierung Unterstützung für die Opfer, damit sie sich künftig besser gegen Rassismus und Diskriminierung wehren können. Bsp.: - Einrichtung der Stelle einer Ombudsperson oder einer Anti-Diskriminierungs-Abteilung in der Stadtverwaltung, die sich mit entsprechenden Beschwerden befasst. - Förderung örtlicher Einrichtungen, die Opfern rechtlichen und psychologischen Beistand leisten. - Entwicklung vorbeugender Maßnahmen im Kampf gegen Rassismus und Diskriminierung. - Einführung von Disziplinarmaßnahmen gegen Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung, die sich rassistischen Verhaltens schuldig gemacht haben.	**Laufend:** - Zentrale Beschwerdestelle beim Bürgermeister der Hansestadt Lübeck. - Regeldienste und Projekte im gesamten Stadtgebiet, wie z. B. Migrations-beratungsstellen (JMD, MBE, MBSH), frauenspezifische Beratungsstellen, Schulsozialarbeiter:innen etc. sind für das Thema sensibilisiert. - Beratung von Betroffenen, Angehörigen und Zeug:innen nach rassistischen, antisemitischen und anderen rechtsmotivierten Angriffen durch landesweite Einrichtungen. **Geplant:** - Die Zentrale Beschwerdestelle der Hansestadt Lübeck soll ausgebaut und professionalisiert werden; ein niedrigschwelliger Zugang wird sichergestellt. - Stärkere Bewerbung der bereits existierenden landesweiten Einrichtungen, die der Aufklärung, Prävention und Beratung dienen.
4. Bessere Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten für die Bürger:innen Bessere Information der Bürger/innen über ihre Rechte und Pflichten, über Schutzmaßnahmen, rechtliche Möglichkeiten und Sanktionen für rassistisches Verhalten. Bsp.: - Verbreitung von Publikationen, die über die Rechte und Pflichten der Bürger/innen in einer multikulturellen Gesellschaft, über die Anti-Rassismus-Politik der Stadtverwaltung, über Sanktionen für rassistisches Verhalten und über Kontaktadressen informieren, an die sich	**Laufend:** - Das Forum für Migrant:innen in der Hansestadt Lübeck vertritt die Interessen von Menschen mit Migrationshintergrund. - Seitens der MSO's in der Hansestadt Lübeck werden regelmäßig Veranstal-tungen zu den ‚Internationalen Wochen gegen Rassismus', zum ‚Internationalen Tag gegen Rassismus und Diskriminierung', zu den ‚Interkulturellen Wochen' uvm. durchgeführt. - Ein aus Bundes- und Landesprogrammen gefördertes Büro der ‚regionalen

Opfer oder Zeugen gegebenenfalls wenden können. - Regelmäßige Durchführung eines vielfältigen Veranstaltungsprogramms zum "Internationalen Tag gegen Rassismus und Diskriminierung" am 21. März, um die Öffentlichkeit zu informieren und zu sensibilisieren. - Unterstützung der Nichtregierungsorganisationen in ihren Bemühungen, über Rassismus und Diskriminierung aufzuklären und Aktionen gegen diese Phänomene zu entwickeln.	Beratungsteams gegen Rechtsextremismus (RBT)‘ ist in der Hansestadt Lübeck ansässig. **Geplant:** - Bewerbung der Hansestadt Lübeck auf das Programm „Demokratie leben“. - Erstellung eines Wegweisers zu Angeboten und Ansprechpartner:innen der Themenbereiche Zivilcourage, Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus inkl. einer sozialraumorientierten Kartierung sowie verstärkte Bewerbung vorhandener Publikationen des Landesdemokratiezentrums Schleswig-Holstein oder des Landespräventionsrats Schleswig-Holstein.
5. Die Stadt als aktive Förderin gleicher Chancen Förderung gleicher Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Bsp.: - Aufnahme von Anti-Diskriminierungs-Bestimmungen in städtische Verträge und bei der Vergabe von Lizenzen (z. B. Gaststätten, Diskotheken etc.). - Öffentliche Auszeichnung von örtlichen Unternehmen, die den Kampf gegen Rassismus und Diskriminierung aktiv unterstützen. - Wirtschaftliche Förderung diskriminierter Gruppen. - Förderung von interkulturellen Fortbildungsangeboten für Firmenangestellte in Kooperation mit Gewerkschaften, Berufs-, Handels- und Industrievereinigungen.	**Laufend:** - Die MSO’s in der Hansestadt Lübeck führen regelmäßig öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen / Aktionen zum ‚Deutschen Diversity Tag - für mehr Vielfalt in der Arbeitswelt‘ durch. - Die Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck fördert aktiv Chancengleichheit und Teilhabe. **Geplant:** - Aufnahme von Zielvereinbarungen - zur interkulturellen Öffnung - in die Budgetverträge der Zuschussempfänger:innen der Hansestadt Lübeck. - Antirassistische Leitbilder werden als Standard in den Schulen der Hansestadt Lübeck verankert.

6. Die Stadt als Arbeitgeberin und Dienstleisterin, die gleiche Chancen nachhaltig fördert Die Stadt verpflichtet sich, als Arbeitgeberin und Dienstleisterin Chancengleichheit und Gleichberechtigung zu gewährleisten. Bsp.: - Einführung von Maßnahmen zur Förderung der interkulturellen Kompetenz innerhalb der Stadtverwaltung. - Förderung der Beschäftigung von Personen mit Migrationshintergrund und aus diskriminierten Gruppen in der Stadtverwaltung.	**Laufend:** - Die Hansestadt Lübeck ist Unterzeichner:in der ‚Charta der Vielfalt'. - Die Hansestadt Lübeck ist Unterzeichner:in der ‚Europäischen Charta der Gleichstellung von Frauen und Männern'. - Regelmäßiges Angebot von Seminaren zum Thema ‚Interkulturelle Kompetenz' im Rahmen des Fortbildungsprogrammes der Hansestadt Lübeck. - Ausarbeitung einer Kampagne für mehr Vielfalt in der Kommunalverwaltung. **Geplant:** - Verbindung des Themas ‚Antirassismus/Antidiskriminierung' mit den bereits laufenden Seminaren im Fortbildungsprogramm der Hansestadt Lübeck. - Im Rahmen der Fortschreibung des kommunalen Integrationskonzeptes der Hansestadt Lübeck werden weitere Maßnahmen zur interkulturellen Öffnung entwickelt.
7. Chancengleichheit auf dem Wohnungsmarkt Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Bekämpfung von Diskriminierung bei Vermittlung und Verkauf von Wohnungen. Bsp.: - Entwicklung von Leitlinien oder Verhaltens-kodices für städtische und private Unter-nehmen, die auf dem Immobilienmarkt tätig sind, um Diskriminierungen bei Vermietung und Verkauf von Wohnraum zu bekämpfen.	**Laufend:** - Die kommunale Wohnungsbaugesell-schaft verfügt über interne Leitlinien, die einen diskriminierungsfreien Zugang zu Wohnraum ermöglichen sollen. - Es besteht ein Wohnungsvermittlungs-konzept ‚Probewohnen für Geflüchtete' in der Hansestadt Lübeck.

- Gewährung von Anreizen für Hauseigentümer und Immobilienmakler, die sich zur Einhaltung des städtischen Verhaltenskodex' gegen Diskriminierung verpflichten. - Unterstützung von Personen, die von Diskriminierung betroffen sind, bei der Suche nach Wohnraum.	**Geplant:** - Auch Wohnungsbaugenossenschaften und private Mietervereine sollen für einen diskriminierungsfreien Zugang zu Wohnraum sensibilisiert werden.
8. Bekämpfung von Rassismus und Diskriminierung durch Bildung und Erziehung Entwicklung von Maßnahmen gegen ungleiche Bildungs- und Erziehungs-chancen; Förderung von Toleranz und interkultureller Verständigung durch Bildung und Erziehung. Bsp.: - Entwicklung von Maßnahmen, um Chancengleichheit beim Zugang zu Bildung und Erziehung sicherzustellen. - Einführung einer Anti-Diskriminierungs-Charta für städtische Bildungseinrichtungen. - Verleihung des Titels "Schule ohne Rassismus" als Auszeichnung für vorbildliche anti-rassistische Aktivitäten und Stiftung eines Preises, der regelmäßig für die besten schulischen Initiativen gegen Rassismus und Diskriminierung vergeben wird. - Entwicklung von Lehrmaterial zur Förderung von Toleranz, Menschenrechten und interkultureller Verständigung.	**Laufend:** - Im Stadtgebiet haben 5 Schulen den Titel ‚Schule ohne Rassismus'. - Das aus Bundesmitteln geförderte und trägeransässige Projekt ‚Respekt Coach' wird an 2 Schulen der Hansestadt Lübeck durchgeführt. - Aus dem ‚Integrationsfonds' der Hansestadt Lübeck wird aktuell das Projekt ‚Erinnerungskultur - Vorträge von Schüler:innen für Schüler:innen zum Brandanschlag auf eine Asylbewerber-unterkunft in Lübeck', gefördert. **Geplant:** - Antirassistische Leitbilder werden Standard in den Bildungseinrichtungen der Hansestadt Lübeck. - Das aus Bundesmitteln geförderte und trägeransässige Projekt ‚samo.fa', dessen Ziele u.a. die Abwehr von Rassismus und Diskriminierung sind, soll um ein Projekt ergänzt werden, welches eine Brücken-funktion zu bestehenden Angeboten der Rassismusprävention einnehmen soll.

9. Förderung der kulturellen Vielfalt Förderung der kulturellen Vielfalt in den Kulturprogrammen, im öffentlichen Raum und im städtischen Leben. Bsp.: - Förderung der Herstellung von Filmmaterial, Dokumentationen etc., die es den von Rassismus und Diskriminierung betroffenen Bevölkerungsgruppen und Personenkreisen ermöglichen, ihre Anliegen und Erfahrungen einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. - Regelmäßige finanzielle Förderung von kulturellen Projekten und Begegnungsstätten, die die kulturelle Vielfalt der städtischen Bevölkerung repräsentieren. Integration dieser Programme in die offiziellen Kulturangebote der Stadt. - Benennung öffentlicher Bereiche (Straßen, Plätze, etc.) zur Erinnerung an diskriminierte Personen oder Gruppen, bzw. entsprechende Ereignisse.	**Laufend:** - Jährliche Vergabe von Fördermitteln für verschiedene Projekte aus dem ‚Integrationsfonds' der Hansestadt Lübeck, u.a. auch zur Förderung der kulturellen Vielfalt. - Die Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck unterstützt und berät bei der Beantragung von Landes- und Bundesmitteln zur Förderung der kulturellen Vielfalt. **Geplant:** - Die Stabsstelle Integration wird eine Schwerpunktsetzung bei der Vergabe des ‚Integrationsfonds' im Jahr 2021 anregen, so dass ein Teil der Mittel ausschließlich an Antirassismus-Projekte sowie Projekte zur Förderung der kulturellen Vielfalt in den Kulturprogrammen vergeben wird.
10. Rassistische Gewalttaten und Konfliktmanagement Entwicklung oder Unterstützung von Maßnahmen zum Umgang mit rassistischen Gewalttaten und Förderung des Konfliktmanagements. Bsp.: - Einsetzung eines Expertengremiums (Wissenschaftler, Praktiker, Betroffene), das die Stadtverwaltung und die Bevölkerung berät, Konfliktsituationen analysiert und vor übereilten Reaktionen warnt. - Entwicklung eines Angebots an Konfliktmanagement- und Mediationsprogrammen für relevante Institutionen wie Polizei, Schulen, Jugendzentren, Integrationseinrichtungen etc.	**Laufend:** - Das Projekt ‚Soziales Lernen in Lübecker Schulen' bietet eine Datenbank mit empfehlenswerten Präventionsprogrammen zur Förderung persönlicher und sozialer Kompetenz, z.B. Programme zur Konfliktlösung, Streitschlichtung und Gewaltprävention. **Geplant:** - Kommunaler Präventionsrat, mit den Arbeitsgemeinschaften: ‚Sicherheit im öffentlichen Raum', ‚Häusliche Gewalt', ‚Deliktbezogene Prävention'.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10980
öffentlich

Lübeck, 09.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Felix Schulz (E-Mail: felix.schulz@luebeck.de Telefon: 122-6615)

Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.03.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtentwicklung, befasst sich derzeit auf strategisch-konzeptioneller Ebene mit dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Lübeck. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck hat gemäß der Empfehlung des Bauausschusses (VO/2020/09044) den politischen Auftrag, darauf hinzuwirken, dass das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet auf mindestens 300 öffentlich zugängliche Ladepunkte bis Anfang des Jahres 2022 ausgebaut wird. Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die bestehenden Planungen des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, das weitere Vorgehen und Kriterien zur Beurteilung geeigneter Standorte für die Errichtung im öffentlichen Raum werden in dem Bericht nachfolgend dargelegt.

Bericht:

Rahmenbedingungen:

Grundsätzlich bedingen und ergänzen sich die private und die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Je mehr private Ladepunkte errichtet werden, desto weniger öffentlich zugänglicher Ladepunkte bedarf es. Aus Prognosen, die dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung (2019) für den Ladeinfrastrukturausbau bis zum Jahr 2030 zugrunde liegen, geht hervor, dass 15 – 40 % der Ladevorgänge an einem öffentlich zugänglichen und 60 – 85 % an einem privaten Aufstellort stattfinden werden.

Nach § 2 Begriffsbestimmungen der Ladesäulenverordnung (LSV) „ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur

nach allgemeinen Merkmalen bestimmbaren Personenkreis tatsächlich befahren werden kann“. Nach allgemeiner Auslegung bedeutet dies, dass ein Ladepunkt, der z. B. nur für Kund:innen eines Einzelhandelsgeschäfts zugänglich ist, als öffentlich zugänglich gilt, da jede Person Kund:in dieses Einzelhandelsgeschäfts werden könnte.

Der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ist u. a. abhängig davon, wie viel private Ladepunkte verfügbar sind und wie stark ausgelastet die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist, aber auch vom Ladeverhalten der Nutzenden und der Ladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte. Typische Anwendungsbereiche von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind gemäß des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung (2019) zum einen die Schnellladung (direct current (DC) und high power charging (HPC) Ladeinfrastruktur) und zum anderen das Zwischendurchladen (alternating current (AC) und DC Ladeinfrastruktur). Die Ladeleistung von HPC- und DC-Ladeinfrastruktur ist einerseits relativ hoch, wodurch die Dauer des Ladevorgangs relativ kurz ist, andererseits sind die Investitionskosten vergleichsweise hoch (DIN SPEC 91433). Im Gegensatz dazu sind die Investitionskosten von AC-Ladeinfrastruktur relativ gering, allerdings ist die Dauer des Ladevorgangs aufgrund der niedrigeren Ladeleistung vergleichsweise lang. Die AC-Ladeinfrastruktur ist in der Regel ohne Weiteres mit der bereits vor Ort bestehenden Stromnetzinfrastruktur des Niederspannungsnetzes kompatibel.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat kürzlich die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes – Deutschlandnetz – ausgeschrieben. Im Mittelpunkt der Vorabbekanntgabe der Ausschreibung standen im August 2021 die Veröffentlichung der deutschlandweit 900 Suchräume, die vorab definiert wurden, und das Preismodell (weiterführende Informationen sind abrufbar unter: https://www.standorttool.de/strom/deutschlandnetz/).

In jedem Suchraum soll ein Schnellladestandort mit mindestens vier und bis zu 16 Schnellladepunkten entstehen. Die Gewinner:innen des Ausschreibungsverfahrens sind zum Aufbau und zur Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte vertraglich verpflichtet. Angesprochen werden mit diesem Verfahren regional tätige Betreiber:innen sowie kleine und mittelständische Unternehmen (KMU). Es befinden sich zwei Suchräume des Deutschlandnetzes im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (Buntekuh/Moisling/Sankt Lorenz-Süd/Genin; Sereetz/Dänischburg/Siems/Israelsdorf).

Bestand und aktuelle Planung öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Lübeck:

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck hat eine quantitative Bestandserhebung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Stadtgebiet durchgeführt (Stand vom 15. November 2021). Diese basiert auf Quellen, die für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich sind, wie der Bundesnetzagentur, dem Stromtankstellenverzeichnis des Onlineportals GoingElectric sowie einzelnen Abfragen bei Ladeinfrastrukturbetreiber:innen.

Demnach sind in Lübeck bis zu 94 Ladepunkte öffentlich zugänglich. An dieser Stelle sei gleichwohl darauf hingewiesen, dass die Validität der öffentlich zugänglichen Datenbanken teilweise eingeschränkt ist. Bei vereinzelten Stichproben hat sich herausgestellt, dass die öffentliche Zugänglichkeit von Ladepunkten, die von der Bundesnetzagentur in der Ladesäulenkarte[1] (abrufbar unter:

[1] Ladeinfrastrukturbetreiber:innen von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur obliegen grundsätzlich der Einhaltung der technischen Mindestanforderungen gemäß der Ladesäulenverordnung (LSV). Ladeinfrastrukturbetreiber:innen sind zur Anzeige öffentlich zugänglicher Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur verpflichtet, damit diese die Einhaltung der technischen Mindestanforderungen gemäß der LSV überprüfen kann. Die Bundesnetzagentur veröffentlich die gemeldeten Ladepunkte regelmäßig auf der Ladesäulenkarte. Nach Angaben der Bundesnetzagentur sind alle öffentlichen Ladepunkte, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur vollständig abgeschlossen wurde und für die die Ladeinfrastrukturbetreiber:innen einer Veröffentlichung im Internet zugestimmt haben, in der Ladesäulenkarte verzeichnet und als Liste der Ladesäulen (Stand vom 1. November 2021) verfügbar.

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/start.html) verzeichnet sind, nicht immer gegeben ist.

Die Verwaltung hat bezüglich der Planungen des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Stadtgebiet u. a. auf Quellen zurückgegriffen, die für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich sind, wie dem StandortTOOL[2] (abrufbar unter: https://www.standorttool.de/strom/gefoerderte-ladestationen/). Die Suchräume des Deutschlandnetzes, die sich im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck befinden, wurden bei der Erhebung der Planung des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladepunkte ebenfalls berücksichtigt, da die Gewinner:innen des Ausschreibungsverfahrens, wie beschrieben, zum Aufbau und zur Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte vertraglich verpflichtet sind. Darüber hinaus hat die Verwaltung Dritte, wie z. B. Parkhaus- bzw. Parkplatzbetreiber:innen, Einzelhandelsunternehmen und Wohnungsbaugesellschaften, persönlich angeschrieben, um den Planungsstand des Ausbaus öffentlich zugänglicher Ladepunkte abzufragen.

Dem Resultat der Erhebung zufolge ist die Errichtung von 153 öffentlich zugänglichen Ladepunkten auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck geplant (davon werden 52 durch die Hansestadt Lübeck oder Tochtergesellschaften der Stadt geplant). Die überwiegende Mehrzahl soll 2022 errichtet und in den Betrieb gehen.

In Bezugnahme auf die Empfehlungen des Bauausschusses (VO/2020/09044) ist zu konstatieren, dass es weiterer Anstrengungen bedarf, das Angebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck kurzfristig auszubauen (Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Bestand ≙ 94 und in Planung ≙ 153, das entspricht gesamt ≙ 247 öffentlich zugänglichen Ladepunkten).

In der Anlage 1 – Ladeinfrastrukturkarte werden der Bestand und die aktuellen Planungen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck räumlich verortet und kartografisch dargestellt, allerdings werden die Standorte nur ungefähr wiedergegeben, d. h., der Aufstellort wird nicht zentriert abgebildet.

Die Bestandserhebung und die Erhebung der geplanten öffentlich zugänglichen Ladepunkte gestaltete sich aufgrund der verfügbaren Daten als schwierig. Dies wird zum Anlass genommen den Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten zukünftig auf der Homepage der Hansestadt Lübeck zu veröffentlichen und fortwährend zu aktualisieren.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck steht in engem Kontakt mit den Eigenbetrieben der Hansestadt Lübeck und den städtischen Gesellschaften, wie der KWL GmbH, der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH und der Stadtwerke Lübeck GmbH, um auf den bedarfsgerechten und städtebaulich verträglichen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hinzuwirken. Im öffentlichen Straßenraum und auf Flächen, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden, soll die Mehrzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte bis auf Weiteres vorwiegend auf Parkplatzsammelanlagen und in Parkhäusern sowie Parkpaletten errichtet werden. Infolge der Empfehlungen des Bauausschusses hat die Verwaltung z. B. die Parkplatzsammelanlagen P4, Kanalstraße, und Am Fischereihafen, Travemünder Landstraße, als geeignete Standorte für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur identifiziert, um das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladepunkten proaktiv auszuweiten. Hier hat die Hansestadt Lübeck in Kooperation mit der KWL und der Stadtwerke Lübeck GmbH in einem ersten Schritt die Errichtung von jeweils 14 öffentlich zugänglichen Ladepunkten zusätzlich zu den oben angeführten öffentlich zugänglichen Lade-

[2] Das StandortTOOL für Infrastrukturen alternativer Kraftstoffe in Deutschland wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der NOW GmbH durch das Konsortium Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (Aachen), ISB GmbH (Aachen), Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University, Institut für Verkehrsforschung – Personenverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (Berlin) und dem Reiner Lemoine Institut (Berlin) entwickelt.

punkten veranlasst. Die Realisierung erfolgt kurzfristig. Sie folgt damit dem Haushaltsbegleitbeschluss VO/2021/10329-01-01 zur Förderung der E-Mobilität (Punkt 5.7). Es besteht die Möglichkeit, die Anzahl mit vergleichsweise geringem Aufwand zu erweitern, da Leerrohre für eine etwaige Erweiterung verlegt werden.

Zudem wird die Verwaltung der Hansestadt Lübeck nach wie vor die Zusammenarbeit mit Dritten, wie z. B. Parkhaus- bzw. Parkplatzbetreiber:innen, Einzelhandelsunternehmen, der Automobilindustrie bzw. dem angeschlossenen Handel, Tankstellenbetreiber:innen und Wohnungsbaugesellschaften, suchen, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Es ist davon auszugehen, dass Dritte im privaten Raum weitere öffentlich zugängliche Ladepunkte, die über die Rückmeldungen an die Verwaltung hinausgehen, kurz- und/oder mittelfristig errichten werden, d. h. die Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten sich dementsprechend deutlich erhöhen wird.

Es ist absehbar, dass sich der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch die Errichtung der in der Umsetzung befindlichen oder bereits geplanten öffentlich zugänglichen Ladepunkte kurzfristig auf 247 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Lübeck erhöht. Hinzukommen die oben genannten 28 Ladepunkte auf zwei städtischen Parksammelanlagen. Mit somit 275 Ladepunkten wäre die Empfehlung des Bauausschusses, mindestens 300 öffentlich zugängliche Ladepunkte zu schaffen, beinahe erreicht.
Zusätzlich beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, bis zu 200 öffentlich zugängliche Ladepunkte im öffentlichen Raum mithilfe der zusätzlich bereitgestellten Haushaltsmittel zu fördern.

Die Hansestadt Lübeck ist sich gleichwohl darüber im Klaren, dass sich nicht in allen Quartieren ausschließlich auf private oder geschäftliche Initiative hin eine bedarfsgerechte öffentlich zugängliche Ladesäuleninfrastruktur realisieren lässt. Dies betrifft beispielsweise Gebiete mit einer Erhaltungssatzung (Baugesetzbuch) und/oder Gestaltungssatzung (Örtliche Bauvorschrift LBO SH) sowie Gebiete, die als Mehrheit baulicher Anlagen im Sinne des Denkmalschutzgesetzes ausgewiesen sind.

Das Teilgutachten Elektromobilitätskonzept, das zum Thema die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Lübeck hat, soll im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans daher u. a. die Fragen beantworten:

- Welcher Bedarf besteht an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und wie wird dieser Bedarf räumlich verortet, z. B. wo besteht Bedarf an Schnellladehubs und welche Standorte sind geeignet?
- Wie kann der Ladevorgang von Elektrofahrzeugen innerhalb und im Umfeld der historischen Altstadt sowie privater Nutzer:innen ohne privaten Stellplatz in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren (z. B. Quartiere mit einer städtebaulichen Erhaltungs- oder Gestaltungssatzung, Quartiere mit Geschosswohnungsbau oder im Umgebungsschutz von Denkmalen) städtebaulich verträglich gestaltet werden?
- Wie kann der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Lübeck als Oberzentrum vor dem Hintergrund der überregionalen touristischen Bedeutung (z. B. historische Altstadt, Seebad Travemünde) mit saisonaler Fluktuation an Tagesbesucher:innen bedarfsgerecht gestaltet werden?

Der Antrag der Hansestadt Lübeck auf Zuwendung von Fördermitteln für ein Elektromobilitätskonzept wurde vom Projektträger Jülich (Projektträger für das BMVI) vor Kurzem bewilligt.

Es wird davon ausgegangen, dass das Konzept im zweiten Halbjahr 2023 vorliegen wird. Um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bis dahin weiter voranzutreiben, wird die Verwaltung der Hansestadt Lübeck zeitnah ein öffentliches Ausschreibungsverfahren durchführen, das städtebaulich unkritische Standorte umfasst. Die Lübecker Bürgerschaft hat zu diesem Zweck 200.000 Euro bereitgestellt. Mit den zweckgebundenen Haushaltsmitteln sollen insgesamt 200 öffentlich zugängliche Ladepunkte im öffentlichen Raum

gefördert werden. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, im Rahmen dieser Ausschreibung einen einmaligen Investitionszuschuss für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu gewähren. Bewerben sollen sich ausschließlich Unternehmen, die sich für die Installation und den Betrieb der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum verantwortlich zeigen. Angedacht ist eine Konzessionsvergabe für das gesamte Stadtgebiet. Derzeit wird geprüft, ob die Vergabe auch auf die Ladeinfrastruktur für Taxis gemäß des Haushaltsbegleitbeschlusses VO/2021/10329-01-01 (Austauschantrag CDU und SPD: Haushaltsbegleitbeschluss zu VO/2021/10329 - Haushalt 2022) ausgeweitet werden kann oder ob ein eigenes Verfahren angewendet werden muss. Hierzu wird noch gesondert berichtet.

Auch wenn bezüglich des Markthochlaufes von Elektrofahrzeugen noch systemische Fragen offen sind (z. B. in Bezug auf die Batteriekapazitäten und Reichweite der Elektrofahrzeuge, Weiterentwicklung der Ladetechnologie, Verfügbarkeit von Rohstoffen), ist ein hoher Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur absehbar. Die Hansestadt Lübeck wird daher in den kommenden Monaten und Jahren aktiv den bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur voranbringen.

Auf einen Blick: Schritt für Schritt zur bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur

1.	Bestand öffentlich zugängliche Ladepunkte	94
2.	In Planung befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte	153
3.	Zusätzlich kurzfristig zu errichtende öffentlich zugängliche Ladepunkte (durch HL, KWL und SWL) an den Standorten Kanalstraße und Baggersand	28
4.	Insgesamt in den Jahren 2022/2023 durch die HL auszuschreibende Ladepunkte	200
5.	Ladestationen für Taxis	k. A.
6.	Parallel: Elektromobilitätskonzept zur Gewährleistung einer gesamtstädtischen Versorgung, z. B. in verdichteten Wohnquartieren und bzgl. Schnellladehubs	k. A.

Kriterien zur Beurteilung von geeigneten Standorten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im *öffentlichen Raum*:

Die nachfolgend beschriebenen groben Kriterien sollen von Verwaltung zur allgemeinen Beurteilung von geeigneten Standorten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum herangezogen werden (z. B. bei der Ausschreibung geeigneter Standorte):

Die Ladestation…	Beispiele
…ist infrastrukturell erforderlich und realisierbar.	Points of Interest (POI's), wie z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, medizinische Einrichtungen, touristische Attraktionen, Freizeitangebote usw., befinden sich in näherer Umgebung.
…ist gut erreichbar und sichtbar.	Parkstand befindet sich im Hauptverkehrsstraßennetz
…ist (städtebaulich) verträglich.	Es gehen keine wesentlichen Beeinträchtigungen von Ladestationen auf Kulturdenkmale oder Schutzzonen nach DSchG SH aus.
…konkurriert nicht mit anderen Nutzungen.	Es werden im Verkehrsstraßennetz keine Planungen des Straßenbaulastträgers bzw. der Hansestadt Lübeck berührt (Verkehrsflächen, die sich in der Planung bzw. Überplanung befinden).
…hält erforderliche Abstände ein.	Mindestabstand zu Radwegen

Anlagen:
Anlage 1 – Ladeinfrastrukturkarte

Senatorin Joanna Hagen

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Hansestadt Lübeck – Bestand und aktuelle Planungen

Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten

im Bestand

aktuelle Planungen

weitere Planungen

Deutschlandnetz (Suchraum ID12030)

Stand: 15.11.2021

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11080
öffentlich

Lübeck, 27.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.000 - Fachbereichsleitung

Bearbeitung: Britta Pohlmann (E-Mail: britta.pohlmann@luebeck.de Telefon: 122-2001)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 400.000,00 € für die Durchführung des HanseKulturFestivals in Lübeck vom 10. - 12.06.2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 400.000,00 EUR für die Durchführung des HanseKulturFestivals in Lübeck in der Zeit vom 10. – 12.06.2022 wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Es handelt sich lediglich um eine Spendenannahme. Kinder und Jugendliche sind hiervon nicht direkt betroffen.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
§ 76 Abs. 4 GO

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Das HanseKulturFestival im Jahr 2022 im Domviertel soll den Charakter eines Neubeginns in sich tragen - in jedem Fall ist es wichtiger denn je, den Bürger:innen zu zeigen, dass Freude und Kultur in dieser Stadt möglich und machbar sind. Die Inszenierung dieses schönen Viertels mit dem Mühlenteich und der Obertrave bietet hierzu ideale Räume und Möglichkeiten. Die Erwartungen der Anwohner:innen sind groß, sind sie es doch, die das Programm maßgeblich mit eigenen Aktionen bereichern und dieses Stadtfest zu dem machen, was es ist: ein Beweis der herzlichen Gastfreundschaft Lübecks.

Die Possehl-Stiftung Lübeck hat mit Schreiben vom 29.03.2022 eine Förderung in Höhe von 400.000,00 € zugesagt.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 400.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 2.018.196,26 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 400.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10913
öffentlich

Lübeck, 02.03.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Jägersteig

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2025 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Jennifer Radtke und Herrn Ingmar Dietz belastete Grundstück in Lübeck, **Jägersteig 3**, zur Größe von 824 m² ist an die Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **232.638,00 EUR** zu verkaufen.

2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käufern zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Die Erbbauberechtigten haben schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünschen.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Jägersteig 3 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zurzeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.
Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 430 m² (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 14.832,00 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Die Käufer sind verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben

Dem Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 03.01.2022 schriftlich mitgeteilt. Der Erbbauberechtigte hat am 10.01.2022 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchten.

Der Verkauf erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 28.04.2016 (VO Nr. 2015/03216) zu den auslaufenden Erbbaurechten. Der Kaufpreis errechnet auf der Grundlage der Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 31.12.2020 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte und des Beschlusses vom 18.05.2017 (Wegfall des Aufschlages von 10 %) gem. Anlage 2 dieser Vorlage.

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 63,20.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisberechnung
Anlage 3 – Nichtöffentlichkeit
Anlage 4 - Lageplan

Senator Sven Schindler

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 02.03.2022
VO-Nr.: 2022/10913

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	232.448,40	232.574,80	-63,20	-63,20	-63,20
Aufwendungen	-15.406,44	-15.406,44			
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-15.406,44	-15.406,44			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	217.041,96				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	232.448,40	232.574,80	-63,20	-63,20	-63,20
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	232.448,40				

) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 3 Jahre) = 189,60 EUR
232.638,00 EUR (Kaufpreis) ./. 189,60 EUR = 232.448,40 EURO

(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-63,20
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	232.638,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-15.406,44
		Saldo Ergebnisplan	217.168,36

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-63,20
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	232.638,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	232.574,80

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

achbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 23 24

Anlage 2
02.03.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 4099**
Grundstück in Lübeck:	**Jägersteig 3**
Grundstücksgröße	**824 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2025**

1. unbelasteter Bodenwert (Bodenrichtwertkarte 2020)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
Grundstücksgröße:	824 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	0,94
angepasster Bodenwert je m²:	282,00 EUR
zuzüglich 10%:	0,00 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	282,00 EUR
angepasster Kaufpreis:	**232.368,00 EUR**

2. Rendite (zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)	
zu erwartender Erbbauzins p.a.:	63,20 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	232.368,00 EUR
Rendite in %:	0,03%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	189,60 EUR

3. Differenzbetrag aus Nachzahlungsverpflichtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	232.368,00 EUR
Kaufpreis ohne URF	247.200,00 EUR
Nachzahlungsbetrag	**14.832,00 EUR**

3. Gesamtbetrachtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	232.368,00 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	189,60 EUR
Bilanzwert:	15.406,44 EUR
Differenz:	**216.771,96 EUR**

Jennifer Radtke
Ingmar Dietz
Name

Lübecker Str. 44
23611 Bad Schwartau
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Jägersteig 3 – LG 4099

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigter haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

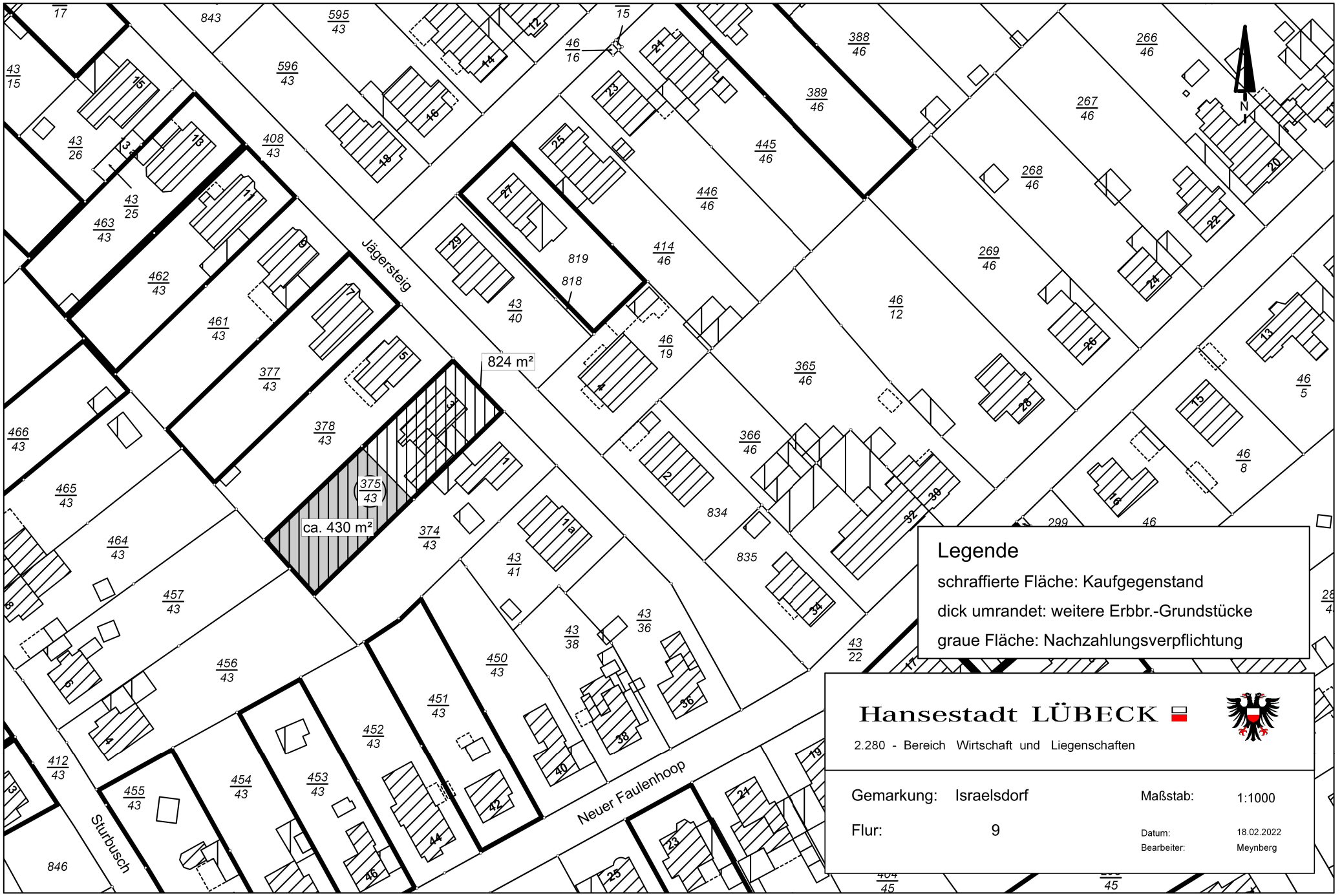
☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

25.01.22
Datum

Jennifer Radtke, Ingmar Dietz
Unterschrift des Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®, © LVermGeo SH,2/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10537
öffentlich

Lübeck, 19.10.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Freiwillige Restitution von Objekten aus der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.12.2021	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, den Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea die Restitution der 26 in der Anlage 2 näher bezeichneten Objekte aus kolonialen Kontexten, die durch fragwürdige Erwerbsumstände in die Völkerkundesammlung gelangt sind, freiwillig anzubieten.

2. Sofern die afrikanischen Museen das Angebot annehmen, wird die Restitution durch die Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck in Abstimmung mit dem Deutschen Zentrum Kulturgutverluste, dem Auswärtigen Amt und den Botschaften der Länder umgesetzt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Kinder und Jugendliche sind von dem Restitutionsangebot nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig

	☐	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	☒	Ja (Anlage 1)
	☐	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☒	Nein
	☐	Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Zu den Beweggründen der Rückgabe

In den vergangenen Jahren hat der Leiter der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck den kolonialen Kontext der Sammlungsbestände in den Fokus von Forschung und Vermittlung gerückt. Erste Durchsichten der rund 26.000 Objekte sowie biographische Recherchen zu den Sammler:innen von Objekten aus den ehemaligen deutschen Kolonialgebieten führten zur Identifikation zweier besonders prüfungsbedürftiger Bestände, die seit 2019 im Rahmen eines Provenienzforschungsprojektes näher untersucht werden. Es handelt sich dabei um die Sammlung der Lübecker Pangwe-Expedition nach Zentralafrika (1907-1909) und um Objekte aus dem heutigen Namibia, von denen zu vermuten ist, dass sie aus dem Umfeld des Völkermordes an den Herero und Nama stammen.

Vorab ist festzuhalten, dass für keines der beforschten Objekte ein eindeutiger Nachweis eines Raubes erbracht wurde und zudem alle Fälle verjährt sind, sodass nach aktueller Rechtslage keine der im Folgenden empfohlenen Rückgaben notwendig wäre.
Bisher liegt auch für keine der hier beschriebenen Sammlungen eine Rückgabeforderung aus den Herkunftsländern vor. Der Deutsche Museumsbund und die Bundesregierung empfehlen jedoch bei der Frage von Rückgaben immer auch gegenwärtige ethische Standards und Stimmen aus den Herkunftsländern mit einzubeziehen. Dies geschieht in dem aktuellen Provenienzforschungsprojekt durch die Gastwissenschaftlerin Drossilia Dikegue Igouwe aus Gabun, die vom Zentrum für Kulturwissenschaftliche Forschung Lübeck ein Promotionsstipendium erhält.

In Anbetracht der aktuellen Forschungsergebnisse und im Bewusstsein ihrer historischen Verantwortung hält die Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck eine Restitution von insgesamt 26 Objekten aus den genannten Beständen für geboten. Mit dem freiwilligen Rückgabeangebot an die Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea brächte die Hansestadt Lübeck ihren Respekt gegenüber den Herkunftsgesellschaften sowie ihr Interesse an einem gleichberechtigten Dialog und einer produktiven Partnerschaft zum Ausdruck.

Ethnologische Museen haben sich in der Frage von Rückgaben lange unkooperativ gezeigt, während progressivere Häuser heute in Restitutionen eher eine Chance sehen, die eigene Geschichte aufzuarbeiten und neue Kontakte mit den Herkunftsländern zu knüpfen. Vor dem

Hintergrund der aktuellen medialen Debatte um deutsche Kolonialgeschichte und Beutekunst würde eine Restitution aus der Völkerkundesammlung auch der aktuellen Neukonzeption des Hauses einen zeitgemäßen und glaubwürdigen Rahmen geben. Dies gilt insbesondere für Objekte aus Namibia. Die Frage des Umgangs mit der Erinnerung an den Völkermord an den Herero und Nama belastet bis heute das Verhältnis von Deutschland und Namibia. 2019 hat sich Ministerpräsident Daniel Günther bei einer Afrikareise vor dem Parlament des Landes für dieses historische Unrecht entschuldigt. Auch die amtierende Vizepräsidentin des Landtages Aminata Touré hat sich wiederholt für eine Auseinandersetzung mit dieser Thematik stark gemacht. Restitutionen von Objekten der Herero oder Nama sind aber bisher aus keinem der schleswig-holsteinischen Museen erfolgt. Durch eine freiwillige Rückgabe würde die Hansestadt Lübeck eine landesweite Vorreiterrolle einnehmen und auch auf Bundesebene ein starkes Zeichen setzen.

Die bisherige Forschung der Völkerkundesammlung erfolgte proaktiv und hatte zum Ziel, als erstes deutsches Museum aus eigenem Antrieb Objekte zurückzuführen. Da in den kommenden Monaten vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste der Abschlussbericht zu dem Provenienzforschungsprojekt vorgelegt wird, muss jedoch damit gerechnet werden, dass entsprechende Rückgabeforderungen auch von außen an die Hansestadt herangetragen werden. Mit einem freiwilligen Rückgabeangebot an die Nationalmuseen der Länder Namibia und Äquatorialguinea könnte die Hansestadt Lübeck solchen Forderungen zuvorkommen.

Da die Hansestadt Lübeck Besitzerin der Völkerkundesammlung ist, steht es ihr frei, Objekte aus deren Bestand an afrikanische Museen abzugeben. Jedes Rückgabeangebot sollte aber stets gut begründet und mit der Bedingung eines Nachweises historischen Unrechts verknüpft bleiben, um nicht weitere unbegründete Forderungen zu provozieren. Dementsprechend gilt es, die rückzuführenden Objekte sorgsam auszuwählen und deren Auswahl eingehend zu begründen (siehe weiter unten: Fazit Rückgabeempfehlungen und Begründungen).

Ergebnisse des Forschungsprojektes

Im Rahmen des vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste geförderten Projektes wurden zwei Bestände der Völkerkundesammlung der Hansestadt Lübeck auf ihre Provenienz hin untersucht: Die Sammlung der Lübecker Pangwe-Expedition nach Zentralafrika (1907-1909) sowie Objekte aus dem heutigen Namibia.

Forschungsergebnisse Namibia:

Insgesamt 120 Objekte aus der ehemaligen Kolonie Deutsch Südwestafrika wurden untersucht, die von einer Krankenschwester sowie zwei Offizieren und zwei Medizinern der Deutschen Schutztruppe stammen. All diese Personen lebten in Lübeck oder hatten familiäre Verbindungen hierher. Zwei Offizieren sind bis heute erhaltene Gedenksteine auf dem Ehrenfriedhof gewidmet. Da für keines der Objekte die präzisen Erwerbsumstände rekonstruierbar sind, konzentrierte sich die Forschungsarbeit auf die Sammler:innen selbst und die Frage ihrer Verwicklung in den Völkermord.

Die Recherchen ergaben, dass die Sammlung von Dr. Ernst Berg (*1864) aus der Zeit vor dem Genozid stammt und die Objekte von Schwester Elisabeth Kulow (*1888) aus den Jahren nach diesen Ereignissen. Ihre und auch die anderen Sammlungen enthalten auffällig viele kunsthandwerkliche Objekte, die offenbar schon damals von den Einheimischen als Souvenirware für den Verkauf an Europäer:innen produziert wurden.

Hauptmann Wilhelm Drews (1881-1918) kam erst in der Endphase der Kampfhandlungen nach Afrika und könnte rein theoretisch bereits damals erste Sammelaktivitäten begonnen haben. Zum allergrößten Teil stammen seine Objekte aber nachweislich aus anderen Landesteilen, die er nach dem Konflikt kartographisch erfasste. Insgesamt zeugen seine sorgsam ausgewählten und in ihrer Bedeutung gut dokumentieren Stücke von Drews profundem

Verständnis und Interesse an afrikanischen Kulturen, was eindeutig gegen eine Charakterisierung dieser Sammlung als Beutegut aus den Wirren eines militärischen Konfliktes spricht. Eindeutig in der Zeit des Völkermordes erworben wurden hingegen zwei schon damals antike Vorderlader-Gewehre aus der Sammlung des Hauptmanns Wilhelm Thiel (1881-1915). Da es sich um europäische Erzeugnisse handelt, ist allerdings unklar, ob es Waffen der Herero waren, die von den deutschen Truppen konfisziert wurden, oder um Antiquitäten, die der passionierte Waffensammler Thiel von einem deutschen Siedler erwarb.

Am problematischsten erscheint die Sammlung von Dr. Gerald Jorns (1876-1937), der ausschließlich während der intensivsten Phase des Völkermords im Einsatz war. Zu der Sammlung, die Jorns dem Lübecker Museum schenkte, gehörten ursprünglich auch zwei Schädel von Herero, die heute nicht mehr erhalten sind. Solche Schädel wurden für rassenkundliche Studien gesammelt und stammten häufig aus Konzentrationslagern, in denen die überlebenden Herero interniert waren und infolge von Krankheit, Mangelernährung und Zwangsarbeit in großer Zahl verstarben. Allein der Verdacht, dass Jorns Verbindungen zu diesem Lagersystem stand, wirft einen Schatten auf seine Sammlung und lässt alle Objekte als rückgabebedürftig erscheinen.

Nicht unerwähnt bleiben sollten schließlich die sterblichen Überreste (Schädel und Unterkiefer) eines Jugendlichen und eines Mannes mittleren Alters aus der Sammlung der Krankenschwester Kulow. Diese wurden zwar erst nach dem Völkermord gesammelt und sind offenkundig keine Opfer der damaligen Gewaltexzesse, sondern stammen aus älteren Gräbern oder einer archäologischen Ausgrabung. Nichtsdestotrotz ist die Motivation hinter dieser Sammlung im Bereich der damaligen Pseudowissenschaft der Rassenkunde zu sehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Exhumierung in Einverständnis mit der ortsansässigen afrikanischen Bevölkerung erfolgte.

Forschungsergebnisse Zentralafrika:

Im Falle der Lübecker Pangwe-Expedition ist den historischen Aufzeichnungen zu entnehmen, dass zahlreiche Objekte legal als Geschenke oder Ankäufe ihren Besitzer wechselten. Es sind allerdings auch Fälle dokumentiert, in denen Objekte im Austausch gegen Geiseln, unter Androhung von Waffengewalt oder durch die Plünderung eines Dorfes den Besitzer wechselten. Die Sammlung umfasste ursprünglich 1200 Objekte, von denen aber nur 150 die Bombardierung Lübecks im Zweiten Weltkrieg überdauerten. Unter diesem bescheidenen Rest ist kein Raubgut mehr nachweisbar. Tatsächlich liegen für die allermeisten Objekte weder be- noch entlastende Fakten vor. Einen Sonderfall bilden zwei der wertvollsten Exponate, die zwar nicht geraubt, aber unter anderen fragwürdigen Umständen ihren Besitzer wechselten.

Hierbei handelt es sich um eine Hörnermaske und eine Statue (Reliquarfigur). Beide Objekte waren von religiöser Bedeutung und stammen von den Fang, einer ethnischen Gruppe, die im heutigen Kamerun, Äquatorialguinea und Gabun beheimatet ist. Diese zwei Objekte wurden dem Lübecker Expeditionsleiter Günter Tessmann von »Häuptlingen« der Fang geschenkt. Woher genau diese Personen stammten, geht aus den Quellen nicht hervor. Zumindest die Statue wird von Tessmann in seiner wissenschaftlichen Veröffentlichung »Die Pangwe« aber eindeutig als Objekt aus »Spanisch Guinea« bezeichnet, was dem heutigen Äquatorialguinea entspricht. Für die Hörnermaske ist eine solche regionale Zuordnung nicht möglich. Im Gegenzug für ihre Geschenke verlangten die Anführer der Fang so genannte »Books«, also schriftliche Bestätigungen ihrer Herrschaft durch die Kolonialregierung. Solche Bescheinigungen galten als sehr wertvoll, und einer der »Häuptlinge« nutzte diese Legitimation, um im Namen des Lübecker Forschers Krieg gegen seine Nachbarn zu führen. Tessmann gesteht in seinem Tagebuch, dass er die geforderten Papiere ausstellte, wohlwissend, dass er selbst nach dem damaligen deutschen Recht keinesfalls dazu befugt war, um an diese sonst unveräußerlichen Objekte zu gelangen. Auch scheint er bei den Einheimischen bewusst den Eindruck erweckt zu haben, ein kolonialer Gouverneur zu sein, da er sich mit bewaffneten afrikanischen Begleitern umgab, diese militärisch drillte und mit Imitationen von Polizeiuniformen einkleidete. Erschwerend kommt hinzu, dass sich dieser Vorfall nicht im

deutschen Kolonialgebiet ereignete, sondern in einer Region, die von Spanien beansprucht wurde. Es findet sich sogar ein Hinweis in den Quellen, dass spanische Truppen ausgesandt wurden, um Tessmanns eigenmächtiges Handeln zu unterbinden.

Fazit: Rückgabe-Empfehlungen und Begründung

Im Falle der Objekte aus Namibia wird eine Rückgabe der Sammlung Jorns empfohlen, weil sich allein für diesen Bestand klare Bezüge zu dem Völkermord abzeichnen.
Die Sammlung Jorns umfasst 19 Objekte aus einem Namibia-Bestand, der insgesamt 432 Exponate umfasst. Im Einzelnen handelt es sich um einen Holzbecher, zwei Holzschalen, eine Kürbisflasche und ein Feuerzeug, eine Muschelkette sowie 13 Stücke von dem typischen Eisenschmuck der Hererofrauen. Entsprechende Objekte finden sich in mehrfacher Ausführung in der Völkerkundesammlung; z. T. sogar ältere oder besser erhaltene. In Namibia hingegen wären diese Objekte eine hochwillkommene Ergänzung der bescheidenen Museumsbestände.

Zudem wird die Rückgabe der sterblichen Überreste aus der Sammlung der Krankenschwester Kulow empfohlen. Auch wenn es sich um keine unmittelbaren Opfer des Genozids handelt, steht ihre Provenienz doch klar im Kontext der damaligen Irrlehren der Rassenkunde. Zudem sind die Gebeine mit dem Verdacht belastet, aus einem Grabraub zu stammen. Ein Verbleib dieser Überreste im Bestand der Lübecker Museen würde von namibischer Seite als Missachtung der historischen Verantwortung Deutschlands und Beleg für einen nach wie vor virulenten Rassismus dargestellt werden. Als Exponate für eine Ausstellung nach zeitgemäßen ethischen Standards kommen diese Gebeine nicht mehr in Frage.

Im Falle der zwei Gewehre aus der Sammlung Thiel ist der Unrechtskontext weniger deutlich. Da es sich um zwei nahezu identische Waffen handelt, könnte eine zur Rückgabe angeboten und die andere in der Lübecker Sammlung verbleiben. Erwägenswert wäre auch, beide Gewehre formal dem namibischen Nationalmuseum zu übergeben, aber eines als Dauerleihgabe in der hiesigen Sammlung zu bewahren, um es in zukünftigen Ausstellungen als ein Zeichen unserer gemeinsamen Geschichte zu präsentieren und für ein besseres Miteinander zu werben.

Von den Objekten der Lübecker Pangwe-Expedition erscheinen lediglich die Hörnermaske und die Statue eindeutig belastet. Wie bereits erwähnt, lässt sich nur die Statue eindeutig dem Gebiet Äquatorialguineas zuordnen. Für die Maske ist eine Herkunft aus dem heutigen Gabun oder Kamerun nicht vollständig auszuschließen, auch wenn die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist. Nicht unerwähnt bleiben sollte in diesem Zusammenhang, dass die Fang in Äquatorialguinea bis heute die Bevölkerungsmehrheit (einschließlich der Familie des Staatsoberhauptes) stellen, während sie in Kamerun und Gabun nur eine von zahlreichen ethnischen Minderheiten sind. Zudem fand die fragwürdige Transaktion nachweislich im Gebiet Äquatorialguineas statt. So kann argumentiert werden, dass der heutige Staat als Rechtsnachfolger der spanischen Kolonie auch der einzig legitime Empfänger dieser zwei Objekte ist. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass Kamerun oder Gabun die Maske beanspruchen, müssten diese Forderungen innerafrikanisch auf Rechtsgrundlage des Landes, in dem sich die Geschehnisse ereignet haben, geklärt werden.

Die häufig vorgebrachten Vorbehalte hinsichtlich der konservatorischen Bedingungen in afrikanischen Museen, der Korruption oder anderer Defizite dortiger demokratischer Strukturen sind zurückzuweisen, da allein die Frage des historischen Unrechts für eine Restitution ausschlaggebend ist. Eine Rückgabe unter Vorbehalten wäre mit der Anerkennung unserer historischen Verantwortung und dem allseits beschworenen »Dialog auf Augenhöhe« mit den afrikanischen Staaten unvereinbar.

Eine Übersicht über die Objekte, deren Rückführung empfohlen wird, ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Objekte sind insgesamt mit einem Wert von 2.330.025,53 Euro bilanziert (siehe Anlage 3). Als Schenkungen an die Hansestadt Lübeck stehen diesen Vermögenswerten Sonderposten bzw. Sonderrücklagen in gleicher Höhe gegenüber. Eine Rückgabe würde daher eine Reduzierung auf beiden Bilanzseiten zur Folge haben und im Endeffekt ergebnisneutral umgesetzt werden. Der Haushalt der Hansestadt Lübeck wird durch eine Rückgabe nicht belastet (siehe Anlage 1).

Sofern die afrikanischen Museen das Rückgabe-Angebot annehmen, wird die Völkerkundesammlung die Restitution in Abstimmung mit dem Deutschen Zentrum Kulturgutverluste, dem Auswärtigen Amt und den Botschaften der Länder auf den Weg bringen. Bei der Abstimmung über die Modalitäten der Übergabe ist sicherzustellen, dass der Hansestadt Lübeck keine weiteren Kosten für den Transport nach Afrika für Einfuhrzölle o.Ä. entstehen. Möglich wäre dies z.B. durch eine Übergabe der Objekte an die Botschafter von Namibia und Äquatorialguinea aus Berlin im Rahmen einer festlichen Veranstaltung im Lübecker Rathaus, zu der auch Vertreter des Landes und des Bundes geladen werden könnten.

Anlagen:
Anlage 1: Formular Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Katalog Restitutionsobjekte VKS
Anlage 3: Inventurauszug VKS Restitution

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.041.7 - Lübecker Museen | **Anlage zur Vorlage vom**
Produkt: 25001 | **VO-Nr.: VO/2021/10537**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen — INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	2.330.025,53	2.330.025,53		0,00	0,00
Aufwendungen	-2.330.025,53	-2.330.025,53		0,00	0,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**2.330.025,53**	2.330.025,53			
Abschreibungen (AfA)	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Anlagenabgang	**-2.330.025,53**	-2.330.025,53			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**0,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**0,00**	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**0,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	x	x		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**	x	x	x	x

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	251001-4161000000	Auflösung SoPo/Sonderrücklagen: Schenkungen	**2.330.025,53**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	251001-5711002000	Anlagenabgang: Restitution von 26 Objekten aus dem Bestand der Völkerkundesammlung	**-2.330.025,53**
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder)			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**0,00**

Anlage 2

Katalog der zur Rückgabe vorgeschlagenen Objekte und Gebeine

Sammlung Jorns	
Holzbecher Herero; Holz, Pflanzenfaser; H: 13 cm; Inv. Nr.: 5670b	
Holzgefäß Herero; Holz; LxBxH: 25 x 16 x 13 cm; Inv. Nr.: 5670c	
Holzgefäß Herero; Holz, Leder; LxBxH: 30 x 19,5 x 11 cm; Inv. Nr.: 5670d	

Milchkalebasse in Lederriemennetz (*ondjupa*) Herero; Kalebasse, Leder; HxD: 43 x 26 cm; Inv. Nr.: 5674	
Feuerzeug (Zunderdose) Herero; Buntmetall, Leder, Stahl; LxD: 7 x 2,5 cm; Inv. Nr.: 5675	
Ketten Herero; Molluskenschalen, Pflanzenfaser, Leder; L: 60 cm; Inv. Nr.: 5677b	

Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; BxD: 8 x 17 cm; Inv. Nr.: 5680a	
Kopfband Herero; Eisen, Leder, Knopf; U: 55 cm; Inv. Nr.: 5680b	
Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; LxB: 52 x 4,5 cm; Inv. Nr.: 5680c	

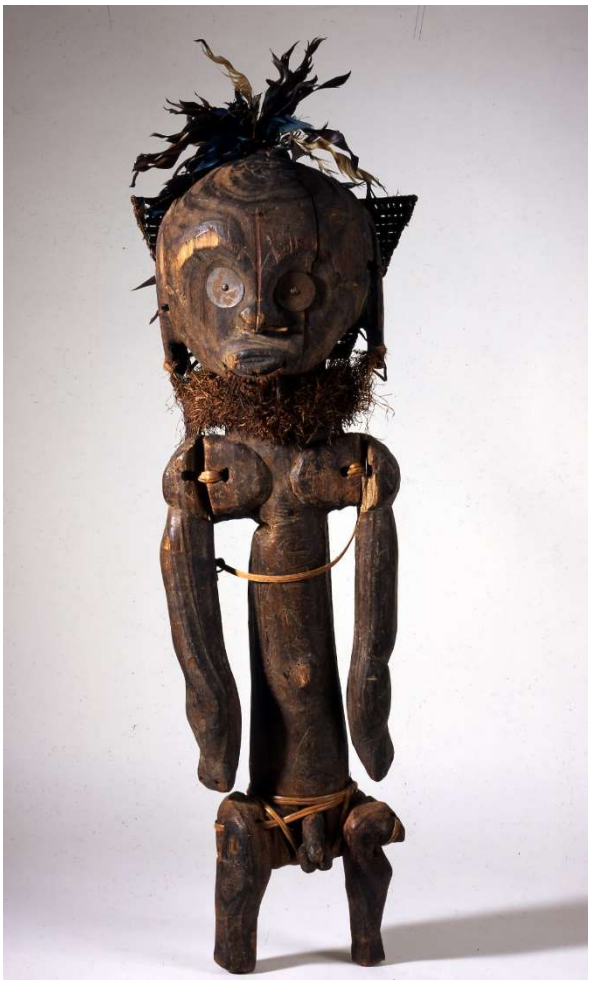
Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; BxD: 8,5 x 17 cm; Inv. Nr.: 5680d	
Kopfband Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; BxD: 5 x 14 cm; Inv. Nr.: 5680e	
Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; D: 13 cm; Inv. Nr.: 5680f	

Arm- Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; LxB: 27 x 16 cm; Inv. Nr.: 5680g	
Arm- Beinschmuck Herero; Eisen, Rohr; LxB: 27 x 15 cm; Inv. Nr.: 5680h	
Kette (Eisenperlen) Herero; Leder, Eisen; L: 153 cm; Inv. Nr.: 5681a	
Arm- Beinschmuck Herero; Leder, Eisen; LxB: 12 x 20 cm; Inv. Nr.: 5681b	

Arm- Beinschmuck Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; LxB: 19 x 10 cm; Inv. Nr.: 5681c	
Armschmuck Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser; L: 120 cm; Inv. Nr.: 5681d	
Schmuckstück (Ekori Behang) Herero; Leder, Eisen, Pflanzenfaser, Perlen; LxB: 47 x 10 cm; Inv. Nr.: 5681e	

Sammlung Kulow	
Menschliche Knochenfragmente Herero?; Knochen; Inv. Nr.: 20.19:1	Abbildungen werden aus ethischen Gründen nicht gezeigt.

Sammlung Thiel	
Gewehr Herero-Feldzug; Holz, Stahl, Messing; L: 86 cm; Inv. Nr.: 45.3b	

Lübecker Pangwe Expedition	
So-Hörnermaske Äquatorialguinea (?), vmtl. Ntumu, Beti oder Fang-Fang (Okak), Familienverband Esséngi; Holz, Kaolin, Pflanzenfasern; H: 67 cm; Inv. Nr.: 70.13:14 (T 22)	
Reliquiarfigur Äquatorialguinea, Ntumu oder Mekeny; Holz, Federn, Metall, Pflanzenfasern; H: 95 cm; Inv. Nr.: 70.13:3 (T 13)	

Anlage 3

Inventurauszug: Zur Rückgabe vorgeschlagene Objekte Völkerkundesammlung

Anlage	Inventar-nummer	Zahl	Langbezeichnung	Sammlung	Anschaffungs-datum	Gesamt AHK	Gesamt Buchwert
2520097	70.13: 3; AF 9 / 1	1	Ahnenfigur, Mann, 95 cm	Pangwe-Expedition	01.07.1909	1.266.000,00 €	1.266.000,00 €
2520102	70.13: 14; AF 9 / 1	1	Maske, lang, eckig, Hörner (z. Zt. Ausstellung)	Pangwe-Expedition	01.07.1909	1.055.000,00 €	1.055.000,00 €
2527072	7455; AS 11/6	4	4 menschl. Knochen	Sammlung Kulow	01.07.1913	52,75 €	52,75 €
2527184	5680a-h; AS 10/5	8	8 St. Herero-Schmuck: a-e Stirnbänder, f-h Fußschmuck	Sammlung Jorns	01.07.1906	4.642,00 €	4.642,00 €
2527185	5681a,b,c,e,e; AS 10/5	5	5 St. Herero-Schmuck: a Halskette, b-d Armbänder, e Behang	Sammlung Jorns	01.07.1906	2.901,25 €	2.901,25 €
2527281	5674; AF 18/3	1	Kalebasse	Sammlung Jorns	01.07.1906	580,25 €	580,25 €
2528791	5670 b; AF 18 / 1	1	Holzgefäß, Becher	Sammlung Jorns	01.07.1906	580,25 €	580,25 €
2528797	5670 c; AF 18 / 1	1	Holzgefäß	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528787	5670 d; AF 18 / 1	1	Holzgefäß	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528822	5675; AF 18 / 2	1	Schnupftabaksdose aus Patronenhülse	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2528824	5677 b; AF 18 / 2	1	Halskette, beschädigt, Muschelscheibenplättchen	Sammlung Jorns	01.07.1906	52,75 €	52,75 €
2530495	45. 3 b; AF Schrank 19	1	Gewehr, Herero	Sammlung Thiel	01.07.1931	58,03 €	58,03 €
					Gesamtwert	**2.330.025,53**	**2.330.025,53 €**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11024
öffentlich

Lübeck, 22.03.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.403 - Volkshochschule

Bearbeitung: Bettina Juhlke (E-Mail: bettina.juhlke@luebeck.de Telefon: 122-4026)

Spendenannahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung von bis zu 1.611.872,00 Euro für die Fortführung des Angebotes "Deutsch für alle" in den Jahren 2022-2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung über bis zu 1.611.872,00 Euro für die Weiterführung „Deutsch für alle“ 2022-2024 an der VHS Lübeck wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

- [ ] Ja
- [x] Nein-

Besondere Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

- [x] Ja
- [ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Seit 2016 führt die VHS Lübeck erfolgreich für Geflüchtete ohne BAMF-Förderung Intensiv-Sprachkurse gemäß Kurskonzept des BAMF-Integrationskurses bzw. der Deutschsprachkursförderverordnung durch. Die Sprachkursangebote, die aufgrund des Konzeptes "Deutsch für alle" (DFA) und durch die Finanzierung durch die Possehl-Stiftung ermöglicht werden, sind von den Teilnehmenden seit dem Beginn sehr gut angenommen worden.

Dieses Angebot soll in den Jahren 2022 bis 2024 fortgeführt werden. Die Possehl-Stiftung hat dankenswerter Weise die Finanzierung für diese drei Jahre mit einem Betrag von bis zu 1.611.872,00 Euro zugesagt.

Vielen Menschen konnte die deutsche Sprache nähergebracht und dies durch erzielte Sprachzertifikate nachgewiesen werden. Damit konnte über die Vorbereitung zur Berufsorientierung, Berufsausbildung oder Berufsausübung für die Teilnehmenden und ihre Familien ein wesentlicher Schritt in Richtung Integration erfolgen.

Zusätzlich werden im Rahmen von “Deutsch für alle“ in Kooperation von der VHS Lübeck und den Familienzentren Kurse für junge geflüchtete migrantische Mütter mit Kleinkindern (0-3 Jahre) sowie für Schwangere wohnortnah angeboten. Die Nachfrage für dieses niedrigschwellige Kursangebot "Mama lernt Deutsch“ mit Kinderbetreuung ist groß. Ziele sind neben der Vermittlung sprachlicher Grundlagen auch die Stärkung des Selbstbewusstseins, die Förderung interkultureller Kompetenz und der Aufbau von Vertrauen in das System der Kinderbetreuung. Insgesamt soll auf die Teilnahme an einem Sprachintensivkurs vorbereitet werden, sobald die Kinder in eine Betreuung gehen können. Mit einem begrenzten Volumen werden für die „Mama lernt Deutsch“ Kurse sowie für die Kinderbetreuung Mittel des Landes Schleswig-Holstein für Familienzentren bereitgestellt, so dass nicht die gesamten Kosten durch die Spendengelder gedeckt werden müssen.
Im Rahmen von “Deutsch für alle“ wird der Spracherwerb von Geflüchteten in Lübeck auch weiterhin maßgeblich durch die von der VHS koordinierte Schulung und den Einsatz von ehrenamtlichen Sprachhelfer:innen unterstützt.

Nach wie vor ändern sich die Rahmenbedingungen in Bezug auf Fördermöglichkeiten und Angebote zum Spracherwerb für Migrant:innen durch Bund und Land stetig. Die VHS Lübeck überprüft bei jeder Änderung, inwiefern neue Rahmenbedingungen eine anderweitige finanzielle Förderung ermöglichen.

<u>Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.</u>

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeit-

punkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 1.611.872,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 1.618.504,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 1.611.872,00 Euro zuständig.

Anlagen:
1. Spendenzusage Possehl-Stiftung

Senatorin Monika Frank

Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsleitung
10. Feb. 2022
Eingegangen

POSSEHL Stiftung

Frau
Senatorin Monika Frank
Hansestadt Lübeck, Fachbereich IV Kultur und Bildung
Schildstr. 12
23552 Lübeck

Lübeck, 1. Februar 2022 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): F_210318

Weiterführung "Deutsch für alle" 2022-2024

Sehr geehrte Frau Senatorin Frank,
sehr geehrte Frau Wiebe,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 28.01.2022 beschlossen hat, für die Weiterführung des Projektes „Deutsch für alle“ für den Zeitraum 2022-2024 einen Betrag in Höhe von

bis zu € 1.611.872,00

zur Verfügung zu stellen. Der Stiftungsvorstand ist der Auffassung, dass das „für alle“ in der Projektbezeichnung besondere Berücksichtigung erfahren muss. Nur die qualifizierte Sprachausbildung ermöglicht die Teilnahme am gesellschaftlichen und beruflichen Leben in Deutschland. Er geht davon aus, dass mit diesem Projekt nicht nur Geflüchtete, sondern genauso Menschen aus dem europäischen Ausland, die hier dauerhaft leben wollen, erreicht werden.

Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten. Wir bitten unbedingt zu beachten, dass Abweichungen zu den in der Antragstellung genannten Gesamtkosten bzw. zur Förderquote unmittelbar mitgeteilt werden müssen. Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des Formulars „Mittelabruf“, zu finden unter www.possehl-stiftung.de. Mit Rücksicht auf die Höhe der Zuwendung bitten wir ergänzend zum Mittelabruf um Hergabe eines Zahlungsplans, aus dem ersichtlich ist, wann etwaige Teilbeträge jeweils benötigt werden. Die Überweisungen werden dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine Spendenbescheinigung zu.

Possehl-Stiftung Beckergrube 38-52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Nach Abschluss des Projektes: Wir bitten um Vorlage eines Verwendungsnachweises. Der formale Aufbau richtet sich nach dem mit dem Antrag eingereichten Kosten- und Finanzierungsplan. Es müssen **alle** Ausgaben und Einnahmen aufgeführt werden. Die Ausgaben und Einnahmen müssen ausgeglichen sein. **Der Förderbetrag sowie in der Antragstellung genannte Eigenanteile sind in der Einnahmenberechnung auszuweisen.** Der Abgleich zwischen Antragstellung und Verwendungsnachweis muss nachvollziehbar sein.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11025
öffentlich

Lübeck, 23.03.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Christian Schubert (E-Mail: christian.schubert@luebeck.de Telefon: 122-4054)

Organisatorische Trennung der Julius-Leber-Schule

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die bisher als Grund- und Gemeinschaftsschule gegliederte Julius-Leber-Schule mit den Schulstandorten Brockesstraße 59/61 und Marquardplatz 7 wird zum Beginn des Schuljahres 2022/2023 organisatorisch geteilt in eine separate Grundschule (Jahrgang 1-4) am Standort Brockesstraße 59/61 sowie in eine separate Gemeinschaftsschule (Jahrgang 5-10) am Standort Marquardplatz 7.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Lehrerkonferenz der Julius-Leber-Schule vom 24.01.2022	Zustimmung
Schulkonferenz der Julius-Leber-Schule vom 03.02.2022	Zustimmung
Anhörung der Kreiselternbeiräte vom 22.02.2022	Zustimmung
Stellungnahme der Schulleitung und der Schulaufsicht vom 23.02.2022	Zustimmung
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Zustimmung
5.651 Gebäudemanagement	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[X] Ja, im Rahmen der Schulkonferenz
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:
[X] neu

[X]	freiwillig
[ ]	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[X]	Ja (Anlage 3)
[ ]	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X]	Nein
[ ]	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Bei der Julius-Leber-Schule handelt es sich um eine Grund- und Gemeinschaftsschule mit zwei Schulstandorten. Der Standort Marquardplatz 7, 23554 Lübeck wird derzeit saniert und wurde vor der Sanierung für die Beschulung der Jahrgänge 7 bis 10 genutzt. Die Jahrgänge 1 bis 6 wurden am Standort Brockesstraße 59/61, 23554 Lübeck beschult. Während der Sanierung des Standortes Marquardplatz wurde für die Jahrgänge 7 bis 10 am Standort Brockesstraße eine Containeranlage aufgestellt, womit derzeit alle 10 Jahrgänge am Standort Brockesstraße beschult werden.

Die Sanierung am Standort Marquardplatz soll nach der aktuellen Planung in den Herbstferien 2022 abgeschlossen werden. Mit der Fertigstellung der Sanierungsarbeiten am Standort Marquardplatz zum Herbst 2022 und dem ab 2026 bestehenden Rechtsanspruch auf einen Ganztagsplatz beginnend mit der 1. Jahrgangsstufe in Grundschulen entstand seitens der Julius-Leber-Schule der Wunsch zuerst nach der räumlichen Trennung der beiden Schularten, im weiteren Prozess auch nach der organisatorischen Trennung.

Nach diesen Vorstellungen würde es dann eine separate Grundschule (Jahrgang 1-4) am Standort Brockesstraße sowie in eine separate Gemeinschaftsschule (Jahrgang 5-10) am Standort Marquardplatz geben. Werden die Zahlen der aktuellen Schulstatistik des Schuljahres 2021/2022 zugrunde gelegt, so hätte die separate Grundschule am Standort Brockestraße 115 Schüler:innen und die separate Gemeinschaftsschule am Standort Marquardplatz 344 Schüler:innen. Diese Zahlen entsprechen der Mindestgröße für die Einrichtung einer Schule nach §§ 58 Abs. 2, 52 Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (SchulG vom 24.01.2007) i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 1,2 Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemein bildenden Schulen und Förderzentren (MindGrVO vom 21.03.2017):

	Grundschule	**Gemeinschaftsschule**
Mindestgröße für die Einrichtung einer Schule	80	240
Schüler:innenzahl Julius-Leber-Schule (SJ 21/22)	115	344

In verschiedenen Gremien (Jahrgangsteams, Lehrer:innendienstversammlung, Lehrer:innenkonferenz, Schulkonferenz) wurde das Thema der Trennung ausführlich erörtert. Teilweise waren sowohl Schulträger als auch die Schulaufsicht bei diesen Sitzungen beteiligt. Die pädagogisch-erzieherischen, personellen, räumlich-sächlichen und organisatorischen Vorteile, die für eine räumliche und organisatorische Trennung sprechen, haben die Schüler:innenvertretung, die Elternvertretung, die Lehrer:innen, die Schulleitung sowie die Schulaufsicht überzeugt (siehe Anlage 1) und werden aus Sicht des Schulträgers vollumfänglich unterstützt.

Aus Sicht des Schulträgers hätte die räumliche und organisatorische Teilung der Julius-Leber-Schule insbesondere die folgenden Auswirkungen auf die Schulentwicklung:

- Die Julius-Leber-Schule ist seit dem Schuljahr 2019/2022 eine der ersten Schulen Schleswig-Holsteins, die Teil des Perspektivschulprogramms des Landes sind. Die Förderung läuft über 5 Jahre und bezieht sich auf beide Schulstandorte.
  Perspektivschule heißt in diesem Sinne, dass man Schulen, die in einem sozial belasteten Umfeld agieren, eine Perspektive geben möchte. So werden durch das Programm zusätzliche Mittel für neue Projekte, Kooperationen und Personal sowie für bereits laufende Aktivitäten der Schule bereitgestellt. Sie fördern in herausforderndem Umfeld anspruchsvolle Leistungen ihrer Schüler:innen, sie gestalten eine schulische Umgebung, in der sich alle an der Schule Beteiligten wohlfühlen und sie achten ganz besonders darauf, Bildungs- und damit Chancengerechtigkeit zu sichern.
  Auch durch den Status als Perspektivschule waren die Anmeldezahlen an der Julius-Leber-Schule sowohl im Primar- als auch im Sekundarbereich äußerst gering. Im laufenden Schuljahr 2021/2022 wurden 31 Kinder in der 1. Klasse und 33 Kinder in der 5. Klasse beschult. In diesen beiden Klassenstufen war es gerade so möglich, zwei Klassen einzurichten. Mit der räumlichen und organisatorischen Trennung der Julius-Leber-Schule soll am Standort Marquardplatz wieder eine durchgehend 3-zügige Gemeinschaftsschule implementiert werden, die auch aufgrund ihrer Zentrumsnähe eine ähnliche Attraktivität aufweisen kann wie die frühere Bernt-Notke-Realschule.

- Im Grundschulzuständigkeitsbereich des Standortes Brockesstraße sind in den kommenden Jahren folgende Bauprojekte einzuplanen:
  - Bebauungsplan 01.77.00 „Nördliche Wallhalbinsel“
  - Bebauungsplan 04.39.00 „Bei der Lohmühle / Grünzug“
  - Bauleitverfahren „Nachnutzung Schlachthofgelände Schwartauer Allee“

  Betrachtet man die reinen Meldedaten, so ist auch unter Berücksichtigung eventuell hinzuziehender Kinder mit einem Anstieg der Grundschüler:innenzahlen auf eine Vierzügigkeit bis hin zur Fünfzügigkeit zu rechnen. Vergleicht man jedoch für die zurückliegenden Jahre im o.g. Zuständigkeitsbereich die Zahlen der geborenen Kinder mit den später eingeschulten Kindern, so ist von einer Abwanderung zu anderen Schulen bzw. einem Umzug vor der Einschulung auszugehen. In den letzten drei Jahren wurde nur die Hälfte der im Bezirk gemeldeten Kinder auch dort eingeschult. Bleibt dieses Verhalten, ist von einer Zwei- bis Dreizügigkeit auszugehen.
  Um für diese Kinderzahl auch die erforderliche Anzahl an Räumlichkeiten, die sich aus dem Rechtsanspruch auf einen Ganztagsplatz ab 2026 ergeben, am Standort Brockesstraße vorhalten zu können, wäre eine räumliche Trennung des Primar- und des Sekundarbereiches an der Julius-Leber-Schule erforderlich und damit eine organisatorische Trennung der beiden Schularten zweckmäßig.

Vor dem Hintergrund dieser Schulentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck für die Grundschulen wird am Standort Brockesstraße folgerichtig dringend eine Akzeptanz der eigenständigen Grundschule im Schulbezirk bei den Eltern benötigt, weil sich deren Kinder mit Blick auf den Gesetzesanspruch Ganztag nicht an den benachbarten Grundschulstandorten weiterhin anmelden können.

Durch die organisatorische Trennung sind pro Monat insgesamt 20 Stunden zusätzlich für die Sachbearbeiter:innen in den Schulbüros vorzusehen. Dies führt zu einer finanziellen Mehrbelastung von ca. 7.010 EUR pro Jahr (ca. 29,21 EUR pro Stunde).

Nachdem die zuständige Schulaufsichtsbehörde den Antrag auf die organisatorische Teilung der Julius-Leber-Schule am 23.02.2022 gemäß § 61 Abs. 1 SchulG genehmigte, müsste die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck dem Antrag zur organisatorischen Trennung der Julius-Leber-Schule zum Beginn des Schuljahres 2022/2023 zuzustimmen, damit das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur über den Antrag abschließend entscheiden kann. Rechtzeitig zum Vollzug der organisatorischen Trennung würde eine separate Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Namensgebung der getrennten Schulen eingeholt werden.

Anlagen:
Anlage 1 - Gemeinsame Stellungnahme der Schulleitung und der Schulaufsicht bzgl. des Antrages zur organisatorischen Trennung der Julius-Leber-Schule

Anlage 2 - Auszug aus dem Geoportal für beide Standorte

Anlage 3 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Monika Frank

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Schleswig-Holstein
Ministerium für Bildung,
Wissenschaft und Kultur

Schulamt in der Hansestadt Lübeck
Kronsforder Allee 2-6, 23539 Lübeck

Kreiselternbeiräte der Grundschulen/
Förderzentren und Gemeinschaftsschulen in der
Hansestadt Lübeck

Schulamt in der Hansestadt Lübeck

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: /
Meine Nachricht vom: /

Schulrätin Susanne Werger-von Bergen
susanne.werger-vonbergen@schulamt.landsh.de
Telefon: 0451-122/4090/
Telefax: 0451- 122/4097/

Antrag zur organisatorischen Trennung der Julius-Leber-Schule

Mit der Bitte um Zustimmung der Kreiselternbeiräte (Termin 22. Februar 2022)

1. Rechtliches

1.1. Trennung/ Neubildung von Schularten

Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) Vom 24. Januar 2007*
§ 58 Errichtung

(1) Der Schulträger entscheidet über die Errichtung einer Schule. Die Entscheidung des Schulträgers bedarf der Genehmigung der Schulaufsichtsbehörde.
(2) Die Genehmigung setzt voraus, dass unter Berücksichtigung der Schulentwicklungsplanung des Schulträgers und des Kreises für die Errichtung der Schule ein öffentliches Bedürfnis besteht und die nach § 52 bestimmte Mindestgröße eingehalten wird.
(3) Der Schulträger ist verpflichtet, eine Schule zu errichten und zu unterhalten, wenn die Genehmigung durch die Schulaufsichtsbehörde erteilt worden ist.

§ 61 Genehmigung und Anordnung durch die Schulaufsicht

(1) Die Teilung einer Schule und der Wechsel des Schulträgers bedürfen der Genehmigung der Schulaufsichtsbehörde.

1.2. Aktueller Stand

- Siehe Schulfeedback Juni 2020
- Überlastungsanzeige aus dem Kollegium (Dezember 2021)

Bis zum Beginn der Umbauarbeiten wurden die Jahrgänge:

- 1-6 in der Brockestraße,
- die Jahrgänge 7-10 am Marquardplatz beschult.

Das hatte zur Folge, dass die Jahrgänge der Sekundarstufe an getrennten Standorten ansässig waren.

Mit der Fertigstellung der Renovierungen zum Sommer 2022 und dem ab 2026 bestehenden Rechtsanspruch auf einen Ganztagsplatz beginnend mit der 1. Jahrgangsstufe in Grundschulen entstand der Wunsch zuerst nach räumlicher Trennung der beiden Schularten, im weiteren Prozess auch nach **organisatorischer Trennung.**

In verschiedenen Gremien (Jahrgangsteams, Lehrerdienstversammlung, Lehrerkonferenz, Schulkonferenz) wurde diese Thema ausführlich erörtert. Teilweise waren sowohl Schulträger als auch die Schulaufsicht bei diesen Sitzungen beteiligt.

2. Umsetzung

2.1. Beschluss Lehrerkonferenz 24.01.2022

Antrag der Lehrerkonferenz vom 24.01.2022 an die Schulkonferenz

(auf der Lehrerkonferenz einstimmig verabschiedet)

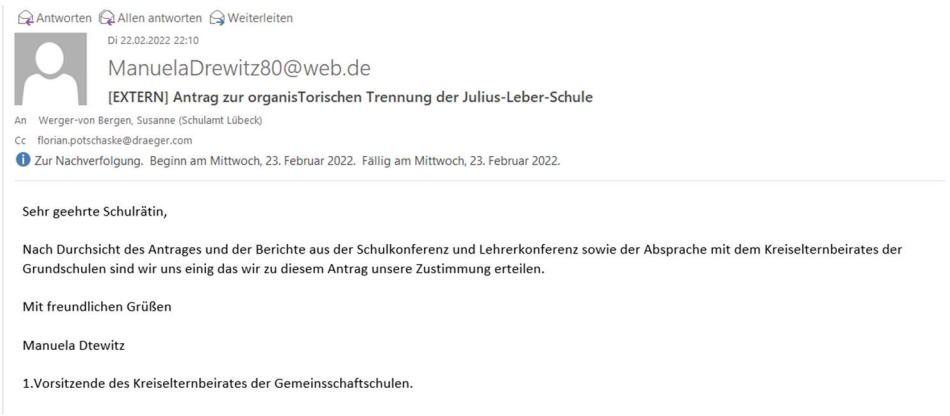
„Die Schulkonferenz möge beschließen, dem Antrag der Lehrerkonferenz auf Teilung der Julius-Leber-Grund- und Gemeinschaftsschule in eine separate Grundschule (Jg. 1-4) im Gebäude Brockesstr. 59-61 sowie in eine separate Gemeinschaftsschule (Jg. 5-10) im Gebäude Marquardplatz 7 zuzustimmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt, frühestens zum 01.08.2022."

2.2. Beschluss Schulkonferenz 03.02.2022

„Die Schulkonferenz möge beschließen, dem Antrag der Lehrerkonferenz auf Teilung der Julius-Leber-Grund- und Gemeinschaftsschule in eine separate Grundschule (Jg. 1-4) im Gebäude Brockesstraße 59-61 sowie in einer separate Gemeinschaftsschule (jg. 5-10) im Gebäude Marquardplatz 7 zuzustimmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt, frühestens zum 01.08.2022."
einstimmig

2.3. Anhörung der Kreiselternbeiräte

Die Kreiselternbeiräte wurden durch die Schulaufsicht über die Absichten der organisatorischen Trennung informiert. Diese berieten sich und meldeten am 22.02.2022 eine gemeinsame zustimmende Einschätzung zurück:



Antworten Allen antworten Weiterleiten

Di 22.02.2022 22:10

ManuelaDrewitz80@web.de

[EXTERN] Antrag zur organisTorischen Trennung der Julius-Leber-Schule

An Werger-von Bergen, Susanne (Schulamt Lübeck)

Cc florian.potschaske@draeger.com

Zur Nachverfolgung. Beginn am Mittwoch, 23. Februar 2022. Fällig am Mittwoch, 23. Februar 2022.

Sehr geehrte Schulrätin,

Nach Durchsicht des Antrages und der Berichte aus der Schulkonferenz und Lehrerkonferenz sowie der Absprache mit dem Kreiselternbeirates der Grundschulen sind wir uns einig das wir zu diesem Antrag unsere Zustimmung erteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Manuela Dtewitz

1.Vorsitzende des Kreiselternbeirates der Gemeinsschaftschulen.

2.4. Begründungen aus der Schule/ Schulaufsicht

Förderliche Effekte nach Trennung der Schularten

Vor dem Hintergrund der im Schulfeedback benannten Handlungsfelder können folgende Effekte zur Stärkung der beiden eigenständigen Schularten identifiziert werden.

Pädagogisch/ Erzieherisch

Die Grundschule benötigt zur Umsetzung der ab 2026 per Rechtsanspruch gesicherten Ganztagsschule einen sicheren Lern- und Lebensort für jüngere Kinder.

Die Überschneidung von Themen der Grundschule und Themen der Sekundarstufe ist oft nur gering, viel konzeptionelle Arbeit kann bei einer Trennung gewinnbringender bearbeitet werden.

Viele Eltern wünschen sich den geschützten Rahmen einer Grundschule, der Übergang vom Kindergarten in die Grundschule ist für viele ein sehr großer Schritt. Davon haben umliegende Grundschulen lange profitiert.

Es besteht die berechtigte Hoffnung auf bessere Elternbeteiligung und ein friedlicheres Klima an der Schule.

Weitere Argumente direkt aus der Julius-Leber-Schule

- Einfachere Strukturen, Kommunikation und Ausrichtung ohne zwei Schulsysteme
- einfacherer Vertretungsplan, Stundenplan
- bessere Außenwirkung auf Eltern und Schüler
- Reduzierter Umfang der Gesprächspartner, da Kollegium übersichtlicher →Entlastung für alle LuL, auch SuS, sowie Eltern
- Klare Trennung organisatorischer Inhalte→ *Entlastung*
- Wegfall der z.T. tgl. Standortwechsels → Struktur vor Ort stabil. Schulregeln (Rituale) besser altersgemäße Umsetzung
- Neuanmeldungen 5 auch eher mal aus anderem Umfeld realistischer
- Orientierungsstufe 5/6 im Team leistbar durch klare Lehrerbindung →Beziehungsarbeit besser in kleineren Strukturen
- (GemS) Neues Haus, neuer Standort, neuer Name→Chance der neuen Identität
- Klarheit bei Wünschen, Pflichten und Aufgabenfelder für ALLE Beteiligten →Identität mit eigener Schule
- Fokussierte Einbindung der Sozialarbeit
- Höhere Chance einer angemessenen Versorgung der Schülerschaft
- Spezifischere Zielformulierung (Perspektivschule)
- Offene Gestaltung von Mensa und Lesekaffee in GemS, da ältere SuS
- Eltern finden direkt die richtige Schule und Ansprechpartner
- Entlastung Sekretariat, besserer Zugang für alle Beteiligten

Personell

Schülerinnen und Schüler

- Erleben einer Struktur von „Kleinen“ und „Großen“
  Die Effekte, dass Viertklässler*innen eine enorme Stärkung erfahren, dadurch dass ihnen Verantwortungen und Rechte von „Großen“ eingeräumt werden können, ist für die Persönlichkeitsentwicklung förderlich.

- weniger Konflikte zwischen Grundschülern und "Großen"
- Höheres Sicherheitsgefühl (GS, Vertrautheit) und mehr Platz auf dem Pausenhof

Lehrkräfte

- Lehrerausbildung nach Primar- und Sekundarstufe getrennt, somit genau für ihre Ausbildung einsetzbar
- Stufenbezogene Fachschaften arbeiten gemeinsam an EINEM Standort

Mitarbeitende

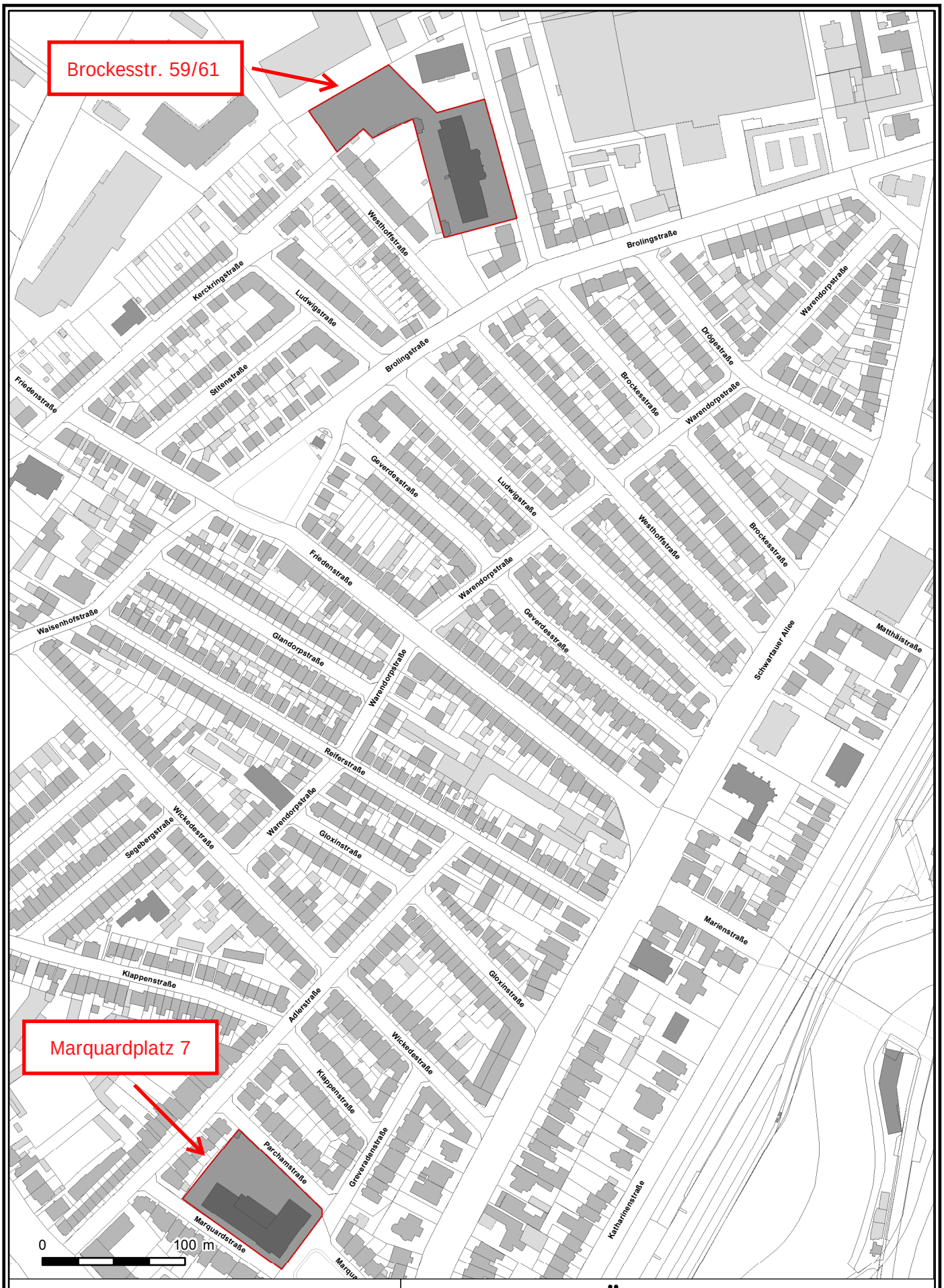
- Umsetzung neuer päd. Konzepte einfacher (SSA)
- Weniger Beseitigung von Schäden (Hausmeister)
- Arbeitsbereich überschaubarer (Sekretariat)

Räumlich/ Sächlich

Vorteile für die zwei Standorte:

- bessere Ausnutzung der Räumlichkeiten, mehr Platz für Diff.-räume etc.
- kein Pendeln mehr, d. h. Identifikation mit einer Schule
- Ressourcen werden gebündelt
- keine hektischen Pausen und Zerrissenheit (Lehrergesundheit)
- 2 Gebäude und 2 Schulleiter, d. h. mehr Leitungspersonal
- Schulen wie im Land vorgesehen als Institution an einem Ort
- Ausstattung und Material stufenspezifisch verfügbar laut Fachanforderungen
- Kein Pendeln
- mehr Differenzierungsräume, weniger Doppelnutzung (Fachräume, Ganztagsräume…)
- Schulhof bietet mehr Platz
- Umsetzung RaumPlusKonzept
- Koordination und Aktenlage jeweils abgeschlossen→*schafft Struktur*

Lübeck, 23.02.2022 Schulrätin Susanne Werger-von Bergen



Maßstab 1:3.573

Datengrundlage:
© Geoportal der Hansestadt Lübeck
ALKIS®; © LVermGeo SH, 03/2022

N

Hansestadt LÜBECK
Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

Auszug aus dem Geoportal Lübeck

Bearbeiter: 401 Schule u. Sport (Schubert)
Datum: 21.03.2022

Bereich: 4.401 Schule und Sport **Anlage zur Vorlage vom**
Produkt: 218201 Gemeinschaftsschulen **VO-Nr.: VO/2022/11025**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	**-2.921,00**	-7.010,00	-7.010,00	-7.010,00
Saldo Ergebnisplan	**-2.921,00**	**-7.010,00**	**-7.010,00**	**-7.010,00**
Einzahlungen	**0,00**	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**-2.921,00**	-7.010,00	-7.010,00	-7.010,00
Saldo Finanzplan	**-2.921,00**	**-7.010,00**	**-7.010,00**	**-7.010,00**

2022	Ergebnisplan	Finanzplan
Mittel **veranschlagt**	x	x
Zusätzl. **zu ordnen**		
Haushalts**belastend**	x	x
Haushalts**entlastend**		
Haushalts**neutral**		

Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
x	x

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	218201 000.50XXXXX	Gemeinschaftsschulen/Personalaufwendungen	**-2.921,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-2.921,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	241001 000.70XXXX	Gemeinschaftsschulen/Personalaufwendungen	**-2.921,00**
		Saldo Finanzplan	**-2.921,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10792
öffentlich

Lübeck, 19.01.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Frank Grünwaldt (E-Mail: frank.gruenwaldt@luebeck.de Telefon: 122-6593)

Projektfreigabe "Trave Grund- und Gemeinschaftsschule - Sanierung und Erweiterung" Kirchplatz 7, 23569 Lübeck (Kücknitz), über 175.000,- EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.02.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Dem Bürgermeister wird die Projektfreigabe für die Baumaßnahme „Trave Grund- und Gemeinschaftsschule – Sanierung und Erweiterung“ auf der Grundlage der eingereichten und vorliegenden EW-Bau erteilt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
4.401 Schule und Sport	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine konkrete Beteiligung ist im Zuge der Ausführungsplanung für die Außenanlagen vorgesehen.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1 und 2)

	☐	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☐	Nein
	☒	Ja – Begründung: Bei den Planungen zum Projekt wurde auf den beschlossenen Klimanotstand reagiert, so dass Nachhaltigkeit durch Gründach sowie die Nutzung regenerativer Energien (PV) berücksichtigt wurde.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Bei der Trave Grund- und Gemeinschaftsschule handelt es sich um ein L-förmiges denkmalgeschütztes Gebäude (Hauptgebäude, Turnhalle und Hausmeisterwohnung) aus dem Jahr 1929. Dieses wird durch einen Anbau (ein- bzw. zweigeschossiger Erweiterungsbau) aus den Jahren 1970/1971 ergänzt, welcher die Verwaltung sowie weitere Schulräume und die Mensa beinhaltet. Direkt am Anbau wurde 2015 eine KiTa angeschlossen, welche funktional unabhängig von der Schule betrieben wird, deren Rettungswege aber im Zusammenhang mit dem zweigeschossigen Anbau stehen.
Die Schule befindet sich in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand und benötigt zusätzliche Flächen und Räume, welche im Bestandsgebäude nicht abgebildet werden können.
Durch den geplanten Abriss des eingeschossigen Verwaltungstraktes sowie durch einen neu geplanten zweigeschossigen Verwaltungstrakt mit Klassenräumen, werden diese Defizite behoben.
Auch die Anforderung der Herstellung der kompletten Barrierefreiheit findet in der Planung Berücksichtigung und wird durch den neuen Aufzug im Eingangsbereich der Schule sichergestellt.
Die erstellte EW-Bau fasst die zur Sanierung erforderlichen Umbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der perspektivischen Nutzungsanforderungen und Bedarfe zusammen.

Maßnahmenbeschreibung
Die Sanierung und Erweiterung der Trave Grund- und Gemeinschaftsschule gliedert sich aufgrund der verschiedenen Gebäudekomplexe in drei zu bearbeitende Bereiche: Zum einen der unter Denkmalschutz stehende Altbau mit der Turnhalle, der eingeschossige Verbindungstrakt der Verwaltung sowie den zweigeschossigen Erweiterungsbau aus den 70er Jahren.

Somit sind die geplanten Arbeiten auch in unterschiedliche Bauabschnitte aufgeteilt. Die Sanierungsarbeiten umfassen folgende bautechnische Maßnahmen:

- Baumaßnahmen zur brandschutztechnischen Ertüchtigung
- Baumaßnahmen zur haustechnischen Ertüchtigung (z.B. komplette Erneuerung der Elektroinstallationen, Wasserversorgung, Heizungsanlage, Lüftungsanlage Mensa)
- Schadstoffsanierungen
- Baumaßnahmen zum Unfallschutz und der Verkehrswegesicherung
- Instandsetzung inkl. statischer Ertüchtigung (z.B. Dach und Dachstuhl)
- Änderung von Raumbezügen und inneren Strukturen zur Umsetzung der Anforderungen aus dem Raumprogramm
- Berücksichtigung ökologischer Belange (PV-Anlage, Dachbegrünung)
- Interimsmaßnahmen zur Bauausführung im laufenden Betrieb

Die zum Schulstandort gehörige Turnhalle, welche nach dem Schulbetrieb auch vom Vereinssport genutzt wird, wird vollumfänglich saniert, d.h. alle Umkleidebereiche werden neu strukturiert, gefliest und mit haustechnischen Medien (Strom, Wasser) neu versorgt. Die Halle erhält ebenfalls einen neuen, flächenelastischen Sporthallenboden inkl. Spielfeldmarkierung. Neben einer neuen Dacheindeckung wird auch die ballwurfsichere Verglasung in der Turnhalle ergänzt bzw. hergestellt. Das veraltete Geräteraumtor wird erneuert und aktuelle Sicherheitsstandards angepasst. Der nicht vorhandene Prallschutz soll nach detaillierter Absprache mit der Denkmalpflege ergänzt werden.

Das denkmalgeschützte Hauptgebäude wird vollumfänglich saniert. Neben der brandschutztechnischen Sanierung werden auch sämtliche Schadstoffe entfernt. Das Gebäude erhält eine neue Elektro- sowie Trinkwasserinstallation. Alle Sanitärräume erhalten neue Objekte und werden zum Teil neu strukturiert.
Die Klassenräume werden zum Teil neu aufgeteilt und erhalten dadurch entsprechende Differenzierungsräume.
Alle Wandflächen erhalten neue Anstriche. Historische Fliesen und Fliesenbeläge bleiben erhalten und werden bei Bedarf repariert. In den Klassenräumen vorhandenes Parkett wird saniert.
Alle Räume erhalten an den Decken Akustikmaßnahmen. Die historischen Holzfenster und Türen bleiben erhalten. Sie werden geprüft, repariert, gestrichen und teilweise instandgesetzt.
Als zweiten Flucht- und Rettungsweg erhält der Westflügel des Altbaus eine neue Außentreppenanlage aus verzinktem Stahl.
Die bestehende Dachkonstruktion im Altbau ist sehr sanierungsbedürftig und muss statisch ertüchtigt werden. Dies geschieht in traditioneller Holzbauweise mit seitlichen Verstärkungshölzern. Das komplette Dach erhält eine neue Eindeckung.
Das gesamte Schulgebäude wird zukünftig mit Fernwärme versorgt. Hierzu wird eine neue Fernwärmestation im Heizraum des Altbaus entstehen. Eine aktuell das Schulgelände kreuzende bestehende Fernwärmeleitung wird an anderer Stelle neu verlegt.

Nach Abriss des eingeschossigen Verwaltungstraktes aus den 70er Jahren entsteht an dieser Stelle ein zweigeschossiger Neubau. Dieser beinhaltet neben einem neuen, klar strukturierten Eingangsbereich den Aufzug sowie im Erdgeschoss die Verwaltungsräume, wie z.B. Schulleiterbüro, Konrektorbüro, Sekretariat, Lehrerzimmer, außerdem auch neue WC-Anlagen für Schüler:innen.
Im 1. OG befinden sich dann die erforderlich gewordenen sechs neuen Klassenräume. Durch den ebenfalls im Neubau integrierten barrierefreien Aufzug als Durchlader mit fünf Haltestellen ist die komplette Schule barrierefrei erreichbar.
Die neue Dachfläche wird als Gründach ausgeführt und erhält eine PV-Anlage. Die erzeugte Leistung der PV-Anlage soll zu 100% vor Ort als Eigenverbrauch genutzt werden.

Der zweigeschossige „Neubau-Gebäudeteil“ aus den 70er Jahren wird grundsätzlich wie das Hauptgebäude saniert, wobei hier die innerhalb der letzten zehn Jahre bereits sanierten Nutzungsbereiche Mensa, Lehrküche, Werkraum, NawiRaum im EG geschützt werden und von weiterer Sanierung ausgeschlossen werden. Im Bereich der Mensa Küche gibt es bauliche Änderungen, die aus technischen Notwendigkeiten resultieren (Einbau einer Lüftungsanlage). Im OG werden zusätzliche Differenzierungsräume entstehen sowie neue WC-Anlagen für Schüler:innen.

Zur möglichst kompletten Planung und Kostenermittlung der vorliegenden EW-Bau wurden neben den Architekten noch folgende Fachplanungsdisziplinen im Projekt berücksichtigt:

- Technische Ausrüstung: Haustechnikplanung
- Tragwerksplanung
- Bauphysik: Wärmebilanzierung
- Brandschutz
- Schadstoffgutachten

- Bodengutachten

Die während der Durchführung der Baumaßnahme benötigte Baufreiheit in den Gebäuden wird durch eine Containeranlage sichergestellt, welche am Schulstandort Schulzentrum Kücknitz interimsweise errichtet wird.

Die nach der Maßnahme erforderliche Neugestaltung des kleinen Schulhofes wird nach Projektfreigabe bearbeitet und geplant. Ein entsprechender Kostenansatz ist in der vorliegenden EW-Bau enthalten.

Kosten:
Die erstellte EW-Bau wurde dem Bereich Haushalt und Steuerung vorgelegt. Der Leistungsumfang des Gesamtprojektes ist in der vorliegenden EW-Bau zusammengestellt worden und umfasst einen Gesamtbedarf an finanziellen Mitteln i.H.v. 10.986.000,- EUR brutto.

Zusätzlich sind für die Interimscontainer für Planung, technische Gebäudeversorgung, Herrichtung des Standortes, Aufbau, Vorhaltung, Rückbau und Wiederherstellen der Fläche konsumtive Gelder in Höhe von ca. 975.000,- EUR erforderlich.

Für Planungsleistungen sind bisher ca. 366.000,- EUR gezahlt worden.

Von den Gesamtkosten standen für 2021 Haushaltsmittel i.H. von 500.000,- EUR zur Verfügung.
Der Haushaltsanmeldung 2022 liegt eine Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2018 zugrunde. In dieser war der Ansatz für Neubau und Abriss, sowie Interims-container am Standort Schulzentrum Kücknitz nicht enthalten. Es werden entsprechende Haushaltsmittel für die weitere Umsetzung der Maßnahme in 2023 ff. zu beantragen sein.

Die Maßnahme ist unter dem bestehenden PSK 111029 353 7851000 geordnet.

Projektablauf:
Nach erfolgter Projektfreigabe ist folgender Projektablauf geplant: Beauftragung der LP 4-6 bei den Fachplaner im 1. Quartal 2022, so dass ein Baubeginn 2023 und eine Fertigstellung 2026 angestrebt wird.

Die Freigabe im HA am 08.02.2022 ist erforderlich, um die Kapazitäten der Fachplaner für die anstehenden Leistungsphasen zu binden.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen (investiv)
Anlage 2: Finanzielle Auswirkungen (konsumtiv)
Anlage 3: Grundriss Entwurfsplanung
Anlage 4: Ansichten Entwurfsplanung

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651 Gebäudemanagement
Produkt: 111029
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage zur Vorlage vom 19.01.2022
VO-Nr.: VO/2022/10792
INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2021	2022	2023	2024
Erträge					
Aufwendungen	-10.986.000,00				
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	Fertigstellung ist ab dem Jahr 2026 geplant				
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-10.986.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-4.943.700,00	-329.580,00	-329.580,00	-329.580,00	-329.580,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	-10.986.000,00	-328.600,00	-500.000,00	-3.370.000,00	-3.370.000,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-10.986.000,00	*(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)*			

2021	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**	X	X		
Haushalts**belastend**	X	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2021	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00

2021	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 353 7581000	Trave GGS Kirchplatz 7 - Grundinstandsetzung	-328.600,00
		Saldo Finanzplan	-328.600,00

Bereich: 5.651 **Anlage zur Vorlage vom 19.01.2022**
Produkt:111 029 000 **VO-Nr.: VO/2022/10792**

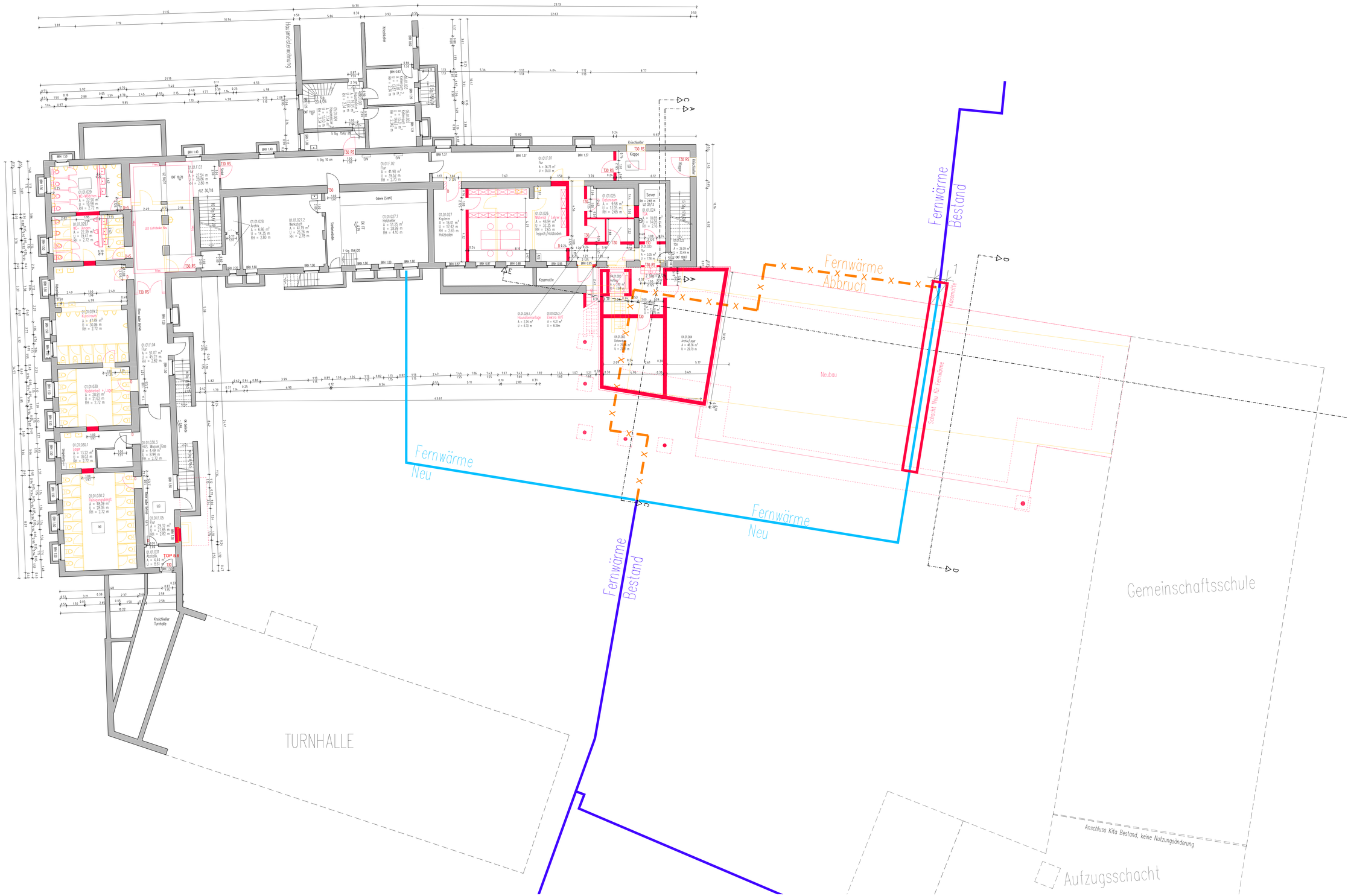
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026	2027
Erträge					
Aufwendungen	-143.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo Ergebnisplan	-143.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	-143.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo Finanzplan	-143.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2023	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**	X	X		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2023	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
Aufwendungen:	111029 000 5211012	Gebäudemanagement/ Abriss-/Abbruchkosten von Geb.	-143.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-143.000,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
Auszahlungen:	111029 000 5211012	Gebäudemanagement/ Abriss-/Abbruchkosten von Geb.	-143.000,00
		Saldo Finanzplan	-143.000,00


Fernwärme Bestand
Fernwärme Abbruch
Fernwärme Neu
Fernwärme Neu
Fernwärme Bestand
Kälteanlage
Schacht Neu für Fernwärme
Neubau
Gemeinschaftsschule
Anschluss Kita Bestand, keine Nutzungsänderung
Aufzugsschacht
TURNHALLE
Kriechkeller Turnhalle
Galerie (Stahl)
Kasematte
Kriechkeller
Hauptversorgung
Kriechkeller
Klappe
Server
Archiv/Lager
Archiv/Lager
Archiv/Lager

Anschluss Kirche

OKF 1.OG = 25,36

Alle Klassenräume ohne Akustik

Einsteinsweg Spielfeld

Pyramide

Turm

Steg

Wippe

Turm

Bank

Klettergerüst

Eingang

Eingang

Aufzug

Pultschutz neu

Deckenbekleidung neu

Sportboden neu

Tür Glas neu

Tür Stahl neu

Tür Alu neu

Tür Holz neu

Tür Holz RS

Tür Glas RS

Tür Stahl RS

Tür Alu RS

Tür Holz EI30 RS

Tür Glas EI30 RS

Tür Stahl EI30 RS

Tür Alu EI30 RS

Tür Holz EI90 RS

Tür Glas EI90 RS

Tür Stahl EI90 RS

Tür Alu EI90 RS

Tür Holz EI90 A+M RS

Tür Glas EI90 A+M RS

Tür Stahl EI90 A+M RS

Tür Alu EI90 A+M RS

LEGENDE

BESTAND		F60	
Abbruch		F90	
Neu		F90 A+M	
F30			

Zeichnungsgrundlage:
Bestandspläne vom: Oktober 2017, es erfolgte kein örtliches Aufmaß

AB NB GS TH

N

LÜBECK PLANT UND BAUT

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:
FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN
GEBÄUDEMANAGEMENT
23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG:

BEREICH:

ARCHITEKT / FACHPLANER:
kp architekten
Klünder Prüser Architekten PartmbB
Sandstraße 17-23, 23552 Lübeck
Tel.: 0451.6130 5360 Fax.: 0451.6130 5361
mail@k-p-architekten.de

BEARBEITET: 30.08.2021 mg

GEZEICHNET: 08.04.2020 AP

BAUVORHABEN:
TRAVE GRUND- UND GEMEINSCHAFTSSCHULE
KIRCHPLATZ 7
23569 LÜBECK

ERWEITERUNG UND SANIERUNG

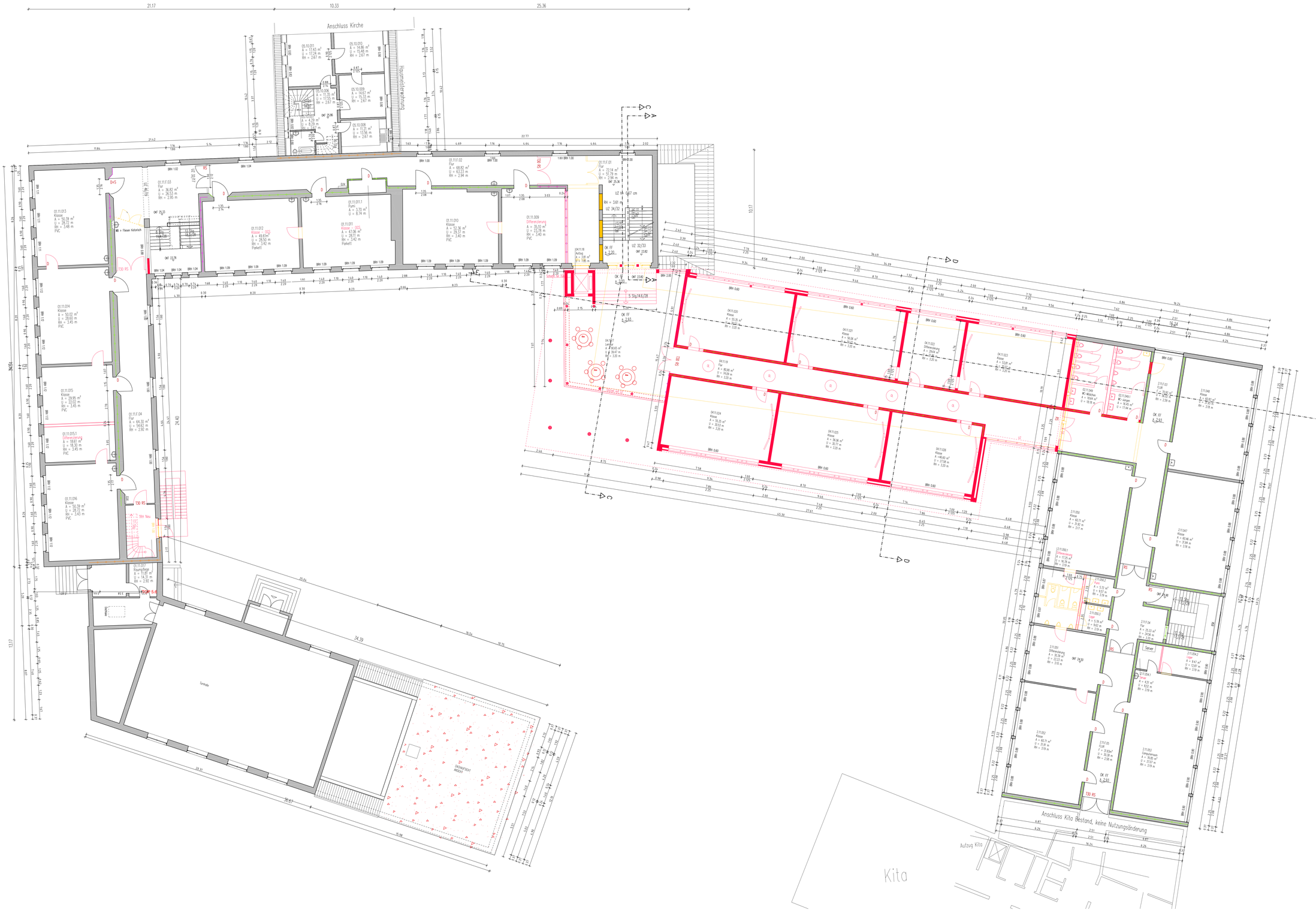
ENTWURFSPLANUNG

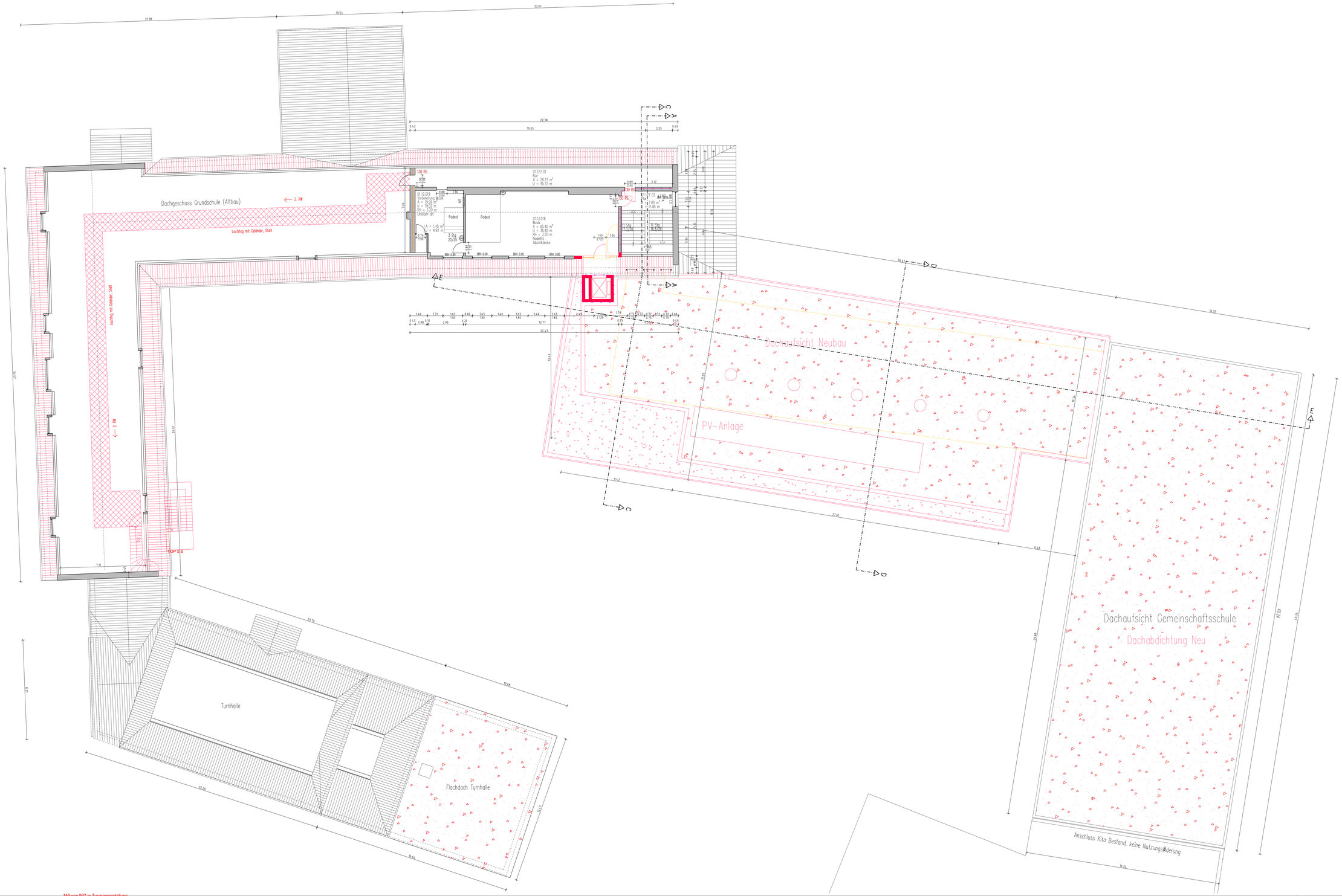
PL-NR.: TGG 30 10 20210909

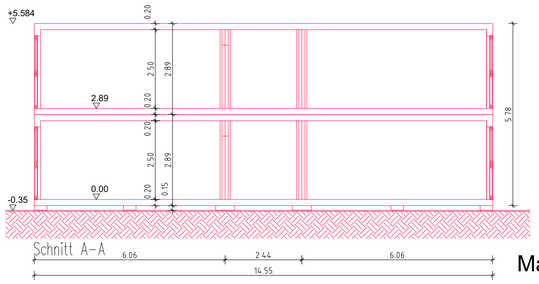
GRUNDRISS
ERDGESCHOSS

M. 1 : 100

FORMAT: DIN 1328 x 841


Anschluss Kirche
Hausmeisterwohnung
Turnhalle
Anschluss Kita Bestand, keine Nutzungsänderung
Aufzug Kita
Kita
Server
Sprinkler
Sprinkler Pumpe
Sprinkler Steuerung
Sprinkler Tank
Sprinkler Trockenanlage
Sprinkler Verteiler
Sprinkler Wasserzähler
Sprinkler Zentrale
Sprinkler Zubringer
Sprinkler Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Steuerung
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Verteiler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Wasserzähler
Sprinkler Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zubringer Zentrale
Sprinkler Zubringer


Dachgeschoss Grundschule (Altbau)
2. RW
Laufsteg mit Geländer, Stahl
01.12.019
Vorbereitung WDK
A = 19.99 m²
U = 19.02 m
RH = 3.20 m
Linoleum ggf.
01.12.F.01
Flur
A = 28.23 m²
U = 45.72 m
01.12.018
Mensa
A = 65.40 m²
U = 32.40 m
RH = 3.20 m
Nadelfilz
Akustikdecke
Podest
Podest
T30 RS
BRH 0.90
BRH 0.90
BRH 0.90
01.12.022
7.00 m²
11.00 m
01.12.026
12.17.05
01.12.025
12.17.05
Dachaufsicht Neubau
PV-Anlage
Dachaufsicht Gemeinschaftsschule
Dachabdichtung Neu
Anschluss Kita Bestand, keine Nutzungsänderung
TOP 5.6
Turnhalle
Flachdach Turnhalle
21.38
10.54
22.61
22.38
19.25
2.25
0.43
36.41
16.32
27.61
9.42
6.48
23.76
10.68
19.26
16.84
13.9
43.57
23.87
42.09
14.24
39.74
8.56
19.43
22.43
12.77
2.95
1.31
1.64
0.82
1.80
0.98
0.10
0.20
0.75
0.68
7.11
1.45 m²
4.92 m
3.50x
20/25
2.50
1.90
2.05
1.85
1.95
3.12
2.00
0.89
2.00
1.36
0.90
0.30
0.25
0.50
0.70
0.72
0.70
0.72
0.70
0.72

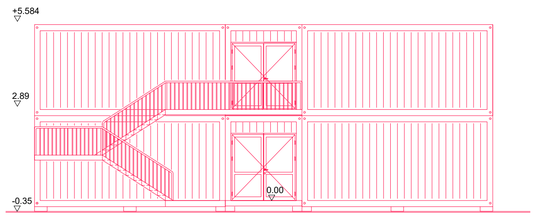


Schnitt A-A

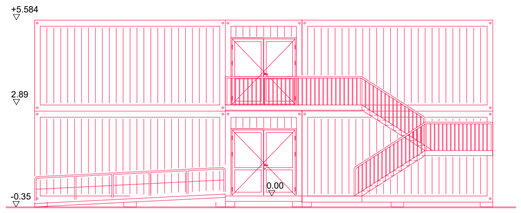
6.06 | 2.44 | 6.06

14.55

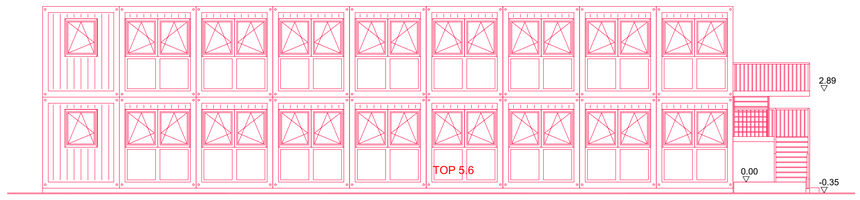
Maßstab 1:100



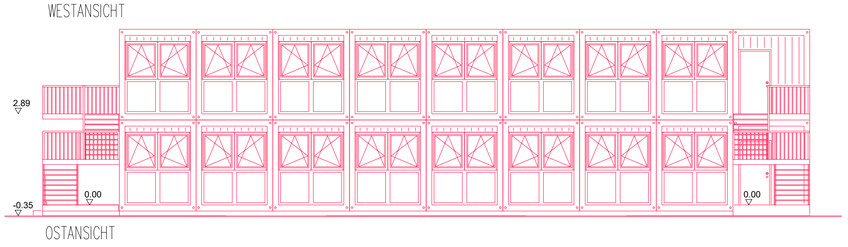
NORDANSICHT



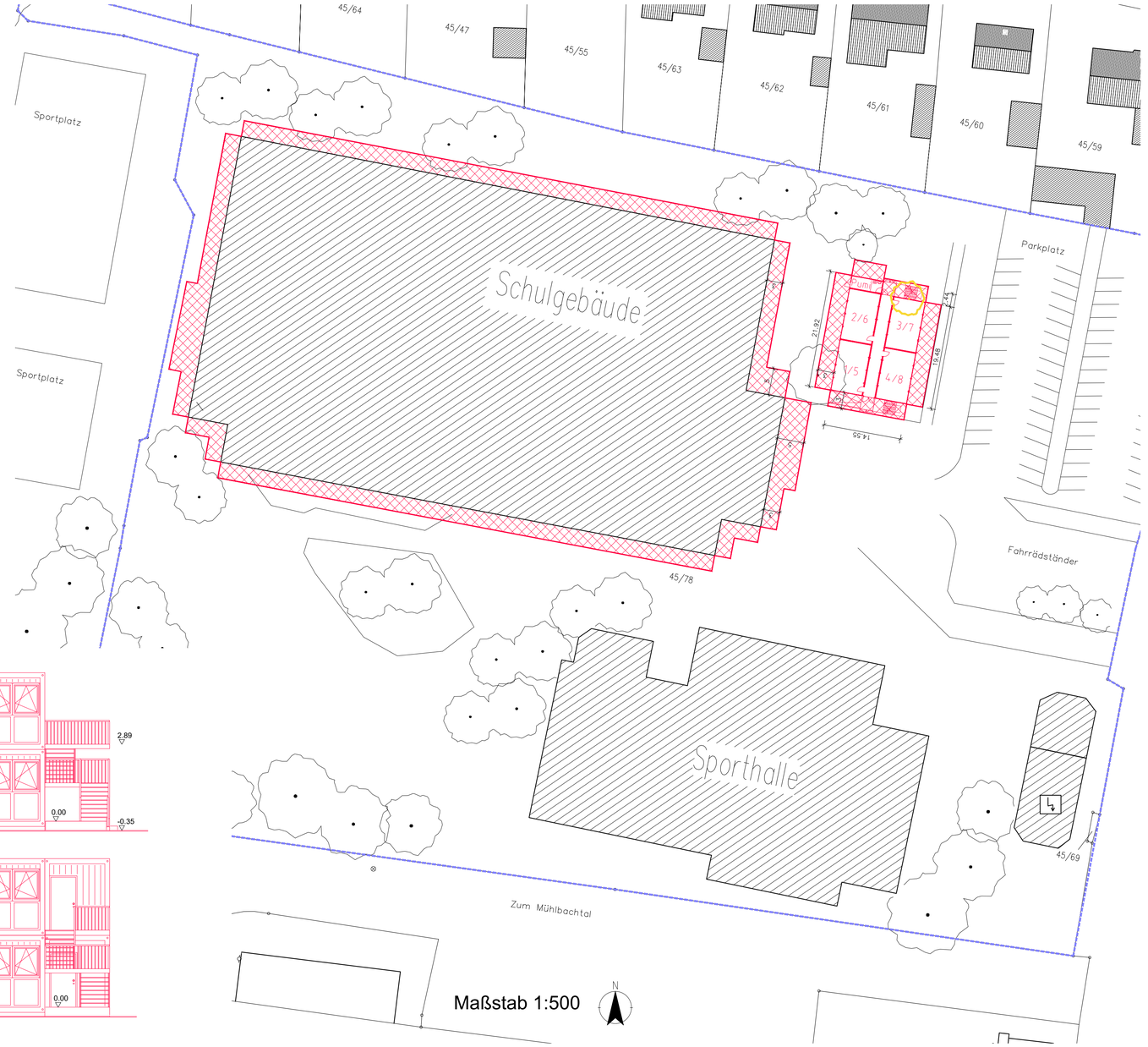
SÜDANSICHT



WESTANSICHT



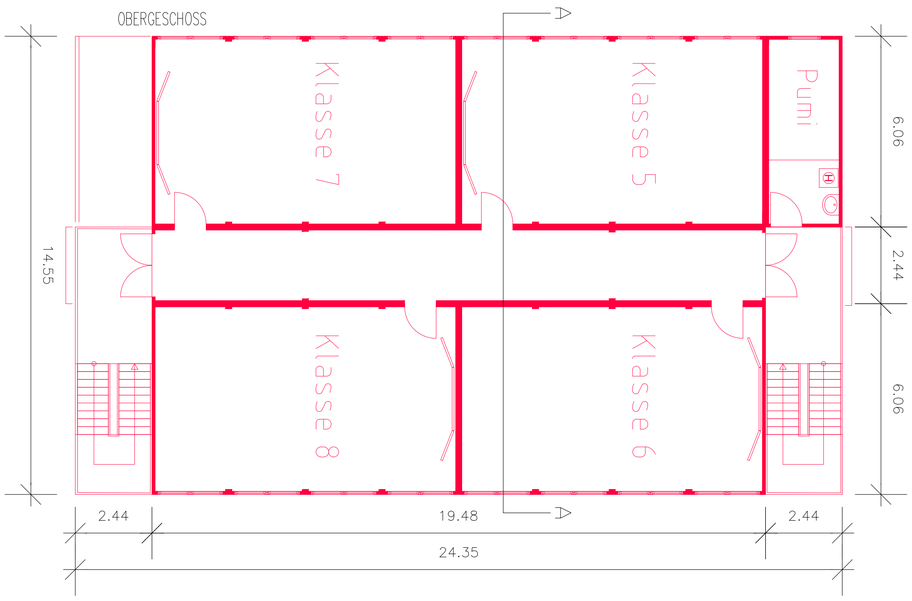
OSTANSICHT



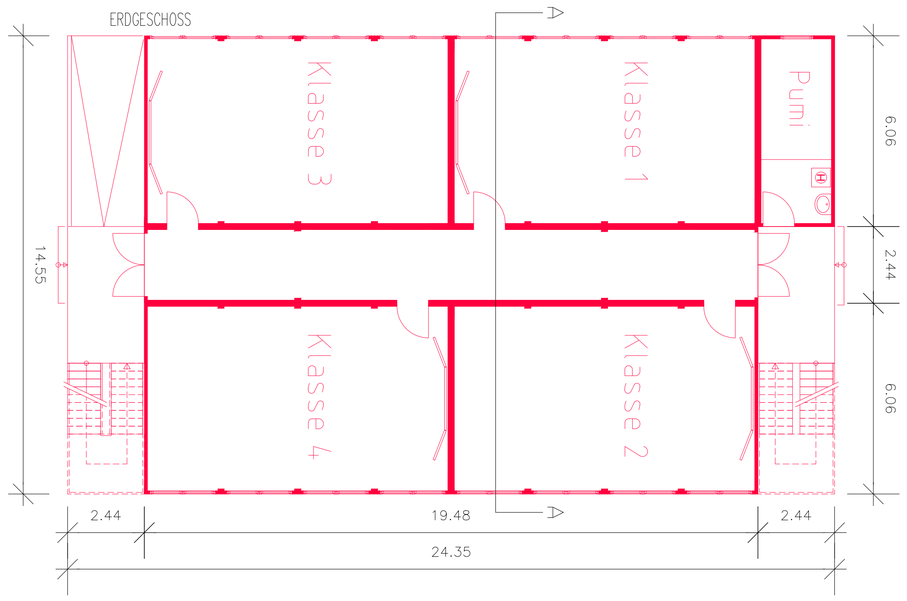
Maßstab 1:500

N

OBERGESCHOSS



ERDGESCHOSS



Maßstab 1:100

Grundstück Interimsanlage:
Flurstück: 45/78
Grundfläche Container: 295,93m²
Grundstücksgröße: 2.6875,19 m²
Gemeinde: Lübeck
Gemarkung: Kücknitz

Standort: Kücknitzer Hauptstraße 26
23569 Lübeck

ZEICHNERISCHE DARSTELLUNG

BESTAND | NEUBAU | ABBRUCH
GRUNDSTÜCKSGRENZE | ABSTANDSFLÄCHEN

Zeichnungsgrundlage:
Bestandspläne vom: 18.10.2018, es erfolgte kein örtliches Aufmaß
+/- 0.00 = OKFFB Haupteingang Mädchenschule; entspricht 6,75m üNN

LÜBECK PLANT UND BAUT

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:
FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN
GEBÄUDEMANAGEMENT
23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG:

BEREICH:

ARCHITEKT / FACHPLANER:
kp architekten
Klünder Prüser Architekten PartmbB
Sandstraße 17-23, 23552 Lübeck
Tel.: 0451.6130 5360 Fax.: 0451.6130 5361
mail@k-p-architekten.de

BEARBEITET: 30.08.2021 mg

GEZEICHNET:

BAUVORHABEN: TRAVE GRUND- UND GEMEINSCHAFTSSCHULE
KIRCHPLATZ 7
23569 LÜBECK

ERWEITERUNG UND SANIERUNG

Entwurfsplanung

PL_NR.: TGG 30 C 20210909

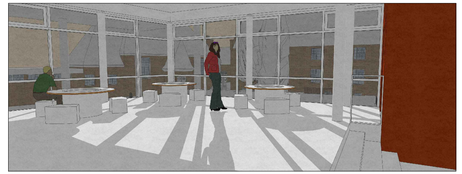
SCHNITT, GRUNDRISSE, ANSICHTEN UND LAGEPLAN CONTAINERANLAGE

FORMAT: DA1 604 x 816

150 von 937 in Zusammenstellung

SÜDANSICHT

NORDANSICHT

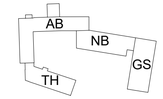


PERSPEKTIVEN

LEGENDE:

BESTAND Abbruch Neu

Zeichnungsgrundlage:
Bestandspläne vom: Oktober 2017, es erfolgte kein örtliches Aufmaß



LÜBECK PLANT UND BAUT

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:

FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN
GEBÄUDEMANAGEMENT
23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG:	
BEREICH:	

ARCHITEKT / FACHPLANER

kp architekten
Klünder Prüser Architekten PartmbB
Sandstraße 17-23, 23552 Lübeck
Tel.: 0451.6130 5360 Fax.: 0451.6130 5361
mail@k-p-architekten.de

BEARBEITET:	07.09.2021	jb
GEZEICHNET:	17.06.2021	AP

BAUVORHABEN: TRAVE GRUND- UND GEMEINSCHAFTSSCHULE
KIRCHPLATZ 7
23569 LÜBECK

ERWEITERUNG UND SANIERUNG

ENTWURFSPLANUNG

PL-NR.: TGG 30 P 20210909

ANSICHTEN
PERSPEKTIVEN o.M.

FORMAT: ÜA2 377 x 841

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10558
öffentlich

Lübeck, 28.10.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.12.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Basierend auf den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs unter https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html aufgeführten Inhalten der Stadtentwicklungsszenarien A, B, C und D wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.
2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.
3. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche eine starke Zustimmung zum „Szenario D“ zum Ergebnis hat, werden folgende Ergänzungen beschlossen:
   a. Zusätzliche Bauflächen werden ausschließlich in städtebaulich integrierten Lagen oder unter Anwendung der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck (gemäß Anhang) umgesetzt.
   b. Um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen, wird beim ÖSPV (Busverkehr) ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen.
   c. Die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (Basis: 2019) und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 setzen den verbindlichen Rahmen für den FNP und den VEP.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck	Zustimmung

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

[X] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[X] Ja – Begründung:

Die Auswirkungen auf das Klima sind potenziell erheblich. Mit der Vorlage wird jedoch eine Reduktion der Treibhausgase und eine klimagerechte Stadtentwicklung angestrebt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck stellt derzeit den Flächennutzungsplan (FNP) sowie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) neu auf. Diese für die Lübecker Stadtentwicklung sehr wichtigen Planwerke können unter ganz unterschiedlichen Vorzeichen erstellt werden. Je nachdem, welche planerische Haltung eingenommen wird, fällt das Ergebnis und die sich daraus ergebene Stadtentwicklung sehr unterschiedlich aus.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung möchte sich daher ein politisches Mandat einholen, mit welcher planerischen Haltung der anstehende Entwurf des FNP sowie der neue VEP angefertigt werden sollen. Mit dieser Beschlussvorlage soll nun die politische Weichenstellung für das Lübeck im Jahr 2040 gefasst werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist es erforderlich, wichtige Zielvorgaben politisch festzulegen, bevor die Planwerke in den konkreten Entwurf gehen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Verwaltung Ressourcen in Planungen steckt, die im weiteren Prozess politisch nicht mitgetragen werden.

Zur Vorbereitung dieses Beschlusses hat die Verwaltung in den letzten drei Jahren unter der Dachmarke LÜBECK:überMORGEN einen umfassenden Beteiligungsprozess durchgeführt:

- Umfrage zu den wichtigsten Themen der Stadtentwicklung für das Jahr 2040
- 9 Stadtteilveranstaltungen (+ Rahmenplanprozess)
- 10 Workshops an Lübecker Grundschulen
- Webbasierter Stadtentwicklungsdialog unter https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurden der zukünftige Siedlungsflächenbedarf (Wohnbau- und Gewerbeflächen) sowie der Modal Split-Zielwert thematisiert und vier möglichen Szenarien der Stadtentwicklung für Lübeck im Jahr 2040 zugeordnet:

- **Szenario A – „Volldampf voraus!“**

  Das Szenario steht für expansives Wachstum: Zahlreiche neue Bauflächen werden ausgewiesen; die Menschen bewegen sich in erster Linie mit dem privaten Automobil fort.

- **Szenario B – „Kurs halten!“**

  Das Szenario schreibt die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre in die Zukunft fort.

- **Szenario C – „Beidrehen!“**

  Das Szenario orientiert sich an vorhandenen Prognosen, geht aber in der Siedlungsentwicklung deutlich stärker in Richtung Innenentwicklung sowie Förderung des Umweltverbundes bei der Mobilität.

- **Szenario D – „Hart Backbord!“**

  Das Szenario reduziert in aller Konsequenz den Flächenverbrauch sowie Treibhausgase im Verkehr. Es werden keine zusätzlichen Baugebiete ausgewiesen und das private Automobil wird so weit wie möglich zurückgedrängt.

Die Verwaltung empfiehlt aus fachlicher Sicht die Berücksichtigung von Zielwerten entsprechend dem Szenario C. Details zur Ausgestaltung und Bewertung der Szenarien sind unter obenstehendem Link zu finden. Die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse sind den Anlagen A und B zu entnehmen. Die Ergebnisse sind dabei sehr vielschichtig ausgefallen. Auffällig ist eine hohe Zustimmung der Bürger:innen zum Szenario D – insbesondere bei den Verkehrsthemen.

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für Bauflächen. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des FNP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Siedlungsentwicklung die im Szenario C dargestellten (im Folgenden verkürzt aufgeführten) quantitativen und qualitativen Vorgaben dem Entwurf des FNP zugrunde:

Quantitative Vorgaben:

- Zusätzlich zu den bereits laufenden Bebauungsplanverfahren für Wohnungsbau werden weitere rd. 25 ha (brutto) Wohnbauland ausgewiesen.
- Es werden rd. 200 ha (brutto) zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen.

Qualitative Vorgaben:

- Bevor Bauflächen am Stadtrand ausgewiesen werden, ist zunächst Innenentwicklung zu betreiben. Es werden die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt, um auch schwierige Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen und im FNP darzustellen, wie z. B. Konversion von Industriebrachen oder nicht zukunftsfähigen Kleingarten-

flächen. Dabei wird die sog. „doppelte Innenentwicklung“ praktiziert. Das Leitbild der doppelten Innenentwicklung verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten (BMU 2021).

Zur Umsetzung der Zielwerte und der Stärkung/Bevorrechtigung der Innenentwicklung kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des FNPs prüft:

- Einrichtung einer Stelle für das Flächenmanagement zur Aktivierung von Brachflächen und Innenentwicklungspotenzialen
- Erstellung eines Innenentwicklungskonzeptes (z. B. für Zweite-Reihe-Bebauung u. ä.)
- Baulückenkataster
- Erstellung und Umsetzung des Freiraumentwicklungskonzepts, Fortschreibung und Umsetzung des Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzepts „Erholung“
- Integrierte Standortentwicklung an ÖPNV-Knoten
- Festlegung von Kompensationsmaßnahmen durch kommunale Poolflächen und/oder Ökokonten vorrangig im Stadtgebiet und Ausweisung von neuen Schutzgebieten für Natur und Landschaft
- Beschluss von Vorkaufsrechtssatzungen zur Erleichterung des Erwerbs strategisch bedeutsamer Flächen durch die Hansestadt
- Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen (bspw. Lübeck Nord-West)
- Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten mit den Nachbargemeinden
- Gewerbeleitfaden für nachhaltige Gewerbegebiete
- Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren mit Hilfe einer Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
- (…)

Zu Beschlusspunkt 2:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für den Modal Split. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des VEP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Verkehrsentwicklungsplanung die im Szenario C dargestellten quantitativen Vorgaben der Erstellung des neuen VEP zugrunde. Der VEP zeigt in Folge dessen den Weg auf, wie der bestehende Modal Split (Anteil zurückgelegte Wege – nicht gefahrene Kilometer) von

- 43 % Kfz-Verkehr
- 20 % Fahrradverkehr
- 12 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr

hin zu folgenden Zielwerten verschoben werden kann:

- 30 % Kfz-Verkehr
- 27 % Fahrradverkehr
- 17 % ÖPNV
- 26 % Fußverkehr

Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70 % für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

Zur Umsetzung der Zielwerte kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des VEPs prüft:

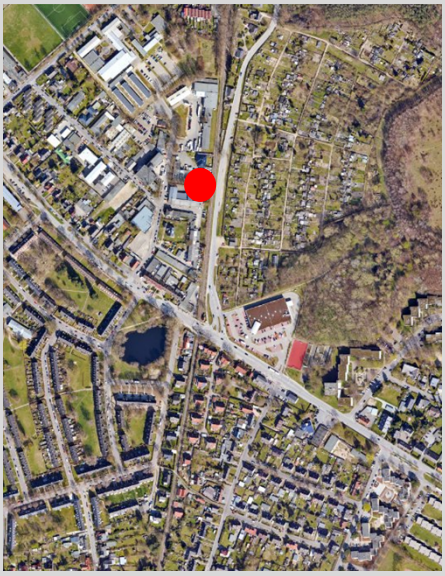
- Regio-S-Bahn (neue Haltepunkte und Taktverdichtung)
- Anpassung von Straßenquerschnitten bei den Hauptrouten des Umweltverbundes

- Temporeduzierung zur Optimierung des Verkehrsflusses (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h)
- Busbeschleunigung
- Radschnellwege/Veloroutennetz
- Bauliche Verbesserung des Fuß- und Radewegenetzes, Verbesserung der Ampelschaltungen, Radfahrstreifen, etc.
- Neuzuordnung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes an geeigneten Stellen
- Errichtung von Mikro-Depots in dicht besiedelten Stadtteilen
- Zusätzliche Schnellbus- und Tangentiallinien
- Taktverdichtung
- Parkraum- und Car-Sharing-Konzepte in verdichteten Wohngebieten
- Mobilitätsstationen
- (…)

Der Beschlusspunkt bezieht sich zwar auf die Erarbeitung des VEPs. Die Verwaltung würde den Beschluss in seinem Duktus allerdings auch für andere strategische Planwerke heranziehen – z. B. für die Erstellung des 5. RNVP.

Anwendungsbeispiel Szenario C:

Worauf würde Verwaltung konkret hinarbeiten, wenn Szenario C beschlossen wird und die Stadtplanung eine dementsprechende „planerische Haltung“ einnimmt? Das ist zwar grundsätzlich offen und wird letztlich durch den FNP und den VEP festgelegt. Ein veranschaulichendes Beispiel für ein mögliches Ergebnis des Prozesses kann aber folgendes (fiktives, aber nicht unrealistisches) Beispiel sein:



Entwicklungsschritte „Bahnhaltepunkt Eichholz“

- Planerische Festlegungen im VEP und FNP
- Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs nach Schlutup im Zuge einer „Regio-S-Bahn“
- Einrichtung eines Bahnhaltepunktes Eichholz
- Leerstandsanalyse der Kleingartenfläche (vgl. VO/2019/08220 „Grundlagenanalyse Kleingärten in Lübeck“)
- Gezieltes Leerstandsmanagement zur Gewinnung eines potenziellen Wohnungsbaufensters
- Verdichtetes Wohnen direkt am Bahnhaltepunkt
- Prüfung von Aufstockungs- und Verdichtungspotenzialen im Umfeld

Der skizzierte planerische Ansatz ist schlüssig und nachhaltig, jedoch sind alle Schritte mit erhöhten Aufwendungen verbunden. Ein Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft ist erforderlich, wenn einem derartigen Ansatz Vorrang – z. B. vor einer Entwicklung auf der grünen Wiese – gewährt werden soll.

Zu Beschlusspunkt 3:

Das Szenario C ist aus fachlicher Sicht das Vorzugsszenario der Verwaltung. Gleichwohl ist im Ergebnis der Beteiligung festzuhalten, dass sich viele Lübecker:innen noch mehr Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung wünschen (siehe Anlage A). Der Beschlusspunkt 3 soll die-

sem Wunsch Rechnung tragen und u. a. der Beachtung der Klimaschutzbeschlüsse und insbesondere die Ausrichtung auf die Einhaltung des „1,5°C-Ziels“ bis 2040 betonen.

a. Entsprechend dem Szenario C orientiert sich der FNP bei der Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen konsequent an dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung unter Beachtung der „Doppelten Innenentwicklung“. Gewerbe- und Wohnbauflächen in städtebaulich nicht integrierten Lagen (Stadtrand) sind zukünftig nur ausnahmsweise anzustreben, wenn die Bedarfe durch Maßnahmen der Innenentwicklung nicht gedeckt werden können. Dieser Nachweis ist im Rahmen des FNP-Verfahrens zu erbringen. Falls Außenbereichsflächen für Gewerbe- oder Wohnbauland in Anspruch genommen werden müssen, sind Flächen in städtischem Eigentum bevorzugt in den FNP aufzunehmen. Die Bevorzugung von städtischen Flächen ist begründbar und vergleichsweise nachhaltig, da auf diesen Flächen die städtebaulichen, klima- und sozialpolitischen Ziele der Stadt leichter verwirklicht werden können.

   Um die städtischen Zielsetzung konsequenter auch auf den Außenbereichsflächen im privaten Eigentum umzusetzen, soll der anlassbezogene Zwischenerwerb eingeführt werden. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§ 35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes nach § 8 Abs. 2 BauGB die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50 % des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden (siehe Anlage C).

b. Der ÖPNV in Lübeck fußt auf den Säulen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV = Busverkehr). Nur den Busverkehr kann die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträgerin unmittelbar selbst ausgestalten. Diese Ausgestaltung erfolgte in den vergangenen Jahren aufgrund der angespannten Haushaltslage nachfrageorientiert. Strategisch erfolgte eine maßgeschneiderte Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzergruppen mit einer sukzessiven Ausdünnung der Takte und einer Umstrukturierung des Netzes, bei dem gleichwohl das Ziel der Daseinsvorsorge noch im Blick behalten wurde. Auf diesem Wege konnte das finanzielle Defizit – in absoluten Zahlen gerechnet – verringert werden. Ein Zuschussbedarf seitens der Hansestadt Lübeck war aufgrund des Querverbundes innerhalb des Stadtwerkekonzerns nicht erforderlich.

   An der Haushaltslage hat sich in den letzten Jahren keine derart wesentliche Änderung ergeben, dass nun finanzielle Spielräume bestünden, die eine Änderung dieser Politik begründen könnten. Geändert haben sich jedoch die globalen Rahmenbedingungen. In Folge des Klimawandels und dem in Lübeck beschlossenen Klimanotstand muss dem Umweltverbund im Sinne einer Verkehrswende ein signifikant höherer Anteil am Modal Split ermöglicht werden. Anders können die Klimaschutzziele mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden. Wenn der Busverkehr daran einen Anteil haben soll, geht dies aus Sicht der Verwaltung nur, wenn der Busverkehr zukünftig verkehrswendeorientiert ausgestaltet wird (siehe Anlage D). Das bedeutet, dass auch mit Mitteln der gezielten Ausweitung des Angebotes eine Steigerung der Nachfrage hervorgerufen wird. Dies wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Erhöhung des absoluten Defizits einhergehen, jedoch ist mit einer Verringerung des relativen Defizits – also bezogen auf die Anzahl beförderter Personen – zu rechnen.

   Um die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen, ist ein Kraftakt erforderlich. Gleichwohl gibt es finanzielle Zwänge, die eine Ausweitung des Busverkehrs erschweren. Sollte seitens der Lübecker Bürgerschaft ein Paradigmenwechsel hin zu einem verkehrswendeorientierten ÖPNV nicht gewünscht sein, wird der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leisten können. Die Verwaltung würde in diesem Fall den Fokus auf die übrigen Säulen des Umweltverbundes legen und überproportional die Stärkung des Radverkehrs und des Schienenverkehrs (Regio-S-Bahn) forcieren. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträ-

gerschaft für den SPNV beim Land liegt, wodurch die Hansestadt Lübeck hier nur über begrenzten Gestaltungsspielraum verfügt.

Die in Beschlusspunkt 2 aufgeführten Zielwerte für den Modal Split beim ÖPNV (Steigerung von 12 % auf 17 %) sind nur durch eine verkehrswendeorientierte Planung umsetzbar. Der Beschlusspunkt 3 b dient der Klarstellung.

c. Das auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 verabschiedete Übereinkommen zum Klimaschutz, das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz, das diesjährige Karlsruher Urteil zum Klimaschutzgesetz, der European Green Deal und die Umsetzung des lokalen Klimanotstandsbeschlusses von 2019 (VO/2019/07738) erfordern für Lübeck, die Treibhausgasemissionen drastisch zu senken: Der Masterplan Klimaschutz wird dieses konkretisieren. Bis spätestens 2040 darf Lübeck nicht mehr Treibhausgase emittieren, als vor Ort aus der Atmosphäre wieder aufgenommen werden können. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 halbiert werden. Alle vier Szenarien unterliegen der Maßgabe, dass sie mit den Lübecker Klimaschutzzielen in Einklang zu bringen sind. Anlage E zeigt mit Hilfe von Minderungspfaden mögliche Wege auf. Daraus folgt, dass auch die unter den Beschlusspunkten 1 und 2 genannten, quantitativen und qualitativen Vorgaben für den FNP und den VEP der Klimaneutralität bis 2040 entsprechen müssen und ggf. nachzusteuern sind.

An den quantitativen Zielwerten des Szenario C in Bezug auf die Bauflächenentwicklung und den Modal Split wird festgehalten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage impliziert theoretisch erhebliche finanzielle Auswirkungen. Allerdings erfolgen diese nicht unmittelbar und können auch nicht beziffert werden, weil noch keine konkreten und räumlich verorteten Maßnahmen definiert sind.

Anlagen:

1 – A: Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligungen
2 – B: Stellungnahmen Stakeholder
3 – C: Aktive Baulandentwicklung durch die HL
4 – D: Verkehrswendeorientierter ÖPNV
5 – E: Minderungspfade Treibhausgasemissionen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Auswertung

LÜBECK über:MORGEN

Anlage A

LÜBECK über MORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 6144
dietmar.weiss@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

LÜBECK über:MORGEN
– Zusammenfassung und Ergebnisanalyse

1. Ein Rückblick auf drei Jahre Beteiligung zur langfristigen Stadtentwicklung

Mit dem Abschluss des Stadtentwicklungsdialogs endet ein Zeitraum, in dem viele Fachbereiche, Bereiche und Abteilungen der Hansestadt Lübeck in verschiedenen Formen mit den Bürger:innen Lübecks intensiv über langfristige Weichenstellungen in der Stadtentwicklungsplanung diskutiert haben. Aus den umfangreichen Anregungen, die uns seit dem Rahmenplan Innenstadt erreicht haben, befinden sich bereits viele in der Umsetzung.

Der Stadtentwicklungsdialog war in seiner ursprünglichen Form als Präsenzveranstaltung für ein Fachpublikum konzipiert worden. Pandemiebedingt mussten wir uns eine Online-Alternative überlegen. Diese sollte eine gleichwertige Möglichkeit eröffnen, unsere Stadtteilveranstaltungen aus 2019 vor dem Hintergrund allgemeiner Entwicklungen in Siedlungsflächenentwicklung, Mobilität und Klimakrise einzuordnen und daraus Schlussfolgerungen für einen Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft zur langfristigen Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Die Bauverwaltung steht in diesem Prozess zwischen vielen Stühlen – einerseits ist es ihre Aufgabe, den politischen Entscheidungsträger:innen mit Fachwissen zur Seite zu stehen und ihre Entscheidungen zu begleiten, andererseits ist es förderlich für den Planungsablauf, dem Interesse der Bevölkerung an einer (Mit-)gestaltung ihres Lebensumfeldes entgegenzukommen und wichtige Anregungen aufzunehmen. Beim Vermitteln zwischen wissenschaftlich und praktisch fundierter Fachperspektive, politischem Willen, und der Meinung der städtischen Öffentlichkeit sieht man sich öfters dem Vorwurf ausgesetzt, Sachverhalte „tendenziös“ oder nicht ausreichend „neutral“ darzustellen. Sehr wahrscheinlich lässt sich dieser Vorwurf nie vollständig ausräumen: Planung ist immer ein Interessensausgleich zwischen Gruppen mit unterschiedlichen Werthaltungen, und richtiger Dialog ist immer ergebnisoffen. Die zahlreichen, sehr differenzierten Rückmeldungen aus Öffentlichkeit, von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden, aber auch aus der Politik und Medien zeigen, dass das Experiment, sich als Verwaltung nicht hinter einer vermeintlich neutralen „Mauer“ aus Fachlichkeit zu verstecken, aufgegangen ist. Aus den Rückmeldungen und Kommentaren lässt sich ein großes Interesse herauslesen, sich ernsthaft und tiefgründig mit den Zukunftsfragen Lübecks auseinanderzusetzen.

Jetzt gilt es, mit dem vorliegenden Dokument eine weitere Brücke zur Umsetzung zu schlagen, und die wesentlichen Ergebnisse des Dialogs zusammenzutragen. Nach drei Jahren intensiver Beteiligung stellt sich heraus – in vielen Fällen besteht Konsens über die Frage, wie eine hohe Lebensqualität in Lübeck in der Zukunft zu sichern ist. Zugleich stellt sich die Frage, wie dieser Konsens beschaffen ist. Wer trägt ihn, und wie sollte er konkret ausgestaltet sein? Wo sind seine Lücken, was blendet er aus?

Um der Vielzahl unterschiedlicher Stimmen aus der Stadt gerecht werden zu können, wurde mit einer breiten Mischung an Beteiligungsmethoden an eine Vielfalt unterschiedlicher Gruppen herangetreten. Diese Vorgehensweise wird in der Wissenschaft auch als Daten-, oder Methodentriangulation bezeichnet. Über diesen Weg kann ermittelt werden, ob bestimmte Meinungen beispielsweise nur von Einzelpersonen oder bestimmten Gruppen geäußert wurden, oder ob sie weiter verbreitet sind und damit unter Umständen von größeren Teilen der Bevölkerung geteilt werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurde an vielen Stellen in der Stadt diskutiert. Um *auch den Stimmen der vermeintlich Ausgeschlossenen* Gehör zu verschaffen, wurden beispielsweise die einschlägigen Kommentare unter hl-live.de sowie in den sozialen Medien in Augenschein genommen. Ferner wurden Pressemitteilungen und Stellungnahmen einbezogen, die im Internet veröffentlicht wurden, die aber nicht direkt ihren Weg per E-Mail in das Beteiligungsverfahren gefunden haben. Eine genaue Auflistung sämtlicher Stellungnahmen ist ebenfalls Bestandteil des Grundsatzbeschlusses.

> *„Wenn bisher gerade mal 0,5% der Einwohnenden teilgenommen haben, ist also die Rede von einer großen Beliebtheit der Umfrage. Das ist doch wohl eher ein Zeichen dafür, dass die Umfrage keine S** interessiert (...).“* (HerrJeh, hl-live.de)

Ein wichtiger Hinweis: aufgrund der Datenlage kann ausdrücklich keine „Repräsentativität“ gewährleistet werden. Repräsentativität bedeutet, dass eine Stichprobe so beschaffen sein muss, dass aus ihr die Meinung der Gesamtbevölkerung geschlussfolgert werden kann. Dies wäre im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung weder sinnvoll noch möglich: da die Teilnahme am Stadtentwicklungsdialog sowie allen anderen Beteiligungsverfahren unter LÜBECK:überMORGEN auf Freiwilligkeit beruhte und für alle offen war, fehlt bereits eine wichtige Grundvoraussetzung, um diesem Kriterium überhaupt gerecht zu werden. Diese Eigenschaften teilen Beteiligungsverfahren wie diese beispielsweise mit Kommunalwahlen, die für die Hansestadt Lübeck 2018 eine stadtweite Beteiligung von 34,5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung verzeichnen konnten.

Positiv festzuhalten ist, dass interessierte Netzwerke, Initiativen etc. gezielt aufgerufen hatten, sich am Stadtentwicklungsdialog zu beteiligen. Hierzu gehörten so vielfältige Gruppen wie die Initiative Radentscheid, Fridays for Future, Wirtschaftsakteure aus dem Umfeld des Citymanagements Innenstadt oder der Kreisverband der Lübecker CDU. Die schriftlichen Stellungnahmen, beispielsweise der Wirtschafts- und Naturschutzverbände, zeugen von einer intensiven inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem präsentierten Material.

Trotz der vergleichsweise breiten Diskussion des Stadtentwicklungsdialogs sollen die Ergebnisse zurückhaltend interpretiert werden; Aussagen können stets nur für den Kreis an Personen und Organisationen getroffen werden, die sich auch an dem Prozess beteiligt haben. Der vorliegende Bericht unterteilt sich in zwei größere Blöcke – eine *qualitative Auswertung und Interpretation* relevanter Stellungnahmen und Kommentare aus Stadtentwicklungsdialog und verschiedenen

anderen Bausteinen der Beteiligung unter dem Dach von LÜBECK:überMORGEN, und einer quantitativen Auswertung der online-Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog.

Welche generellen Rückschlüsse die Bürgerschaft daraus für ihren weiteren Kurs in der Stadtentwicklung zieht, liegt in ihrer ureigenen Kompetenz und Zuständigkeit. Zuständigkeit der Verwaltung ist es, auf der Basis des zusammengetragenen Materials und ihrer eigenen Fachlichkeit einen Beschlussvorschlag zu entwickeln. Dieser soll mit diesem Dokument hergeleitet werden.

2. Zahlen, Daten, Fakten aus drei Jahren Bürger:innendialog

Die folgende Auflistung von Veranstaltungen, Verfahren und Methoden soll die empirische Grundlage wiedergeben, auf der der Stadtentwicklungsdialog fußte, und die den Rahmen darstellt, der zur weiteren Inhaltsanalyse herangezogen wurde.

Abfrage FNP von 2018, Flyer / Internet: In den Jahren 2018 und 2019 lief eine Umfrage zu den größten Zukunftswünschen der Bürger:innen Lübecks für das Jahr 2040. Diese Umfrage lief sowohl im Internet unter uebermorgen.luebeck.de, als auch auf der Basis von Flyern, die bei diversen öffentlichen Veranstaltungen verteilt wurden. An dieser Befragung haben sich mehr als **2.500 Personen** beteiligt. Wesentliche Ergebnisse: Es dominierte der Wunsch nach gutem und ausreichendem Wohnraum sowie nach einer fahrradfreundlichen Stadt. (Zu der Auswertung)

Zukunftsgeschichten beim Rahmenplan Innenstadt: Im Frühjahr 2018 wurden insgesamt **216 Zukunftsgeschichten** abgegeben, auf denen Bürger:innen ihre Vision vom Lübeck der Zukunft erzählerisch wiedergeben konnten. Auch hier wurden sowohl Flyer in öffentlichen Einrichtungen in der gesamten Stadt verteilt, als auch eine Beteiligungsmöglichkeit im Internet geschaffen. Wesentliche Ergebnisse: Auch hier überwiegt der Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität in Form eines verbesserten Radverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV. Weiteres wichtiges Thema: die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (Zu den Zukunftsgeschichten)

Online-Umfrage Radverkehrskonzept: von 2018 bis 2021 war auf uebermorgen.luebeck.de eine Umfrage freigeschaltet, in der Bürger:innen Hinweise zu Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr geben konnten. Diese Hinweise wurden kartenbasiert erhoben. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf Verbesserungen der Oberfläche, der Erhöhung der Sicherheit, einer Verbesserung der Wegeführung und das Schaffen von Abstellmöglichkeiten. Insgesamt haben etwa **400 Personen** knapp 2.000 Anregungen abgegeben. (Zu den Ergebnissen der Auswertung)

Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN: Im Jahr 2019 wurden von Travemünde bis Moisling Dialogveranstaltungen zur Zukunft der Stadtteile durchgeführt. Die aufwendigen, von allen Fachbereichen vorbereiteten Workshops, wurden insgesamt von **ca. 900 Bürger:innen** besucht. Dominierende Themen in den Workshops hier: Eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und eine zukunftsfähige Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Herausforderungen des demographischen Wandels. (Zu den Ergebnissen der Stadtteilveranstaltungen)

Kinderbeteiligung Grundschulen: Gemeinsam mit der städtischen Beauftragten für Kinder- und Jugendlichenbeteiligung wurden im Jahr 2019 in insgesamt zehn Grundschulen und

Betreuungseinrichtungen Workshops zum Thema „Mach deinen Stadtteil fit für die Zukunft“ angeboten. Hier haben sich insgesamt **234 Grundschulkinder** aus allen Stadtteilen beteiligt. Dominierende Themen waren: der Autoverkehr im Stadtteil, Freiräume für kindliche Freizeitaktivitäten, die Qualität der Schulhöfe. (Zu den Ergebnissen der Kinderbeteiligung)

Stadtentwicklungsdialog: Bei der web-basierten Abstimmung zu einer gesamtstädtischen Vision für Lübeck wurden fast **1.500 Stimmen** abgegeben. Diese Abstimmung konnte durch individuelle Kommentare zu den zur Wahl stehenden Szenarien ergänzt werden. Auf diese Weise gingen **ca. 80 Kommentare** ein, die sich in differenzierter und abwägender Weise zu den Szenarien A bis D positioniert haben.
Des Weiteren wurden insgesamt 21 Stakeholder / Verbände / Vereinigungen in der Hansestadt Lübeck angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Sowohl diese Rückmeldungen, als auch die Kommentare auf der Website bilden das Rückgrat einer qualitativen Inhaltsanalyse, die verschiedene relevante Themen der Stadtentwicklung aufzählt. (→ Zentrale Thesen und Themen).

Zusammengerechnet sind somit insgesamt **rd. 5.900 Stimmen aus der Bevölkerung** zur zukünftigen Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung eingegangen. Die zentralen Aussagen aus dem Stadtentwicklungsdialog sollen – ergänzt und referenziert durch die Ergebnisse der weiteren Veranstaltungen und Beteiligungsformate – in den kommenden Abschnitten vorgestellt werden.

3. Zentrale Thesen und Themen

Die hier präsentierten Thesen und Themen sind das Ergebnis aus mehreren Beteiligungssträngen – vor allem der Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog, aber auch aus anderen Beteiligungsveranstaltungen der vergangenen Zeit. Es handelt sich um Querschnittsthemen, die sich in ähnlicher Form in allen Beteiligungsveranstaltungen und -Formaten wiederfanden und die damit eine bleibende Relevanz über Zeiträume, Milieus und Stadtteile hatten.

Sie wurden unter anderem deshalb dokumentiert, weil sich auf diese Weise die Motive hinter einer Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Szenarien besser verstehen lassen: Wo ist ein besonders ausgeprägter Konsens zu vermuten? Wo stehen einander widersprechende Meinungen und Werte gegenüber? Diese Frage ist wichtig, um die Handlungsempfehlungen an die Politik besser zu begründen und Themenfelder zu identifizieren, die (vermutlich) konsensfähig sein dürften.

Zum Thema Mobilität wurde schon alles gesagt – oder?

In sämtlichen Beteiligungsveranstaltungen und –Formaten wurde wiederholt deutlich hervorgehoben, dass für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung vermehrt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden sollte – Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Über den gesamten Zeitverlauf vom Rahmenplan Innenstadt bis zum Stadtentwicklungsdialog wurde diese Haltung der Bürger:innen deutlich erkennbar.

Aber trotzdem: Manchen fällt es erkennbar schwer, sich eine Zukunft vorzustellen, die die bestehende vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Frage stellt:

Bei den Vorstellungen der Modelle und den Kommentaren vermisse ich die Einsicht, dass die Bevölkerung immer älter wird und das mit dem Fahrradfahren dann nicht mehr so klappt, falls es nicht ohnehin keine Option ist (fehlende Dusche, mangelnde Zeit bzw. zu weite Wege etc.). Der ÖPNV ist viel zu teuer und auch in der Taktung und Bedienung der Strecken bzw. Einhaltung des Fahrplanes nicht konkurrenzfähig. (…)
Ältere Menschen mögen nicht immer um Hilfe bitten, können ihre schweren Einkäufe aber auch nicht zu Fuß schleppen oder sich Lieferdienste leisten oder im Internet bestellen. Im (Automatik-)Auto auf kurzen Strecken sind aber viele Menschen noch mobil und in der Lage am sozialen Leben teilzunehmen. Ähnliches gilt übrigens auch für Mütter mit Kleinkindern oder ängstliche Alleinstehende. Wenn der Autoverkehr vernünftig am Fließen gehalten wird und die ewigen künstlich erzeugten Staus entfallen, wäre das auch ein Gewinn für die Umwelt.
Ich gehe selber gerne zu Fuß, aber außer am Wochenende fehlt mir die Zeit dazu. Ich denke, jeder muss nach seinen persönlichen Gegebenheiten entscheiden, wann er welches Verkehrsmittel wählt. Ich halte es aber für unredlich, z. B. das Auto zu verteufeln. Alles hat seine Berechtigung. (B)

Trotzdem ist / war die Meinung überwiegend einhellig. Auch in den Stadtteilveranstaltungen, in dem ein höherer Altersdurchschnitt und eine gleichmäßigere Verteilung der Teilnehmerzahlen über die Stadtteile festzustellen war, kam in den entsprechenden Workshops immer eine einhellige Meinung zum Vorschein. Wunsch war fast immer: *„weg vom autozentrierten Planen, bitte!“* Diese Forderungen umfassten konkret vor allem die Entwicklung eines verbesserten ÖPNV: dies sowohl in Bezug auf Preisgestaltung, aber auch auf die konkrete planerische Ausgestaltung in puncto Taktung, Anschlüsse und Netzabdeckung. In diesem Kontext wurden viele Orte genannt, in denen sich nach Auffassung der Teilnehmer:innen zusätzliche Haltestellen oder Linien lohnen würden. Sowohl aus den Veranstaltungen, als auch aus dem Stadtentwicklungsdialog wurden auch Wünsche nach einer Stadt- bzw. Straßenbahn laut. Die vermeintlich negative Darstellung dieses Verkehrsmittels in den Szenarien bot dabei häufiger Anlass zur Kritik:

„Die Darstellung der Straßenbahn als überfülltes Verkehrsmittel, welches an der Stadtgrenze endet, halte ich für sehr unglücklich. Die Ausgestaltung ist letztendlich von der gewählten Taktung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden abhängig. Auch wenn es hier nur ein Beispiel ist, sorgt die gewählte Darstellung trotzdem schnell eine ablehnende Haltung.“ (J)

Ein Wunsch nach stärkerem planerischem Fokus auf die Belange des Fahrradverkehrs wurde in den Stadtteilen ebenfalls deutlich formuliert, unter anderem mit Forderungen nach Radschnellwegen auch in anderen Stadtteilen und mit Forderungen nach einer für alle Verkehrsbeteiligten gefahrlosen bzw. konfliktfreien baulichen Ausführung von Straßen und Radwegen. Der folgende Hinweis auf die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens aus den Kommentaren des Stadtentwicklungsdialogs ist ebenfalls erwähnenswert:

„Statt nachmittags/abends mit dem Auto zum Fitnesscenter zu fahren, kommt man im Alltag auf ausreichend Bewegung bei der Fahrt zum Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen… Aber dann eben auch mal im Regen und bei Schnee.“ (Ar)

Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände stellt in Hinblick auf die Mobilitätswende einen gewissen Gegenpol dar. Dies ist insofern nicht überraschend, als dass große Teile des Straßennetzes und der Gewerbestandorte in Wechselwirkung zueinander entstanden sind, und sowohl Unternehmensstandorte als auch Straßeninfrastruktur natürlich erhebliche Investitionen

voraussetzen. Die Unternehmen haben sich in ihren betrieblichen Abläufen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

Dies unterscheidet die Mobilitätsentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen im Übrigen deutlich von denen der Privathaushalte: während ein Umstieg von Privatpersonen aufs Fahrrad oder eine verstärkte Nutzung des ÖPNV schlimmstenfalls als unpraktisch oder unbequem empfunden würden, können ähnlich tiefgreifende Entscheidungen auf Unternehmensebene in zu einem Modal Shift im Güterverkehr durchaus existenzbedrohend sein. Vor diesem Hintergrund stehen die Forderungen der Wirtschaftsverbände durchaus in einem anderen Licht, gerade auch was die von den Bürger:innen oftmals kritisierte Logistikbranche angeht:

„Es sollte im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik ein.“ (IHK: 8)

„Die Wirtschaft“ merkt zudem an, dass die Regelungsebene für die Verkehrswende in vielerlei Hinsicht auf Ebene des Bundes und der Marktteilnehmer angesiedelt sei, und dass Veränderungen gewissermaßen von alleine eintreten werden:

„Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes (werden) in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.“ (IHK: 10)

Im Hinblick auf die verwobenen Themen Klimaschutz und Lebensqualität ist aus Sicht der Verwaltung nicht damit zu rechnen, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung ausschließlich auf gesetzlichen Vorgaben und der Innovationskraft des Marktes basieren wird – stets sind lokale planerische Impulse notwendig, die innerhalb eines Entwicklungskorridors zwischen den unterschiedlichen städtischen Interessen vermitteln helfen. Wie vielfältig diese Interessen ausfallen können, macht der folgende Ausschnitt der Stellungnahme deutlich:

„Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vorneherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.“ (IHK:10)

Zusammengefasst erscheint es vor allem wichtig, die Verkehrswende integriert und übergreifend für alle Verkehrsträger zu behandeln und Angebote zu schaffen, die nicht ausschließlich restriktiver Natur sind. In der Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck wird die Notwendigkeit angesprochen, „(…) *Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild*“ (SL:6) anzustoßen, also Angebote zu schaffen, die im Sinne der Bürger:innen „alltagsfähig“ sind.

Technologie allein kann nicht die Grundlage derartiger Angebote sein.

Generationenaufgabe Klimakrise.

Wachsendes Bewusstsein seit 2018, dominantes Thema beim Stadtentwicklungsdialog 2021: Interessant, dass sich gerade das „radikalste“ Klima-Szenario D als besonders beliebt in der Abstimmung auszeichnet, auch wenn dies, wie viele anmerken, der vermeintlichen „Intention“ der Verwaltung widerspricht (s.o.). Handelt es sich nur um ein Thema mit temporärer „Konjunktur“ oder ist tatsächlich von einem nachhaltigen Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung auszugehen? In jedem Falle werden die Folgen des Klimawandels mit jedem Jahr bemerkbarer werden. Es wird sich zwangsläufig nicht nur die Frage der Einsparung von Treibhausgasen, sondern vermehrt die Frage nach der Gestalt einer klimaresilienten Stadt der Zukunft stellen. Viele Stellungnahmen zum Stadtentwicklungsdialog heben eine moralische Verpflichtung zum Handeln hervor, bewerten die Szenarien dabei aber vorwiegend vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit zur Treibhausgasersparnis:

„Szenario D ist die Mindestlösung zum Schutz unseres Klimas! (...)“ (K.)

„Ganz oben in der Szenariobeschreibung steht als Grundgedanke: "Die Hansestadt Lübeck nimmt die Herausforderungen zum Klimaschutz an." Weiter unten im Text wird zugegeben: "Auch in diesem Szenario sind die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar." Das sagt eigentlich alles - die in Szenario C skizzierten Veränderungen sind nicht ausreichend. Ich finde es bedauerlich, dass dieses Szenario so übertrieben positiv dargestellt wird, insbesondere im Vergleich zu Szenario D.“ (HH)

Gleichzeitig heben andere Stimmen hervor, dass es *„(...) problematisch ist (...), dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen.“* (IHK)

Weitere Kritiker:innen sehen die Klimakrise als Wirkungsgeflecht von derartig großem globalem Ausmaß, dass sämtliche Versuche, „von Lübeck aus das Weltklima zu retten“ von vorneherein zum Scheitern verurteilt und daher vergeblich sind:

„(..) Die vermuteten Effekte dieser Szenarien auf das globale Problem der Weltklimaveränderung werden betont, in der irrigen Annahme, dass es einen Unterschied für die Welt machen würde, ob in einer mittelgroßen deutschen Stadt ein paar Personen mehr mit dem Fahrrad als mit dem Auto unterwegs sind.“ (F.)

„Die Einhaltung von Klimazielen wird als Begründung für alle möglichen geplanten Einschränkungen in Lübeck genannt. Auch hier wird verkannt, dass es sich um ein Ziel handelt, das zur Eindämmung des Temperaturanstiegs nicht nur in Lübeck, sondern neben Europa in der gesamten Welt eingehalten werden müsste. Wer sich die Probleme in vielen anderen Ländern der Welt anschaut, muss zugeben, dass die Erwartung einer solchen Zielerreichung dort leider völlig unrealistisch ist.“ (P.)

An dieser Stelle ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass einerseits die kommunalpolitische Beschlusslage mit dem 2019 ausgerufenen Klimanotstand bereits eine gewisse Selbstbindung beinhaltet. Das tieferliegende, im Kommentar aufgeworfene Dilemma zwischen globalen Trends und lokalem Handeln wurde aber spätestens durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18) abschließend aufgelöst. Das Gericht hat eindeutig festgestellt: Es gibt einen Schutzanspruch der nachfolgenden Generationen auf körperliche Unversehrtheit, der sich unter anderem aus dem Artikel 20a GG ableitet, dem Gebot zum Schutz der natürlichen

Lebensgrundlagen. Der Beschluss stellt unmissverständlich fest, dass das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland rechtsverbindlich verpflichtet hat, die nationale Konkretisierung dieses Grundrechts ist. Dieser Rechtsanspruch gilt damit unabhängig von der Frage, wie hoch die Treibhausgasemissionen in anderen Ländern Europas, in China, oder gar am Amazonas ausfallen. Im Übrigen soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zeiten, in denen Deutschland Klima-Vorreiter war, schon länger vorbei sind.

Die Frage ist deshalb weniger, ob die Institutionen des Staates es faktisch *vermögen*, „im Alleingang" das Klima zu retten – vielmehr geht es darum, dass sie dazu *verpflichtet* sind und in Zukunft verstärkt sein werden, den ihnen angemessenen und rechtsverbindlich festgelegten Beitrag zu leisten. Nicht nur der kommunalpolitische Wille in Form des Beschlusses zum Klimanotstand, sondern auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts entzieht vielen dieser und ähnlicher Argumentationen ihre Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass der Spielraum der Hansestadt Lübeck, sich in ihren Planungen „klimaschädlich" zu verhalten, durch Anpassungen u.a. im Bundes- und Landesrecht künftig deutlich eingeschränkt wird.

Sowohl das Architekturforum Lübeck, als auch die Naturschutzverbände BUND und Nabu sprechen sich vehement dagegen aus, eine – in ihren Augen – scheinbare Konkurrenz in der Region um Gewerbebetriebe und Einwohner:innen zum Anlass für eine expansive Flächen- und Verkehrspolitik zu nehmen. Vielmehr sei es notwendig, als Hansestadt Lübeck eine Vorbildfunktion für den Klimaschutz einzunehmen*:*

„(…) die Bereitschaft der Nachbargemeinden (wird) wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen." (BUND:3)

Inwieweit diese Frage tatsächlich entscheidungsrelevant ist, z.B. für expansionswillige Gewerbebetriebe, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Derzeit sind allerdings im Lübecker Umland und in der Region noch keine Anzeichen vernehmbar, dass das Thema Flächeneinsparung auf der Agenda steht. Die seitens des Landes angedachte Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf 1,3 ha täglich ist bislang kein Ziel der Raumordnung, sondern lediglich ein Grundsatz.

Wohnen, Familie, Eigentum:

In vielen Kommentaren wird kritisch auf die Rollenverteilung hingewiesen, die in den Videos zu den Szenarien hervorscheint – insbesondere zu den Szenarien, in denen familienintern eine deutliche Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit entlang von Geschlechterrollen gelebt wird. So wird beispielsweise bemängelt, dass *„(…) hier Rollenbilder reproduziert (werden), die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind."* (fff: 3)

Eine weitere Kommentatorin merkt an:

„Das Szenario A ist (…) völlig inakzeptabel (…). Ganz schlimm finde ich außerdem die familiären Rollenbilder in dem Video. So wird es in 2040 sicherlich nicht mehr sein, und das hat nichts mit der Stadtentwicklung zu tun." (C.L.)

Grundsätzlich hat die Frage, wie und wo gewohnt und gearbeitet wird, durchaus beachtliche Einflüsse auf familiäre Rollenbilder. Neben der sozial stabilisierenden Wirkung eines gemeinsamen Eigenheims hängen auch Fragen der Organisation der Kinderbetreuung oder des selbständigen Aufwachsens im Quartier in hohem Maße von der Lage des Wohnorts und der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur ab. Ein weiterer Faktor, der das Angebot an Wohnraum beeinflusst, wird ebenfalls thematisiert – die Unternutzung von Einfamilienhäusern, sobald die Familienphase abgeschlossen ist und die Kinder einen eigenen Haushalt gründen:

„So viele ältere Leute leben alleine in ihren Häusern und bleiben dort, weil das andere alles zu teuer geworden ist. Wenn sie versterben verkaufen es die Erben zu stolzen Preisen. Ich kann es verstehen, aber soziale Gerechtigkeit ist das nicht. (…) 4 bis 5 köpfige Familien wohnen in kleinen Wohnungen wenn sie Glück haben mit einem Balkon!“ (C.P.)

„Es gibt ein Ungleichgewicht zwischen bedarfsgerechtem, genutztem und benötigtem, sowie bezahlbarem Wohnraum - eine sehr große Angst vor der zukünftigen Wohn-und Rentensituation!“ (wb.)

Auch ein weiterer Aspekt wird von vielen Kommentator:innen damit betont – die Bedeutung des Wohneigentums zur Altersvorsorge. Der Erwerb stadtnahen Wohneigentums zur Sicherung der Haushaltsfinanzen im Alter ist nach Auffassung der Beteiligten erstrebenswert, aber nicht mehr für jede Familie umsetzbar*: „Es kann einfach nicht sein, dass man sich inzwischen kein Eigenheim (sei es ein Haus oder eine Eigentumswohnung) mehr leisten kann, wenn man nicht exorbitant viel verdient oder erbt…Die Grenzen des bezahlbaren sind (…) erreicht.“* (A.W.) Erschwerend kommt hinzu, dass es sich die Hansestadt nach Auffassung eines anderen Kommentars schwertut, alternative Wohnformen in Erwägung zu ziehen:

Wir haben so viele Wasserflächen, sodass es doch ein Leichtes sein müsste, auch mal einen Hausboothafen auszuweisen, bei dem man auch gemeldet sein kann. (…) Auch Minihäuser (…) bekommen in Lübeck quasi nie eine Baugenehmigung. Dabei könnte man damit sehr gut auch kleine Lücken oder einen Bau in 2. Reihe ermöglichen…Es ist Zeit, auch mal um die Ecke zu denken!“ (K.P.)

Aus planerischer Perspektive ließe sich die Frage aufwerfen, ob es neben dem selbstgenutzten und –finanzierten Eigenheim nicht möglicherweise andere Antworten auf eine berechtigte Frage gibt – die Frage nach einem materiell langfristig abgesicherten, guten Leben in stabilen Nachbarschaften. Hier gilt es, gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft Angebote zu schaffen, die diesem Wunsch gerecht werden, ohne zugleich Investitionsfallen, untergenutzte Infrastrukturen oder entleerte Quartiere zu produzieren. Dies ausschließlich über großflächige Neubaugebiete am Stadtrand zu verwirklichen, ist nach Auffassung vieler Kommentator:innen in jedem Fall ein Irrweg:

„(..) Szenario (A) *ist ein Albtraum und ähnelt vielen autozentrierten Städten der USA mit ihren riesigen, eintönigen Suburbs und 12-spurigen Highways die trotzdem durch Staus blockiert sind. (…)“* (T.W.)

„Ein krebsartiges Hinauswachsen der Bebauung in die Peripherie ist (..) der falsche Weg, so würde man ein Problem zu lösen versuchen und dabei neue schaffen.“ (Ks.)

Zugleich hebt das Architekturforum Lübeck in seiner Stellungnahme hervor, dass innenstadtnahe Wohnformen in städtebaulich herausragender Lage auch einer angemessenen städtebaulichen Dichte bedürfen:

„in dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C (…) irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der (auf) der Fläche der Roddenkoppel (…) bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt. (…) Dieses (…) Bild können wir nicht teilen.“ (AF)

Verdichtete(re) Wohnformen sind in vielen Fällen auch aus anderen Gründen wichtig. Bei den Stadtteilveranstaltungen aus dem Jahr 2019 konnten die Workshopgruppen „Wohnen und Versorgung“ und „Stadtteilleben“ – neben dem Thema Mobilität – in den Stadtteilen die meisten Bürger:innen zur Mitarbeit gewinnen. Hier stach insbesondere der Wunsch der älteren Generation nach einem Miteinander von Alt und Jung, einer Öffnung der sozialen Infrastruktur zum Stadtteil und die Idee eines Stadtteilzentrums als öffentlichem Raum hervor. Dies ist in funktional und sozial entmischten Einfamilienhausgebieten faktisch nur schwer realisierbar.

Arbeitswelt:en der Zukunft?

Die Kommentare des Stadtentwicklungsdialogs beziehen sich häufig auf die lokalen und regionalen Standortanforderungen von Unternehmen und weniger auf konkrete Arbeitswelten, die in der Zukunft anzutreffen sein werden. In den Kommentaren wird vor allem die Bedeutung der Großstadt und ihrer Rolle als innovativer Vorreiter mit Magnetwirkung für Zukunftstechnologien hervorgehoben:

„Das Argument, dass die Stadt Lübeck (in Szenario D) *wirtschaftlich abgehängt werden könnte, kann nicht überzeugen. Dies ist auch nur lediglich eine Vermutung, es kann genauso gut sein, dass die Stadt Lübeck in jeglicher Hinsicht innovativer Vorreiter werden könnte.“* (SJ)

Über den konkreten Charakter der Erwerbsarbeit der Zukunft wird in den Kommentaren vergleichsweise wenig gesprochen. Hier können die Aussagen des Stadtentwicklungsdialogs durch Ergebnisse der Stadtteilveranstaltungen von 2019 ergänzt und abgerundet werden.
So forderten Teilnehmer:innen in den Veranstaltungen in St. Gertrud und Kücknitz unter anderem, den Hafen „als Erlebnisraum (zu) qualifizieren“ (St. Gertrud) oder ihn „emissionsarm (zu) gestalten.“ (Kücknitz) Auch die Forderung nach einer höheren Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten (Buntekuh) zielte darauf ab, Orte der Arbeit für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen und die negativen Auswirkungen emittierender Betriebe auf die Nachbarschaft zu minimieren.
In sämtlichen Stadtteilveranstaltungen wiederkehrende Motive der Veranstaltungen waren Wünsche, Gewerbebetriebe und Wertschöpfung mit hohem Anteil an (akademischem) Wissen anzusiedeln – es dominierten Schlagworte wie „High-Tech und KI“, gerne im räumlichen Zusammenhang mit „Hochschulen und einem IT-Campus“ und einem Arbeitsumfeld, das oft mit Umschreibungen wie „kleinteilig und flexibel, Co-Working, digital, Start-ups“ beschrieben wurde. Auch ein nicht näher spezifiziertes „Handwerk“ sollte in einem „multifunktionalen Mix verschiedener Branchen“ seinen Platz finden.

Es liegt nahe, dass die Kommentator:innen des Stadtentwicklungdialogs ähnliche Vorstellungen von den Arbeitswelten der Zukunft hatten. So sollen Gewerbebetriebe nach Auffassung vieler Beteiligter Bestandteil einer Strategie sein, die eine hohe Flächenproduktivität mit weiteren positiven Effekten auf ihr Umfeld verknüpft:

„Flächen für Gewerbe mit hoher Wertschöpfung, guter Beschäftigungswirkung und eher geringer Umweltbelastung sind zu bevorzugen; Logistikunternehmen dürfen sich gerne woanders ansiedeln. Suboptimal genutzte Flächen müssen umgeplant werden.“ (Ks)

Viele Kommentare gehen dagegen auf die Rolle der Gewerbebetriebe als ökonomische Basis ein, die die Hansestadt dringend benötigt, um überhaupt Ressourcen für die Stadtentwicklung bereitstellen zu können:

„(…) Es (wäre) für die Bürger wirklich relevant zu wissen, wie man in Zukunft unter Berücksichtigung des demographischen Wandels in Lübeck noch genügend Firmen halten kann, die mit ihren Gewerbesteuerzahlungen das Geld für die vielfältigen Ausgaben der Stadt bereitstellen. (…) Der Ausweisung neuer Gewerbegebiete und der Umwidmung geeigneter anderer Flächen kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Doch nicht nur die Fläche ist relevant; interessante Firmen erwarten auch eine gute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und IT. Diese müsste parallel geschaffen werden.“ (F)

„(…) Wir (benötigen) "Volldampf" im Sinne von Erneuerung und Fortschritt. Eine Stadt mit 1,6 Milliarden Euro Schulden sollte alles dafür tun, um möglichst viele Investoren in die Stadt zu locken (…). (…) Es würde sich ja nicht widersprechen, wenn man bei der Vergabe von Gewerbe- und Wohnflächen zunächst die Brachflächen in der Innenstadt priorisiert (…).
Die Hansestadt Lübeck braucht nachhaltiges Wachstum, denn sie tritt zukünftig auch mit dem ländlichen Bereich in Konkurrenz. Mit dem "Mehr" an Home-Office und dem fortschreitenden Ausbau des Glasfasernetzes sind die Familien immer weniger auf eine zentrale städtische Lage angewiesen.“ (CK)

Natürlich stellt sich bei allen Anmerkungen der Teilnehmer:innen die dringende Frage, ob sich ihre Ansichten überhaupt mit denen der angesprochenen Unternehmen decken – sowohl bei den Stadtteilveranstaltungen, als auch beim Stadtentwicklungsdialog wurden Unternehmer:innen nicht direkt in dieser Rolle angesprochen.

Umso wichtiger sind als weitere Bausteine des Themenfeldes Wirtschaft die Stellungnahme der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie die gemeinsame Stellungnahme Lübecker Wirtschaftsverbände. Hiermit können die Beiträge der Bürger:innen auf differenzierte Weise ins Verhältnis gesetzt werden.

Ein klares Bekenntnis zum Erfordernis weiterer Bauflächen – insbesondere Gewerbeflächen – kommt von der KWL und Wirtschaftsförderung. Hier wird hervorgehoben, dass es eine anhaltend hohe Nachfrage sowohl Lübecker als auch auswärtiger Unternehmen nach Gewerbegrundstücken gibt und dass die Möglichkeiten, diese Nachfrage im Bestand zu realisieren, in der Praxis häufig begrenzt sind.

In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände wird stärker auf ein „qualitatives Wachstum“ unter den Bedingungen des Klimaschutzes abgestellt - ein Zukunftsbild eines wirtschaftlichen Strukturwandels weg von flächenintensiven Gewerbebetrieben hin zu hochproduktivem, städtisch

geprägten Gewerbebetrieben in integrierter Lage. Gleichzeitig sollen auch Logistikunternehmen am Standort Lübeck eine tragende Rolle einnehmen. Ferner wird auf die Potentiale eines „grünen" Wachstums hingewiesen, in dem der Widerspruch zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und unternehmerischer Expansion aufgelöst wird:

„Aus unserer Sicht ist es (…) für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. (…) Insbesondere (…) der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan (..) sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebengrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen." (Stellungnahme Wirtschaftsverbände: 5)

Auf der hier verhandelten Ebene der Ziele und Wünsche scheinen keine größeren Konfliktlinien zwischen den Interessen der Bürger:innen und den Zukunftsvorstellungen der Wirtschaftsakteure zu verlaufen – zumal man sich auf die Aussage, dass Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden müssen/können, vermutlich stets einigen kann. Es fehlt indes eine klare Aussage zu den in den Szenarien aufgeführten Flächenbedarfen, die aus der Gewerbeflächenprognose abgeleitet sind. Denn hier besteht die zentrale Konfliktlinie für den Flächennutzungsplan: Ist man bereit, in größerem Maße zusätzliche Bauflächen auszuweisen? Auch grüne Unternehmen benötigen Flächen. Lediglich die Lübecker Hafen-Gesellschaft bekennt sich eindeutig zu der Erforderlichkeit von Hafenflächen. Auch wenn sich die Verwaltung eine klarere Positionierung in der Sache gewünscht hätte, könnte man aus dem Tenor der Stellungnahme ableiten, dass das empfohlene Szenario C – und damit auch die entsprechenden Flächenbedarfe - mit den langfristigen strategischen Interessen der Wirtschaft vereinbar sein dürfte. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass mögliche Differenzen zwischen Branchen hinsichtlich ihrer Standortanforderungen nicht klar umrissen sind, so dass am Ende der Eindruck eines wenig konkreten „anything goes" im Hinblick auf Zukunftsbranchen entsteht.

Die Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH verortet sich in dieser Hinsicht präziser. Die im Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck *„(…) formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem Szenario C „Beidrehen" gut vereinbaren, Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen."* Dies dürfte mit der vergleichsweise klar abgegrenzten Branche zusammenhängen, für die die Lübecker Tourismusförderung stellvertretend befragt wurde.

Bei der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände tun sich hinsichtlich der Anforderungen an die Mobilität der Zukunft größere Differenzen zum Votum der beteiligten Bürger:innen hervor. In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände werden große Hoffnungen in noch ausstehende übergeordnete Regelungen des Bundes und / oder technologische Innovationen in Sachen „alternative Antriebe" gesetzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für beides lässt sich – gerade für den Wirtschaftsverkehr – nicht seriös vorhersagen und sollte damit nicht die alleinige Grundlage einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein. (s.o.) Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans sollte die Hansestadt die Chance, die Mobilität der Zukunft in Lübeck aktiv zu gestalten, aus Sicht der Verwaltung auch nutzen.

Kristallisationspunkt Lebensqualität: Lübeck ist mehr als nur seine Altstadt!

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: trotz der Dominanz der historischen Altstadt hängen die Lübecker:innen an ihren Stadtteilen und sind voller Ideen, wie diese verbessert und für die Zukunft fit gemacht werden können. So werden Fragen wie neue Mobilitätsangebote, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, aber auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen stets vor dem Hintergrund der eigenen Lebenssituation diskutiert. Viele Fragen, die sich in dieser Hinsicht stellen, drehen sich um das große Thema Lebensqualität in der Stadt.

Bei den insgesamt zehn Beteiligungsveranstaltungen in Lübecker Grundschulen zeigte sich, dass ein wichtiger Baustein für viele Kinder im Quartier gut erreichbare Erlebnisräume sind, in denen selbstbestimmt gespielt und entdeckt werden kann. Anders als bei Erwachsenen spielen sich diese kindlichen Entdeckungsreisen im unmittelbaren Wohnumfeld, dafür aber eher in Familien, in Gruppen oder Freundeskreisen ab:

„Im Schwimmbad bin ich gern mit Freunden und auch mit Papa und meinen Geschwistern“ (GER)

„In den Kleingärten kann ich gut spielen, an meinem Geburtstag habe ich meine Freunde eingeladen und wir haben Stockbrot gemacht“ (Grönauer Baum)

„Im Hochschulstadtteil gibt es viele tolle Kletterbäume und Bäume, wo wir Obst pflücken können“ (Paul-Klee-Schule)

Dies hat allerdings eine funktionierende und gefahrlose Mobilität von Kindern im Stadtteil zur Bedingung. Diese stärkt das unabhängige Erleben, fördert die Selbständigkeit und entlastet – nicht zuletzt – damit auch die Eltern. Die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen hierfür sind jedoch häufig nicht vorhanden, was von den Kindern in allen Stadtteilen deutlich angesprochen wurde. Hier ein paar beispielhafte Aussagen:

„Zu viele geparkte Autos auf den Straßen und Gehwegen. Wir kommen mit dem Fahrrad nicht durch und können nichts sehen. Die Autos sind so groß. Das ist gefährlich“ (Paul-Klee-Schule, Hochschulstadtteil)

„Der Verkehr und die vielen parkenden Autos sind gefährlich“ (Julius-Leber-Schule, St Lorenz Nord)

„Autos fahren zu schnell“ (Lutherschule, St. Lorenz Süd)

„Die Autos parken an vielen Stellen soweit auf dem Bürgersteig, dass man nicht durchkommt“ (Lutherschule)

Die Frage, wie – und für wen – Mobilität konkret gestaltet wird, hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität im Stadtteil - nicht nur für diejenigen, die selber mobil sind, sondern auch für die, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Verkehr leben und aufwachsen (und schlimmstenfalls Lärm und Abgase ertragen müssen). Auf dieses Problem verweisen auch mehrere Kommentator:innen des Stadtentwicklungsdialogs. Sie wünschen sich Quartiere, in denen Flächen als öffentlicher Raum nutzbar sind, anstatt als Flächen für den Autoverkehr zu dienen. Dies ist, wie

ein Kommentar anmerkt, nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Frage sozialen Ausgleichs:

„Die Verkehrsräume in der Stadt gehören dann endlich wieder den Menschen und nur noch untergeordnet dem Verkehr. Spielen "auf der Strasse" und das Leben vor der Haustür wird wieder möglich. Die Aufenthaltsqualität im ehemaligen Verkehrsraum wird sich erheblich verbessern (bessere Luft, Kalt- und Frischluftschneisen, optische Aufwertung durch viel Grün).“ (RS)

„Eine Stadt, die nur auf Autoverkehr setzt, wird immer mit Stau, Umweltbelastung und einer deutlich reduzierten Lebensqualität verbunden sein - auch wenn einige mehr ihren Traum vom Einfamilienhaus erfüllen können.“ (TW)

Die Frage, wie ein erfüllendes Leben in den Stadtteilen gestaltet werden kann, war auch Thema in den Workshops zum Thema „Stadtteilleben“ in den Stadtteilveranstaltungen von 2019. In den Workshops, die von Kücknitz bis Buntekuh vor allem von Angehörigen älterer Generationen besucht wurden, spielten vor allem Fragen des Älterwerdens im Stadtteil bzw. des intergenerationellen Miteinanders eine wichtige Rolle. Ein wiederkehrender Wunsch bestand darin, den Stadtteilen eine qualitativ hochwertige, erlebbare Mitte zu verleihen, in denen Jung und Alt in Austausch miteinander treten konnten.

Die konkrete Ausprägung und Gestalt dieser Orte unterschied sich je nach Stadtteil: so wurden als sehr konkrete räumliche Beispiele Wochenmärkte oder Markthallen genannt, es wurden aber auch eher generelle Wünsche nach einem „Identitätsstiftenden Zentrum“ oder einer Öffnung sozialer Infrastruktur für den Stadtteil formuliert. Mehrere Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog setzen ebenfalls ähnliche thematische Schwerpunkte; sie gehen zudem darauf ein, dass eine hohe Lebensqualität auch einen wichtigen Standortfaktor darstellt:

„Es wäre gut für uns alle, wenn wir uns auf ehrgeizige Ziele einigen könnten. Eine klimafreundliche Stadt muss nicht zwangsläufig junge Familien verlieren, wenn die Stadt mit guten KiTas, guten Schulen, kinderfreundlicher Architektur und kinderfreundlicher Verkehrsplanung punkten kann.
Dass Betriebe mit Arbeitsplätzen ins Umland abwandern könnten hat etwas Fatalistisches. Die Betriebe brauchen Mitarbeiter, Fachkräftemangel ist ein echtes Wachstumshemmnis. Die Mitarbeiter brauchen familienfreundliche Lebensbedingungen und eine Stadt, die das Leben außerhalb der Firma lebenswert macht.“ (K)

Lebensqualität ist unter Umständen eine geeignete begriffliche Klammer, die wirtschaftliche Prosperität, ökologische Qualität und soziales Miteinander in angemessener Weise miteinander verbindet, ohne diese gegeneinander auszuspielen (und eine Klammer, die sie sowohl für die lokale, als auch die gesamtstädtische Ebene skalierbar und operationalisierbar macht).

Haltungsnoten / Kritik an Stil & Form:

In den Kommentaren zum Stadtentwicklungsdialog kam des Öfteren die Kritik auf, die Szenarien seien in ihrer inhaltlichen Ausprägung und ihrer Gestaltung nur so definiert worden, um eine angeblich bereits feststehende Entscheidung der Verwaltung per Akklamation zu bestätigen oder um eine unterbewusste Lenkung auf „gefälligere“ Szenarien vorzunehmen:

„Auch (Szenario B) wurde so angelegt, dass es verlieren soll.“ (P.E.)

„(…) Hier wird offensichtlich in welche Richtung der Bürger sanft aber nachdrücklich geschoben werden soll. Eine Reihe der aufgeführten Vorteile von Szenario C klingen sehr bemüht und halten einer logischen Prüfung nicht stand.“ (H.)

Interessanterweise löst aber bereits die Ablehnung der Art und Weise, in der bestimmte Szenarien dargestellt wurden, einen Denkprozess darüber aus, worin diese Ablehnung eigentlich begründet ist. Damit schaffen die Teilnehmer:innen eine Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Szenarien:

„Volle Kraft voraus (in die Klimakrise)" hat ja vor allem den Zweck, unser heutiges Vorgehen (Szenario B) als nicht gar zu schlimm erscheinen zu lassen. Szenario D wird als "Beschauliches Grün ohne Blick auf die wirtschaftliche Basis" dargestellt; tatsächlich enthält es aber notwendige Elemente zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Das von den Planern offensichtlich als richtiges dargestellte Szenario C braucht insoweit eine Korrektur.“ (KS)

Eine kategorische Ablehnung des gesamten Prozesses kann man dagegen nur aus einer geringen Zahl von Einzelfällen herauslesen:

„Sorry, mir fehlt die Tiefe im ganzen Vorgehen. Es wirkt wie eine Klassenarbeit einer Oberstufe, wird dafür noch Geld bezahlt? Simpel zusammengefasste Varianten zur Auswahl, die teils schon Wertungen beinhalten, ohne diese zu belegen. Neutral geht anders. (…)“ (Bürgerbeteiligung geht anders, hl-live.de)

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Gegenteil dessen passiert ist, was aufgrund der atmosphärisch stark aufgeladenen, unmittelbar auf die Lebenswelt der Zuschauer:innen bezogenen Darstellung der Szenarien zu befürchten war: die teilnehmenden Bürger:innen haben die Gelegenheit des Stadtentwicklungsdialogs genutzt, um mit der gebotenen kritischen Distanz sämtliche Szenarien sachlich, differenziert und mit großer Sachkenntnis zu bewerten.

Sollte eine tendenziöse oder „suggestive“ Darstellung der Szenarien tatsächlich wahrgenommen worden sein, so hat sie zumindest nicht das vermeintlich von der Verwaltung gewünschte Ergebnis erzielt, wie aus der Auswertung des Votings erkennbar ist:

4. Auswertung der Voting-Funktion des Stadtentwicklungsdialogs

Zentraler Bestandteil des Stadtentwicklungsdialogs war die Votingfunktion auf der Homepage, auf der die Teilnehmer:innen sich mit Hilfe von Schiebereglern ihre Position zu den vier Szenarien definieren konnten. Hier wurden insgesamt 1550 Votings abgegeben, von denen 1392 von den Nutzer:innen bestätigt und damit zur Auswertung verfügbar waren.

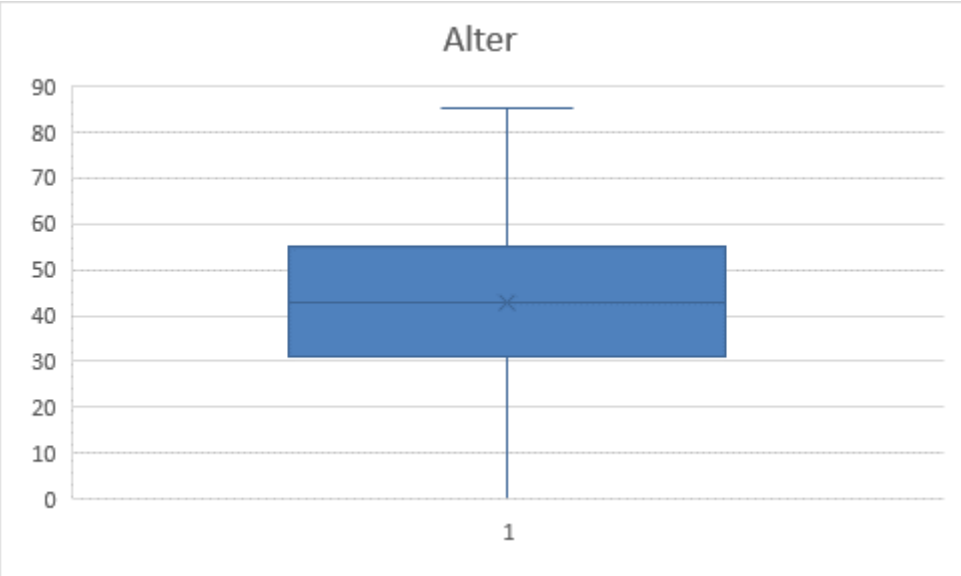
Hinter den „Schiebereglern“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

Die Frage war: Können Sie sich vorstellen, im Szenario A/B/C/D in Lübeck zu wohnen?

Szenario	A	B	C	D
Durchschnittliche Zustimmungsrate	**15,7/100**	**21,7/100**	**61,5/100**	**71,3/100**

Anhand der Tabelle zeigt sich eine klare Präferenz für die Szenarien C und D und eine deutliche Ablehnung für die Szenarien A und B. Szenario D erreichte eine durchschnittliche Zustimmungsrate von über 71 von 100. Das empfohlene Szenario C erreichte eine durchschnittliche Zustimmung von ca. 61,5 von 100. Weiter zurück lagen die Szenarien B (21,7 von 100) und A (15,7 von 100). Bei einer vertiefenden Analyse, die auch die Ablehnung einzelner Szenarien betrachtet, kam zum Vorschein, dass mehr als 75 Prozent der Teilnehmenden Szenario A deutlich ablehnen. Für Szenario B fällt die Ablehnung ähnlich deutlich aus. Die Szenarien C und D werden nur von einem geringeren Anteil von ca. 25 Prozent abgelehnt.

Hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich, dass das durchschnittliche Alter der Teilnehmer:innen mit 42 Jahren deutlich niedriger lag als bei unseren Stadtteilveranstaltungen im Jahr 2019, bei denen die Generation 60plus den Ton angab.



Der Median liegt nahe am Durchschnittswert bei 43, d.h. dass die Hälfte der Personen, die an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog teilgenommen hat, jünger gleich 43 Jahre ist und die andere Hälfte der Personen älter als 43 Jahre ist. Der Wert für das erste Quartil beträgt 31 Jahre und der Wert fürs dritte Quartil 55 Jahre. Demzufolge ist die Hälfte der Personen, die sich an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog beteiligt hat, zwischen 31 Jahren und 55 Jahren alt. Der Interquartilsabstand beträgt somit 24 Jahre.

Damit zeigt sich, dass insbesondere die Alterskohorten zwischen 31 und 55 stark vertreten waren – jene Generationen, die wahlweise selbst in der Phase der beruflichen Konsolidierung / Familiengründung / Eigentumsbildung sind oder bereits seit längerem in der „Mühle“ aus Erwerbs- und Familienarbeit stecken. Diese – und die Gruppe der unter 30-jährigen, deren Lebenswelt

überwiegend von Ausbildung und Berufseinstieg geprägt ist – waren im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen 2019 weniger präsent. Dementsprechend handelt es sich um eine willkommene Ergänzung unserer bisherigen Beteiligungsschritte.

Die **Untergliederung nach Stadtteilen** offenbart dagegen eine gewisse Schwäche unseres Angebotes. Wie Tabelle 1 zeigt, ist die Teilnahmebereitschaft am Stadtentwicklungsdialog in einzelnen Stadtteilen nur schwach ausgeprägt:

Stadtteil	Innenstadt	St. Jürgen	St. Gertrud	St. Lorenz Süd	St. Lorenz Nord	Moisling	Buntekuh	Kücknitz	Schlutup	Travemünde
Zahl der Votings	229	417	284	98	177	18	24	48	26	43
Anteil an den Gesamtstimmen des Dialogs n=1392	16,4%	29,9%	20%	7%	12,7%	1,2%	1,7%	3,4%	1,8%	3,0%
Anteil Stadtteil a.d. Gesamtbevölkerung HL	6,3%	22,6%	18,7 %	7,2%	19,6%	4,9%	5%	8,5%	2,6%	6,1%
Anteil a.d. Teilnehmer:innen 2018/19 n=900	22% (200)	11% (100)	10% (90)	7,7% (70)	4,4% (40)	7,7% (70)	5,5% (50)	6,6% (60)	10% (90)	14,4% (130)
Wahlbeteiligung Kommunalwahl 2018	27%	31%	27%	22%	21,6	19%	18%	22%	23%	28%

Tabelle 1: Verteilung der Stimmen des Stadtentwicklungsdialogs, gegenübergestellt mit anderen ausgewählten demographischen Daten

Die Gründe für dieses augenfällige Ungleichgewicht sind auf der Basis der erhobenen Daten nicht eindeutig benennbar. Es deckt sich aber mit den Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass Beteiligungsangebote in Stadtteilen wie der Innenstadt oder St. Jürgen besonders häufig wahrgenommen werden. In Stadtteilen, in denen eine deutlich unterdurchschnittliche Beteiligung am Stadtentwicklungsdialog verzeichnet wurde, wurde auch bei der Kommunalwahl 2018 eine geringere Beteiligung verzeichnet. Bei den Stadtteilveranstaltungen von 2019 sind indes ausgewogene(re) Ergebnisse zu erkennen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, an dieser Stelle erneut auf die Vielfalt an Zielgruppen, Methoden und thematischen Zugängen zum Thema Stadtentwicklung hinzuweisen, auf die wir in den vergangenen Jahren in besonderem Maße Wert gelegt haben (s. Abschnitt 2).

Trotzdem fällt auf: anders, als man es erwarten würde, unterscheiden sich die Ergebnisse auf der Stadtteilebene nur marginal. Da die Ergebnisse aufgrund der geringen Teilnahmezahl in einzelnen

Stadtteilen nicht gut verwerten lassen, wurden die Daten aggregiert. So wurden die Stadtteile St. Jürgen und Innenstadt zusammengefasst und den Ergebnissen sämtlicher anderer Stadtteile gegenübergestellt. Es fällt auf, dass durchaus Unterschiede hinsichtlich der Präferenz für bestimmte Szenarien bestehen. Diese Unterschiede sind jedoch geringer ausgeprägt, als man es erwarten würde:

Stadtteile	A	B	C	D
Innenstadt u St. Jürgen	8,9 %	9%	43,3%	69,6%
Restliche Stadtteile	11,3%	13,9%	43,8%	57,9%

Tabelle 2: Präferenzen für die Szenarien, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen (Hinweis: die Stadtteile wurden gleichberechtigt addiert – und nicht nach Teilnehmer:innenzahl gewichtet. Durch Mehrfachnennungen können Werte über 100% entstehen; gezählt wurden alle Zustimmungsraten von >75%)

Wie Tabelle 2 zeigt, überwiegen in den Stadtteilen Innenstadt und St. Jürgen die Präferenzen für das Szenario D, gefolgt vom Szenario C. Je weniger als 10 Prozent äußern ihre Vorlieben für die Szenarien A und B. Es fällt auf, dass die Verteilung in den weiteren Stadtteilen von Travemünde bis Moisling ähnlich ausfällt: auch hier können sich knapp zwei Drittel ein Leben in Lübeck vorstellen, das sich am Szenario D orientiert. Abgeschlagen sind auch hier die Szenarien A und B, es fällt jedoch auf, dass gerade das Szenario B, das im Wesentlichen die bestehenden Trends und politischen Entscheidungspfade weiterentwickelt, in den anderen Stadtteilen auf mehr Zustimmung trifft – immerhin knapp fünf Prozentpunkte. Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung aber, dass – trotz aller Dominanz der Innenstadt und St. Jürgens – die auf größerer Nachhaltigkeit ausgerichteten integrativen Szenarien auch in allen anderen Stadtteilen gleichermaßen Anklang finden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die wir aus unseren Stadtteilveranstaltungen ableiten konnten.
Zwei „Ausreißer“ in einem gewissen Maße waren die vergleichsweise hohen Zustimmungsraten zu Szenario A in Travemünde (mit knapp 19 Prozent) und die Präferenz für Szenario C in Buntekuh – hier verzeichnet das Szenario eine Präferenz von 54 Prozent. In beiden Fällen ist die Datengrundlage nicht besonders aussagefähig; gleichwohl lässt sich daraus schließen, dass sich trotz der niedrigen Beteiligungsrate die stadtteilspezifische Vielfalt der Teilnehmer:innen in den Ergebnissen wiederfindet. Auch das Szenario D findet je nach Stadtteil Zustimmungsraten zwischen 73 und 46 Prozent (Innenstadt vs. Buntekuh). Dies lässt ebenfalls darauf schließen, dass die Gruppen, die sich beteiligt haben, vielfältiger waren, als es das Ergebnis erwarten lässt.

Bei einer Differenzierung der Szenarien nach dem Alter der Beteiligten lässt sich ebenfalls eine deutliche Präferenz des Szenarios D feststellen. Um die Ergebnisse in einem besseren Kontext deuten zu können, haben wir Alterskohorten gebildet, die sich grob nach den (vermuteten) Lebensphasen orientieren.

Die **Altersgruppe unter 30** umfasste ca. 22,5 Prozent der Teilnehmer:innen. Man kann davon ausgehen, dass sich diese Gruppe vor allem in der Ausbildung befindet oder sie als junge Berufstätige dabei sind, beruflich Fuß zu fassen. Fragen wie Familiengründung oder der Erwerb von Wohneigentum dürften in dieser Altersgruppe weniger ausgeprägt sein.

In der **Altersgruppe zwischen 31 und 45** steht die Familiengründung, Eigentumserwerb, berufliche Konsolidierung im Vordergrund. Es ist zu vermuten, dass diese Altersgruppe am ehesten die Folgen eines angespannten Wohnungsmarktes zu spüren bekommt. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtzahl der Teilnehmer:innen liegt bei knapp 31 Prozent.

Der Kohorte **zwischen 46 und 65** lassen sich ca. 36 Prozent der Teilnehmer:innen zuordnen. Die Lebenswelt, der sich die Mitglieder dieser Gruppe zuordnen lassen, ist durchaus unterschiedlich. Es ist davon auszugehen, dass sich eine weitere Differenzierung der Lebensstile herauskristallisiert hat. Die Haushalte werden heterogener, z.T. sind die Kinder aus dem Haus, Alleinerziehende o.ä..

Anders als bei unseren Stadtteilveranstaltungen fällt der Anteil der **Altersgruppe über 65** mit etwa 6 Prozent eher gering aus.

Fehlende Altersangaben (ca. 5%) konnten nicht berücksichtigt werden.

Altersgruppe	Gesamt Alterskohorte	Anteil A	Anteil B	Anteil C	Anteil D
u30	312	8,33%	24,04%	56,09%	70,51%
u45	430	11,16%	10,00%	45,81%	64,19%
u65	506	6,72%	10,87%	43,48%	62,45%
ü66	78	11,54%	11,54%	35,90%	60,26%

Tabelle 3: Präferenzen für Szenarien A bis D, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen

5 Empfehlungen im Hinblick auf die politischen Grundsatzbeschlüsse

Die Szenarien A bis D wurden nicht nur von den Bürger:innen, sondern auch von ausgewählten Vertreter:innen aus Fachwelt und Wissenschaft kritisch reflektiert. In ihren Videostatements wägen Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende / Berlin), Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität / Hamburg) und Lizzi Sieck (Umweltbundesamt / Dessau) vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen fachlichen Expertise die Vor- und Nachteile der Szenarien ab und kommen zu den folgenden Empfehlungen an die Lübecker Stadtentwicklung.
Für die Siedlungsflächenentwicklung geht Prof. Dr. Thomas Krüger davon aus, dass trotz der zukünftigen Entwicklung hin zu einer kompakten, nachhaltig ausgerichteten Stadtstruktur die langfristige planerische Handlungsfähigkeit der Stadt im Auge zu behalten sei. Er empfiehlt, Reserveflächen für die Siedlungsentwicklung vorzuhalten.
Frau Klein-Hitpaß positioniert sich in ihrer verkehrsplanerisch ausgerichteten Stellungnahme gegen die expansiven Szenarien A und B und befürwortet eine Verkehrsplanung, die sich mittel- bis langfristig in Richtung des Umweltverbundes entwickelt und von der Dominanz des Autos löst. Hier kann der Busverkehr als öffentlicher Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Durch eine kompakte Stadtstruktur kann Infrastruktur besser ausgelastet werden.
Frau Sieck betont, dass eine Verschärfung der Klimaschutzziele mittlerweile keine Frage des *ob*, sondern des *wann* und *wie* geworden ist. Hier böten die Szenarien A, B und C kein hinreichendes Ambitionsniveau, um den gegenwärtigen und zukünftigen Schutzzielen zu entsprechen. Eine Hinwendung zu einer Stadtentwicklung entsprechend des Szenarios D beinhalte dabei jedoch keine Verluste, sondern könne auch eine positive Entwicklung hin zu einer zukunftsfähigen

Verkehrs- und Siedlungsflächenentwicklung anstoßen. Die Hansestadt sei bei vielen Überlegungen in diese Richtung nicht allein, sondern reihe sich ein in eine wachsende Zahl von Kommunen, die dem Klimaschutz hohe Priorität einräumen.

Für die Teilnehmer:innen des Stadtentwicklungsdialogs kann der folgende Punkt als elementar bedeutsam festgehalten werden:

Eine rein expansive Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung oder eine Entwicklung im Sinne eines „weiter-so“ funktioniert nicht. Es ist eindeutig nicht das Präferenzszenario.

In Bezug auf die Ansprüche an die Siedlungsflächenentwicklung eignet sich aus Sicht der Verwaltung das Szenario C am besten, um die in Kommentaren und Stellungnahmen formulierten Zielkonflikte zwischen Eigentum in stabilen Nachbarschaften / Wohnungsbau in qualitativ hochwertigen Quartieren / qualitativem Wachstum von Gewerbeflächen und Nachhaltigkeitsaspekten zu lösen.

Für das Thema Mobilität existiert ein breiter, über längere Zeiträume stabiler Konsens weg vom individuellen Auto hin zu einer stärkeren Integration und Durchdringung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV. Hier bildet Szenario D die vorhandenen Kommentare und Stellungnahmen am ehesten ab. Es wird von den meisten Teilnehmer:innen am Stadtentwicklungsdialog präferiert; auch aus den anderen Beteiligungsformaten kann man eine tendenzielle Zustimmung ableiten. Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände weist jedoch darauf hin, dass eine Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs von essentieller Bedeutung für den Standort Lübeck sind. Veränderungen im Modal Split der Hansestadt Lübeck dürfen damit nicht auf rein restriktiven Maßnahmen beruhen, sondern müssten stets verhältnismäßig sein.

Obwohl in der Abstimmung das Szenario D dominiert, hält die Verwaltung an ihrer Präferenz für Szenario C fest. Grund hierfür ist neben der fachlichen Einschätzung der Verwaltung, dass nicht nur das Votum der beteiligten Bürger:innen, sondern auch die verschiedenen Stellungnahmen der Verbände integriert werden mussten, die nicht zwingend einem der vier Szenarien zugeordnet werden konnten, und die von dem Votum des Stadtentwicklungsdialogs in Einzelpunkten abwichen.

Dennoch soll das klare Statement der sich Beteiligenden Richtung Szenario D integriert werden, um das mehrheitliche Ergebnis in geeigneter Weise widerzuspiegeln. Aufgrund dessen wird in der Beschlussvorlage ein Beschlusspunkt 3 ergänzt, der konkrete Instrumente beinhaltet, um Szenario C verbindlich mit den klimarelevanten Einsparzielen zu verknüpfen, die den Weg Lübecks zur Klimaneutralität 2040 beschreiben sollen.

Hansestadt LÜBECK

Stadtentwicklungsdialog

Stellungnahmen Stakeholder

Anlage B

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 112
christian.stolte@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Übersicht der Stellungnahmen von Verbänden und Stakeholdern zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

1. Stellungnahme der Wirtschaft

   (Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft, Kaufmannschaft, Technikzentrum, Lübeck Management und Wirtschaftsjunioren)

2. Stellungnahme KWL / Wirtschaftsförderung

3. Stellungnahme Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG

4. Stellungnahme Lübeck und Travemünde Marketing LTM

5. Stellungnahme Grundstücks-Gesellschaft TRAVE

6. Stellungnahme Lübecker Bauverein

7. Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck

8. Stellungnahme Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC

9. Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN

10. Stellungnahme BUND Lübeck

11. Stellungnahme NABU Lübeck

12. Stellungnahme FRIDAYS FOR FUTURE Lübeck

13. Stellungnahme ArchitekturForumLübeck

IHK Lübeck

Handwerkskammer Lübeck

LÜBECK Handwerk

Kaufmannschaft zu Lübeck
WACHSENDE WIRTSCHAFT FÜR LÜBECK UND DIE REGION

WIRTSCHAFTSJUNIOREN LÜBECK

TZL
TECHNIKZENTRUM LÜBECK

LÜBECK MANAGEMENT

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaft zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck 2021

Inhalt

Präambel ... 3
Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck ... 3
Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien ... 4
Entwicklungsimpulse ... 5
Erfolg Lübecker Unternehmen ... 5
Neugründungen ... 6
Technologie und Digitalisierung ... 6
Klimaschutz und Klimaanpassung ... 6
Wissenschaft und Wirtschaft ... 6
Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung ... 7
Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans ... 8
1. Lübeck als Oberzentrum der Region ... 8
2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten ... 8
3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen ... 8
4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten ... 9
5. Gewerbebrachen revitalisieren ... 9
6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen ... 9
7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen ... 9
8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen ... 9
- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern ... 10
- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen ... 10
- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern ... 10
- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken ... 10
- City-Logistik ausprobieren ... 11
9. Digitalisierung vorantreiben ... 11
10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen ... 11
Fortlaufende Beteiligung sicherstellen ... 11
Zusammenfassung der Forderungen ... 12

Präambel

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans hat die Hansestadt Lübeck einen Beteiligungsprozess gestartet. Aus diesem Prozess heraus wurden nun vier verschiedene Szenarien (A bis D) entwickelt, die die Bevölkerung und Institutionen für die weitere Meinungsfindung bewerten und darüber abstimmen soll.

Wir stellen fest, dass die vorgestellten Szenarien und die damit verbundenen Handlungsempfehlungen die Belange der Wirtschaft als Rückgrat unserer Stadt und Region nicht ausreichend berücksichtigen oder falsch einschätzen.

Aufgrund der hohen Wichtigkeit und großen Tragweite beider Planungen für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Lübeck, haben wir uns als Wirtschaftsorganisationen für eine gemeinsame Stellungnahme entschieden.

Die nachfolgenden Positionen geben daher die Meinung der

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- der Handwerkskammer Lübeck,
- der Kreishandwerkerschaft Lübeck
- der Kaufmannschaft zu Lübeck,
- des Technikzentrums Lübeck,
- des Lübeck Managements und der
- Wirtschaftsjunioren Lübeck

wieder.

Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck

In der Hansestadt Lübeck sind etwa 14.000 Unternehmen mit ca. 100.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ansässig. Diese Unternehmen erwirtschaften laut der Haushaltsplanung 2021 rund 117 Mio. Euro Gewerbesteuer. Dazu kommen aus wirtschaftlicher Tätigkeit weitere 89 Mio. Euro Einkommenssteuer, 22 Mio. Euro Umsatzsteuer sowie Einnahmen u.a. aus der Grundsteuer oder der Vergnügungssteuer. Insgesamt machen die steuerlichen Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit damit gut 25 % des städtischen Haushaltsvolumens aus.

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte in der Hansestadt Lübeck sind die Branchen Verkehr und Logistik, Handel und Dienstleistungen, Ernährungswirtschaft und Medizintechnik, Handwerk sowie der Tourismus.

Zu den größten Arbeitgebern der Hansestadt gehören die von uns vertretenen Unternehmen Drägerwerke AG & Co. (rd. 6.600 Beschäftigte), die Bockholdt-Gruppe (rd. 4.700 Beschäftigte), die Stadtwerke-Gruppe (rund 1.250 Beschäftigte), die Lübecker Hafengesellschaft (rd. 1.050 Beschäftigte) und die Konditorei Junge (rd. 1.000 Beschäftigte). 2020 waren 15.675 Beschäftigte in Lübecker Industriebetrieben tätig.

Neben diesen großen Unternehmen bilden viele kleine und mittelständische Betriebe (KMU) das stabile Rückgrat unserer Wirtschaftskraft. Sie bieten vielen tausend Menschen in der Region in den verschiedensten Branchen eine große Bandbreite an Arbeitsplätzen. Darüber hinaus sind die kleinen und mittleren Unternehmen an unterschiedlichen Standorten im

gesamten Stadtgebiet ansässig. Gerade für diese Betriebe sind nicht immer nur Industrie- oder Gewerbegebiete erforderlich. Vielfach nutzen gerade kleinere Unternehmen Mischgebiete bzw. urbane Gebiete – sind also Teil des gesamtstädtischen Lebens.

Die lokalen und regionalen Wertschöpfungsketten spiegeln sich in den Clustern logRegio, foodRegio sowie den Kooperationen mit den Lübecker Hochschulen wider. Dabei haben sich die genannten Schwerpunktbranchen insbesondere aufgrund der Standortvorteile Lübecks herausgebildet. Lübeck war und ist eine Hafen- und Handelsstadt, die durch den Zugang zum Ostseeraum und zum Binnenwasserstraßennetz, die Anbindungen über Straße und Schiene und den Flughafen profitiert. Gleichzeitig ist Lübeck Dreh- und Angelpunkt für Handel und Warenverkehr im Ostseeraum. So sollten auch flächenintensive Branchen Berücksichtigung finden, da z.B. die Verkehrs- und Logistikunternehmen vielfach wichtige Dienstleister für die anderen Branchen sind.

In den letzten 30 Jahren hat sich zudem die Lübecker Hochschullandschaft in Verbindung mit dem Technikzentrum Lübeck (TZL) als bedeutender Faktor für Neugründungen entwickelt. An den Beispielen Euroimmun AG, Basler AG oder der VisiConsult X-ray Systems & Solutions GmbH kann man den Erfolg dieses Modells sehen. Diese – heute weltweit aktiven – Unternehmen haben in ihren ersten Jahren im TZL die optimalen Rahmenbedingungen gefunden, um sich auszuprobieren, zu wachsen und erste Erfolge zu erzielen.

Die Erfolgsgeschichte hat das Technikzentrum fortgeschrieben und unterstützt Neugründungen heute mit überregionalen Projekten und dem eigenen Acceleratorprogramm GATEWAY49. Laut KfW-Gründungsmonitor 2021 liegt Schleswig-Holstein mit 120 Gründungen je 10.000 Erwerbstätige im bundesweiten Ranking auf einem hervorragenden Platz 3! Sicherlich auch ein Verdienst der erfolgreichen Kooperation des TZL mit der Universität und der Technischen Hochschule.

Für die anstehenden Planungen ergibt sich, dass diese erfolgreiche, breit aufgestellte und in die Zukunft gerichtete Wirtschaftsstruktur weiter gefördert und entwickelt werden muss. So sollten für Neugründungen und Startups geeignete Angebote geschaffen werden, um von Ausgründungen der Lübecker Hochschulen zu profitieren und grundsätzlich neues Unternehmertum in der Hansestadt zu fördern.

Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien

Die im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs zur Diskussion gestellten vier Szenarien sollen die Bandbreite von reiner Wirtschafts- und Wachstumsorientierung auf Kosten der Umwelt (A: Volldampf voraus) bis hin zu reiner Umwelt- und Klimaschutzorientierung auf Kosten von Wirtschaft und Wachstum (D: Hart Backbord!) abbilden. Sie sind bisweilen stark zugespitzt formuliert. Problematisch ist aus unserer Sicht, dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen. Wirtschaft sollte nicht als Gegenspieler zum Klimaschutz gesehen werden!

Eine Festlegung auf ein Szenario erscheint uns unter diesen Vorgaben weder zielführend noch sinnvoll, da hier die grundlegenden Faktoren für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln nicht berücksichtigt werden. Wirtschaft ist kein abstrakter Begriff, sondern Lebenswirklichkeit – wir leben von, mit und für die Wirtschaft. Handel, Industrie und Gewerbe in allen ihren Facetten sind nicht einfach austausch- und verlagerbar. Sie müssen auch erreichbar und am optimalen Standort sein, damit sie erfolgreich funktionieren können.

Zweifellos gibt es Zielkonflikte zwischen mehr Wachstums- und mehr Umweltorientierung. Es gibt aber ebenso zahlreiche Chancen darin, sowohl Wirtschaftstätigkeit und Wachstum als

auch Klimaschutz und Nachhaltigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Dies hat auch die Podiumsdiskussion im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Stadtentwicklungsdialog am 12. August 2021 gezeigt.

Aus unserer Sicht ist es deshalb für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahrzehnten entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. Hierzu gehört beispielsweise, die CO_2-Bepreisung aller Waren, Dienstleistungen und Produktionsverfahren als Leitlinie bei dem qualitativen Wachstum zu berücksichtigen.

Das in diesem Kontext neu zu erstellende Rahmenwerk, insbesondere der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan, sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebensgrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.

In allen relevanten Themenfeldern wie Mobilität, Arbeiten, Wohnen und Freizeitverhalten finden massive, durch Technologiesprünge und Wertewandel unterlegte Veränderungen statt oder werden für die nähere Zukunft zu erwarten sein, wie z.B.:

- Intelligente Verkehrslenkungssysteme,
- die zunehmende Nutzung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Antriebsarten,
- innovative Ansätze zur Gestaltung des ÖPNV,
- neue Lösungen für mehr Energieeffizienz im Gebäudebestand,
- ein intelligentes Flächennutzungsmanagement,
- ein verändertes Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unter Beachtung ihrer Umweltverträglichkeit und
- die wachsende Akzeptanz für neue Wohnformen.

Deshalb können aber viele für die Jahre 2035 oder 2040 maßgebliche Aspekte noch nicht seriös prognostiziert werden. Die Stadtentwicklungsplanung muss diese Dynamik unbedingt berücksichtigen, heute die notwendigen Weichen für gemeinsame Wirtschaftsentwicklung und Klimaschutz in den angesprochenen Rahmenplänen sowie auch in den zukünftigen Planwerken zu stellen und bei Bedarf fortlaufend anzupassen.

Entwicklungsimpulse

In den nächsten Jahren wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt durch eine Reihe von Aspekten beeinflusst. Dabei sehen wir insbesondere die nachstehenden Impulse, die durch die Stadtplanung aufgegriffen werden müssen.

Erfolg Lübecker Unternehmen

Einen großen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung haben die bestehenden Unternehmen in der Hansestadt. Aktuelle Beispiele wie die Coherent LaserSystems GmbH & Co. KG, die Dr. Klein Privatkunden AG oder die Brüggen KG sowie aus dem Handwerk die Wache GmbH oder die Krisch Elektrotechnik zeigen, dass Wachstum – und damit auch die Nachfrage nach Raum und Fläche – aus dem Bestand heraus erfolgt. Schon heute kommen rund 75 % der Gewerbeflächennachfragen von Unternehmen aus der Hansestadt Lübeck selbst oder aus der näheren Region.

Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend und das Erfordernis der Bestandspflege weiter fortsetzen wird, so dass die Stadtplanung den Rahmen schaffen muss, dass die Unternehmen

bei weiterem Wachstum an ihrem Standort verbleiben können. Dies dient der Sicherung von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen sowie der Vermeidung neuer Pendlerströme. Auch müssen die Firmenstandorte gesichert werden, damit Lübecker Schüler zukünftig die Möglichkeit für gute Ausbildungsplätze haben und an die Unternehmen gebunden werden.

Neugründungen

Neben den Bestandsunternehmen tragen Neugründungen zur Wirtschaftsentwicklung bei. Allein im 1. Halbjahr 2021 wurden 120 Unternehmen in Lübeck neu gegründet. Schwerpunkte sind Handel, Handwerk und Dienstleistungen. Dazu kommen weitere Kleingewerbegründungen, die nicht von der Statistik erfasst werden. Diese Unternehmen starten mit neuen Geschäftsideen und bereichern die Wirtschaft in der Hansestadt.

Für diese Unternehmen sollte Lübeck optimale Startbedingungen bieten. Dazu gehören bezahlbare Immobilien wie z.B. Ladenlokale, aber auch flexible Rahmenbedingungen für Handwerk und Gastronomie.

Technologie und Digitalisierung

Mit dem technologischen Fortschritt und der Digitalisierung verändern sich die Möglichkeiten, aber auch die Standortanforderungen der Unternehmen. Durch den Einsatz neuer Technologien lassen sich Produktionsprozesse so verändern, dass beispielsweise Emissionen auf ein Minimum gesenkt werden. Andererseits sind Unternehmen trotz moderner Technik darauf angewiesen, dass die betrieblichen Abläufe wirtschaftlich gestaltet werden können. Daher unterliegen auch in Zukunft innovative Ansätze wie z.B. vertikale Gewerbegebiete immer einer Einzelfallbetrachtung und können nicht von jedem Unternehmen umgesetzt werden.

Die zunehmende Digitalisierung eröffnet ebenfalls neue Möglichkeiten, erfordert aber auch die entsprechenden Rahmenbedingungen. In Lübeck müssen die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, in dem z.B. auch die bestehenden Gewerbegebiete mit einer flächendeckenden Breitbandanbindung/Glasfaser ausgestattet und die Infrastruktur für das 5G-Mobilfunknetz geschaffen werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz und Klimaanpassung werden uns in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen stellen. Um einerseits klimaschädliche Emissionen zu senken, andererseits die Auswirkungen des Klimawandels und der damit verbundenen Extremwetter-Ereignisse zu minimieren, sind technologische, räumliche und bauliche Maßnahmen erforderlich. Best-Practice-Beispiele könnten eine CO_2-neutrale Energieversorgung oder eine klimaneutrale Stadtverwaltung sein.

Die klimabedingten Veränderungen stellen auch die Unternehmen vor neue Herausforderungen. Je nach Standort müssen beispielsweise Maßnahmen gegen Starkregenereignisse oder Überflutung getroffen oder der Gebäudebestand gegen Hitze isoliert und ggf. klimatisiert werden. Für diese Klimaresilienz sind bauliche Maßnahmen auf den Grundstücken, Veränderungen bei den Gebäuden oder die Installation technischer Anlagen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung ermöglicht werden müssen.

Gleichzeitig erwarten wir eine Stärkung der örtlichen Bauwirtschaft und des Handwerks, die die Maßnahmen umsetzen soll.

Wissenschaft und Wirtschaft

Wir gehen davon aus, dass die Lübecker Hochschulen auch in Zukunft durch Ausgründungen oder die Kooperation mit Lübecker Unternehmen wichtige Impulse für die Lübecker Wirtschaft geben werden. Hierbei rücken auch innovative Ausgründungen, die durch Einsatz neuer

Technologien neue Lösungsansätze bieten, für die Lösung der Klimakrise in den Fokus. Die Stadt sollte solchen Projekten und Unternehmen den notwendigen Raum bereitstellen, damit sich Lübeck insgesamt als innovativer Standort weiter profiliert, und damit auch Ideen und Fachkräfte in der Hansestadt gehalten werden.

Es ist daher insgesamt erforderlich, das Flächenbedürfnis von großen und kleinen, neuen und eingesessenen, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industrieunternehmen gleichermaßen in Konzepten mit gemischten Flächennutzungen zu berücksichtigen. Dies sollte Areal- bzw. Stadtteilbezogen geschehen und zusätzlich aus übergeordneter Sicht für ganz Lübeck gesteuert werden.

Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung

Bis zum Jahr 2029 werden die Infrastrukturprojekte für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung realisiert. Neben dem Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke im Kreis Ostholstein ist auch auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen (vgl. u.a. www.deutschlandtakt.de). So soll zwischen Lübeck und Bad Schwartau ein drittes Gleis errichtet, die Verbindung in Richtung Bad Kleinen ausgebaut und elektrifiziert sowie die Bahnstrecke in Richtung Büchen ertüchtigt werden. Die dafür erforderlichen Maßnahmen müssen bei der Aufstellung der Planungen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sehen wir die Chance, mit dem Ausbau der Infrastruktur die Schienenanbindung des Lübecker Hafens in Richtung Norden zu verbessern (Stichwort: „Nordkurve“).

Die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung wird zusätzliche Impulse für die Gewerbeentwicklung in der Region geben. Wir gehen davon aus, dass skandinavische Unternehmen Flächen in unserer Region nachfragen werden (niedrigere Immobilien- und Lohnkosten) und Unternehmen mit skandinavischen Geschäfts- und Kundenbeziehungen sich an der Fehmarnbelt-Achse ansiedeln, wie es teilweise schon in den Gewerbegebieten an der Autobahn A1 beobachtet werden kann.

Unsere skandinavischen Nachbarn sind Vorreiter bei der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien und der Nutzung alternativer Energieträger wie z.B. Wasserstoff. Über das grenzüberschreitende Förderprogramm Interreg 5/6A werden schon heute Kooperationsprojekte, z.B. in den Bereichen Umwelttechnologie, Ausbildung und Forschung realisiert. Lübeck und die Hansebelt-Region können künftig von der schnelleren Verbindung nach Skandinavien und dem grenzüberschreitenden Wissensaustausch profitieren.

Nicht zuletzt trägt die verbesserte Anbindung nach Skandinavien dazu bei, dass Lübeck für Fachkräfte weiter an Attraktivität gewinnt und die Wirtschaftsförderung Lübeck sowie der HanseBelt e.V. aktiv mit diesem Standortfaktor werben können.

Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

1. Lübeck als Oberzentrum der Region

Die Hansestadt Lübeck ist vom Land Schleswig-Holstein als Oberzentrum eingestuft. Damit verbunden hat Lübeck eine überörtliche, regionale Bedeutung und Funktion. Dies betrifft die Versorgung (des spezialisierten, höheren Bedarfs), aber auch Angebote wie z.B. Arbeitsplätze, Hochschulen, kulturelle Einrichtungen etc. Darüber hinaus soll Lübeck *„(…) ein starkes, differenziertes Wirtschaftsgefüge mit einem bedeutenden industriellen Potential aufweisen, dessen Wachstum anzustreben ist“*.

Die hohe Attraktivität und besondere Lagegunst Lübecks inmitten der erweiterten Metropolregion Hamburg-Kopenhagen, der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und das anhaltende, erfolgreiche Wachstum der ansässigen Wirtschaftsbetriebe, lassen absehbar weitere Wachstumsimpulse und Nachfragen nach Flächen erwarten. Eine Stadtentwicklung, die auf eine Reduktion von Gewerbeflächen und Produktionsstandorten, eine Beschneidung des Wohnungsbaus und massive Einschränkungen für den Individualverkehr setzen würde, dürfte bei überörtlicher Betrachtung auch die Erreichung ambitionierter Umweltziele verfehlen, weil Wohnbevölkerung und Wirtschaft dann ins attraktivere Umland abwandern.

Aus unserer Sicht ist es daher unverzichtbar, in Lübeck in den Bereichen Wirtschaft und Wohnen qualitatives Wachstum zu ermöglichen sowie gut vernetzte Verkehrslösungen für alle Menschen zu schaffen.

2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten

In den letzten Jahren wurden in zum Teil aufwendigen Verfahren eine Reihe von strategischen Konzepten erarbeitet, die auf die Entwicklung Lübecks bis 2030 und darüber hinaus ausgelegt sind. Hier sehen wir die Ergebnisse aus dem Dialog LÜBECK:überMORGEN und daraus resultierend den Rahmenplan Innenstadt, die Fachkräfteinitiative der Wirtschaftsförderung, das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK), den Hafenentwicklungsplan sowie die aktuelle Prognose für die Gewerbeflächenentwicklung. Diese Konzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und durch die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen

Die Unternehmen und die Beschäftigten erbringen einen maßgeblichen Anteil der Einnahmen der Hansestadt Lübeck. Die Stadt ist auch in Zukunft auf diese Einnahmen angewiesen, um finanziell handlungsfähig zu bleiben und die notwendigen Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung zu ergreifen. Vor diesem Hintergrund sollte es im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik mit ein.

Die häufigste Ursache für Standortverlagerungen von Betrieben ist die fehlende Erweiterungsmöglichkeit am bisherigen Standort. Ein attraktives Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten sind daher eine Investition in die bereits vorhandene Wirtschaft und dienen der Sicherung der Arbeitsplätze in der Region.

4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten

Die zunehmende Flächenkonkurrenz darf nicht zur Verdrängung einzelner Nutzungen führen. Wir beobachten, dass insbesondere Gewerbestandorte zu Gunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden (Beispiele: Nördliche Wallhalbinsel, Roddenkoppel). Gleichermaßen wird die Ausweisung neuer Gewerbegebiete in peripheren Bereichen schwieriger und sollte auch im Sinne des Flächensparens reduziert werden. Sollte es jedoch erforderlich sein, Gewerbeflächen aus Gründen einer positiven Stadtentwicklung anderen Nutzungen zuzuführen, müssen im Gegenzug adäquate Ausgleichsflächen für gewerbliche Nutzungen geschaffen werden.

5. Gewerbebrachen revitalisieren

Die Ressource Boden ist endlich. Wir brauchen daher neue Ideen und Instrumente, um brachfallende Standorte wieder in eine gewerbliche Nutzung zurückzuführen, und den Unternehmen ein attraktives Gewerbeflächenangebot bereitzustellen. Ein neuer Flächennutzungsplan und ein Verkehrsentwicklungsplan reichen dafür allein nicht aus. Sie können jedoch die Voraussetzungen für eine Revitalisierung schaffen, indem bestehende Gewerbegebiete nicht durch andere Nutzungen eingeschränkt werden. Darüber hinaus ist mit Beteiligung aller Stakeholder die Entwicklung und Erarbeitung eines Zielbildes für das Stadtbild Lübecks im Jahr 2040 erforderlich, in dem Arbeiten, Wirtschaften, Wohnen und Leben gleichermaßen unter Einhaltung der Klimaschutzziele möglich ist.

6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen

Grundsätzlich muss die Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung wesentlich zügiger, einfacher und besser abgestimmt erfolgen. Aktuell benötigt die Hansestadt für die Gewerbeflächenentwicklung rund 10 Jahre; die Revitalisierung bestehender, stadtnaher Flächen, wie das Schlachthofgelände und die Roddenkoppel, zieht sich ebenfalls schon über viele Jahre hin. Um die o.g. Entwicklungsimpulse und Chancen nutzen zu können und handlungsfähig zu bleiben, sollten die Planungsprozesse und die Fassung politischer Beschlüsse beschleunigt werden.

7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen

Ein qualitatives Wachstum sowie die erforderlichen Maßnahmen für den Klimaschutz und Klimaanpassungen erfordern Flexibilität und das Gehen neuer Wege. Die in den Szenarien skizzierten Maßnahmen, wie die Nachverdichtung, das „Bauen in die Höhe“ oder die energieeffiziente Ausstattung von Gebäuden, müssen beispielsweise mit den Anforderungen des Denkmalschutzes oder den Sichtachsen des UNESCO-Weltkulturerbes vereinbart werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist hier in Zukunft eine größere Flexibilität in der Bauleitplanung und ein „Denkmalschutz mit Augenmaß“ erforderlich, um den Gebäudebestand und die jeweiligen Nutzungen zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Auch gehen wir davon aus, dass eine Nachverdichtung bestehender Gewerbestandorte vor dem Hintergrund der Klimaresilienz nur in einem begrenzten Maße möglich sein wird. Daher wird es auch in Zukunft erforderlich sein, bedarfsgerecht neue Angebote für Unternehmen zu schaffen. Hierzu gehört auch die Überarbeitung unternehmensnotwendiger Nutzungsmöglichkeiten an Gewerbestandorten, zum Beispiel das Wohnen am Ort der Arbeitsstätte.

8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen

Die Hansestadt Lübeck ist als Oberzentrum Mittelpunkt eines regionalen Verflechtungsraumes, der weit in das Umland hineinreicht. Gleichzeitig ist Lübeck ein bedeutsamer Bestandteil der überregionalen Verkehrsnetze – von der Metropolregion

Hamburg bis hin zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V). Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur müssen daher einem breiten Spektrum an Anforderungen gerecht werden, um den wirtschaftlichen Funktionen der Stadt zu sichern und die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen reibungslos zu ermöglichen. Hierfür kann es keine pauschalen Lösungen geben, sondern es wird über einen längeren Zeitraum zu dynamischen Veränderungen und einem Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsformen kommen.

Aus Wirtschaftssicht ist und bleibt eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Betriebsstandorte für Beschäftigte, Kundenverkehr, Lieferverkehr und betriebseigene Fahrzeuge, insbesondere aber auch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz der mit Abstand wichtigste Standortfaktor, gefolgt von der räumlichen Nähe zu Kunden/Laufkundschaft und der digitalen Anbindung. Im Mittelpunkt der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung muss daher eine anforderungsgerechte und zeitgemäße Mobilität der Einwohner, der Güter und Dienstleistungen stehen. Dabei werden Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO_2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen ergeben sich mehrere Grundsätze, die in den Planungen berücksichtigt werden müssen:

- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern
  Die bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Unternehmensstandorte im Stadtgebiet müssen leistungsfähig an die Verkehrsnetze angebunden bleiben, um die Standortvorteile Lübecks im regionalen, überregionalen und internationalen Kontext nicht zu schwächen.

- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen
  Um verstärkt Güterverkehre auf die Schiene verlagern zu können, sollten die bestehenden Gleisanschlüsse der Unternehmens- und Hafenstandorte sowie die Reaktivierung von brach-liegenden Gleisanlagen im Stadtgebiet als Option gesichert werden. In diesem Kontext sollten die anstehenden Planungen für die Schienenanbindung des Fehmarnbelt-Tunnels berücksichtigt werden.

- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern
  Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vornherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (Batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.

  Für die langfristige Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte braucht es vor weiteren Einschränkungen der Erreichbarkeit im ersten Schritt die Schaffung attraktiver zusätzlicher Mobilitätsangebote, einschließlich intelligenter Verkehrslenkungskonzepte sowie die Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr. Eine bewusste Schlechterstellung einzelner Verkehrsträger ist gerade für ein Oberzentrum wie Lübeck abzulehnen, insbesondere, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte bzw. höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Ausweichverkehren einhergehen.

- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken
  Der Wirtschaftsverkehr darf in der Stadt nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Die beispielsweise für das Baugewerbe, Handwerk und Anlieferungen oft unverzichtbaren

größeren Fahrzeuge müssen im Stadtgebiet – einschließlich der Innenstadt und der Stadtteilzentren wie z.B. dem Kernbereich von Travemünde – unmittelbar bis zum Einsatzort kommen und dort Park- bzw. Abstellmöglichkeiten nutzen können. Häufig ist es aufgrund des Volumens und Gewichts der zu befördernden Materialien/Waren und der unmittelbar am Einsatzort benötigten Werkzeuge und Gerätschaften nicht möglich, den Transport „auf der letzten Meile“ auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.

- City-Logistik ausprobieren
  Der Gedanke eines MikroLogistik-Hubs für ansässige Gewerbebetriebe in der Lübecker Altstadt sollte zunächst auf experimenteller Ebene ausprobiert werden, bevor dafür Flächen langfristig im Flächennutzungsplan gebunden werden. Hintergrund ist, dass die Lübecker Innenstadt sicherlich Potenziale dafür aufweist, es aber auch eine Reihe von Warenanlieferungen gibt, für die solche Konzepte nicht geeignet sind. City-Logistik-Konzepte sollten derart ausgelegt sein, dass sie den innerstädtischen Einzelhandel sowie weitere, dort ansässige Unternehmen positiv befördern, statt diese zu schwächen.

9. Digitalisierung vorantreiben

Neben der verkehrlichen Erreichbarkeit gehört die digitale Anbindung der Betriebsstandorte und der Haushalte zu einer Selbstverständlichkeit. Alle Lübecker Wohngebiete und Gewerbeflächen müssen vollständig mit einer leistungsfähigen Breitbandanbindung und auf Glasfaser basierten Anschlüssen ausgestattet werden, um weiterhin für die Unternehmen attraktiv zu bleiben.

10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen

Sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Verkehrsentwicklungsplan werden für das Gebiet innerhalb der Stadtgrenze aufgestellt. Gleichwohl müssen die Verflechtungen mit dem angrenzenden und weiteren Umland sowie die Mobilität der Menschen über die Stadtgrenzen hinweg bei der Erarbeitung berücksichtigt werden.

Schon heute pendeln täglich rund 50.000 Menschen aus den umliegenden Kreisen und Gemeinden in die Hansestadt, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen (Quelle: Pendlerportal der Metropolregion Hamburg). Und auch umgekehrt sind viele Unternehmen in der Umgebung Arbeitsort für die Lübecker Bevölkerung. Als Oberzentrum nimmt Lübeck wichtige Versorgungsfunktionen für die Region wahr.

Aus unserer Sicht kann daher die künftige Entwicklung Lübecks nur gemeinsam mit dem Umland gedacht und gestaltet werden. Denkbar wäre eine gemeinsame Strategie, die sich auf die Wohnungsbau-, Gewerbeflächen- und Verkehrsentwicklung erstreckt. Dabei sollten Themen wie z.B. interkommunale Gewerbegebiete und Stadtgrenzen überschreitendes ÖPNV-Angebot erörtert und zur Umsetzung gebracht werden.

Fortlaufende Beteiligung sicherstellen

Gerne hätten wir uns noch ausführlicher mit diesem wichtigen und komplexen Thema beschäftigt als es die Frist zur Abgabe der Stellungnahme zugelassen hat. Wir hoffen auf eine weitere konstruktive Diskussion unter allen Beteiligten und mit allen Verantwortlichen zu unserer gemeinsamen Herausforderung für Lübeck: Klimaschutz und Wirtschaftswachstum möglichst gut und sich gegenseitig fördernd in Einklang zu bringen.

Wir erwarten daher während der Erarbeitung der Planwerke eine kontinuierliche Beteiligung, die über die TöB-Beteiligung hinausgeht.

Zusammenfassung der Forderungen

A. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

B. Lübeck innerhalb des zentralörtlichen Systems als Oberzentrum weiterentwickeln, um das finanzielle Rückgrat für Klimaschutz und -anpassung zu sichern.

C. Wachstumsimpulse aufnehmen und durch den Flächennutzungsplan und den Verkehrsentwicklungsplan attraktive Rahmenbedingungen schaffen.

D. Bestehende Entwicklungskonzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und die darin festgelegten Maßnahmen in die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

E. Ein attraktives, klimaresilientes Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten schaffen, um die vorhandene Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Region zu sichern.

F. Bestehende Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen müssen erhalten bleiben und klimaresilient entwickelt werden.

G. Brachfallende Standorte müssen revitalisiert werden.

H. Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren bei der Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung.

I. Die Lagegunst und die Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil für Unternehmen sichern.

J. Potenziale für Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nutzen.

K. Erreichbarkeit Lübecks sichern.

L. Wirtschaftsverkehre nicht unverhältnismäßig einschränken.

M. City-Logistik ausprobieren.

N. Flächendeckende digitale Breitband-Anbindung vorantreiben.

O. Künftige Entwicklung Lübecks gemeinsam mit dem Umland gestalten, interkommunale Gewerbegebiete und ein Stadtgrenzen-überschreitendes ÖPNV-Angebot entwickeln.

P. Wirtschaftsakteure über die TöB-Beteiligung hinaus bei der Erarbeitung der Planwerke beteiligen.

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH, Falkenstraße 11, D-23564 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
[redacted]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Falkenstraße 11
D-23564 Lübeck
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
www.luebeck.org

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Datum
		[redacted]	28.10.2021

Sehr geehrte[redacted],

mit Bezug auf die ausführliche Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- Handwerkskammer Lübeck,
- Kreishandwerkerschaft Lübeck,
- Kaufmannschaft zu Lübeck,
- Technikzentrum Lübeck,
- Lübeck Management
- und der Wirtschaftsjunioren Lübeck,

der sich die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und die KWL GmbH inhaltlich anschließen, möchten wir einige Punkte hervorheben, die im Sinne einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen sind.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Ausweisung neuer Gewerbe- aber auch Wohnbaulandflächen unabdingbar ist. Durch die Mitarbeit in gemeinsamen Arbeitskreisen (Raum für Wirtschaft im Hansebelt mit den Nachbarkreisen Ostholstein, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) zur Erarbeitung eines neuen Gewerbeflächenleitfadens und zur Abstimmung der Gewerbeflächenbedarfe im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans sowie zusammen mit LPA, FB 3 und FB 5 zur Vorprüfung neuer Gewerbe- und Wohnbauflächen im Rahmen der Neuaufstellung des FNP der Hansestadt Lübeck sind Ihnen die Randbedingungen (GE-Flächennachfrage im Zeitraum 2014 -2019 zwischen 60 bis rd. 100 ha pro Jahr, Corona-bedingte Abnahme 2020 auf 63,5 ha und Stand September 2021 rd. 45 ha / GE-Flächenverfügbarkeit in Lübeck geht aktuell gegen 0) und die Ziele bei der Flächenbelegung bekannt. Die Bedarfe sind in der aktuellen Gewerbeflächenprognose dokumentiert.

Alleine durch Nachverdichtung oder die Sanierung alter Gewerbestandorte / Brachflächen werden wir der vor allem aus dem Bestand resultierenden Gewerbeflächennachfrage nicht entsprechen können. Auch für größere Ansiedlungen bzw. Umsiedlungen aus dem Bestand oder Flächenbedarfe im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wird seitens der Wirtschaft Vorsorge bei der Bereitstellung geeigneter Gewerbeflächen erwartet.

[redacted]

Wir plädieren jedoch dafür, zukünftige Standorte und Nutzungen im Vorwege zu klassifizieren, so dass z. B. dringend notwendige Entwicklungen im Bereich der Universität / Hochschule / UKSH / Hörgeräteakustiker Akademie / Technikzentrum Lübeck im Sinne einer „Ein-Campus-Lösung“ oder ergänzend an einer zukünftigen Entwicklungsachse in Richtung Blankensee verortet werden. Große Flächen für Produktions-, Großhandels-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen sollen an verkehrlich gut erreichbaren Standorten in Autobahnnähe konzentriert werden (z.B. Gewerbepark Semiramis 1. und 2. Bauabschnitt). Bestehende Gewerbegebiete sollen maßvoll ergänzt werden, so dass auch dort der Nachfrage für Handwerksbetriebe entsprochen werden kann.

Seit Jahren weist die Wirtschaftsförderung darauf hin, dass insbesondere im Stadtteil Travemünde Bedarf für die Verlagerung von Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen besteht, dem dringend Rechnung getragen werden muss.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck betreut seit vielen Jahren zwei für die Lübecker Wirtschaft sehr bedeutende Branchencluster (foodRegio für die Lebensmittelwirtschaft und logRegio für die Logistik- und Hafenwirtschaft). Dabei steht seit einiger Zeit auch die clusterübergreifende Gewinnung von Fachkräften im Fokus, so dass auch in dieser Hinsicht dafür Sorge getragen muss, dass um- und ansiedlungswillige Fachkräfte entsprechenden Wohnraum finden können.

Aus verkehrlicher Sicht weisen wir auf die dringend erforderliche Verbindungsspange zwischen Berliner Allee und Mönkhofer Weg hin. Mit deren Realisierung könnten viele Umwegfahrten im Stadtteil St. Jürgen im Zusammenhang mit den Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie dem Campus-Center im Hochschulstadtteil sowie Schleichverkehre im dicht bebauten Bereich Kalkbrennerstraße / Röntgenstraße / Billrothstraße / Robert-Koch-Straße vermieden bzw. reduziert werden.

Aus Sicht der KWL GmbH als Erschließungsträgerin für Gewerbe- und Wohnbauland möchten wir unsere Bereitschaft und Verantwortung unterstreichen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung neuer Bauflächen am Gesamtziel einer klimafreundlichen Stadtentwicklung mitzuarbeiten. Dementsprechend wird die KWL GmbH z.B. die Entwicklung des neuen Gewerbeparks „Semiramis“ gemäß DGNB zertifizieren lassen.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck setzt bereits in enger Abstimmung mit der Verwaltungsspitze das in den vergangenen Monaten erarbeitete Kommunikationskonzept für die Hansestadt Lübeck um. Dabei geht es neben der Ansprache von Fachkräften in Kooperation mit in Lübeck ansässigen Unternehmen auch explizit um die Gewinnung von Gründer:Innen, neuen Unternehmen und Investoren. Um gegenüber diesen Zielgruppen lieferfähig zu bleiben, ist die Ausweisung neuer GE- und Wohnbauflächen sowie die entsprechende Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Szenarien Stadtentwicklungsdialog
Stellungnahme der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) schließt sich vollinhaltlich der „Gemeinsamen Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen“ an. Der Hafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Hansestadt. Als einer der großen Arbeitgeber ist auch die LHG an einer Stadtentwicklung interessiert, die Lübeck Wohlstand und Lebensqualität erhält. Dabei schließen sich Wirtschaft, Wohnen und Tourismus nicht gegenseitig aus.

Als der größte Hafenbetreiber in Lübeck hat die LHG ein hohes Interesse an den Perspektiven für die zukünftige Entwicklung ihrer Hafenstandorte in Lübeck und Travemünde und damit für die Zukunft des Gesamtunternehmens. Ein 24/7-Betrieb, d.h. ein Betrieb rund um die Uhr, muss sichergestellt bleiben. Soweit der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan auch hafenspezifische Belange berühren, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

Hafenumschlag ist ein flächenintensives Geschäft, das neben den erforderlichen Betriebsflächen innerhalb und außerhalb des Hafengeländes (Vorstau- und Bereitstellungsflächen für einen geordneten Lkw-Verkehr) auch Freiflächen für künftige Expansionen voraussetzt. Dies gilt insbesondere, um das prognostizierte Mengenwachstum mit den damit verbundenen Ladungsströmen in stärkerem Maße über die umweltschonenden Verkehrsträger See, Schiene und Binnenwasserstraße abzuwickeln und damit die Straße zu entlasten. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsketten erfordert zusätzliche Vorstauflächen.

Die weitere Entwicklung der Bahnverkehre wird eine Ausdehnung des Kombiterminals von Baltic Rail Rate erfordern. Auch die künftige Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Energien (Landstrom, LNG, Wasserstoff) erfordert Flächen. Schließlich sollten hafennah ausreichende Gewerbeflächen ausgewiesen werden, um die Ansiedlung von Unternehmen mit Hafenbezug und verbundenen logistischen Dienstleistungen zu ermöglichen (Logistikzentren). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Maßnahmen, die im Hafenentwicklungsplan aufgeführt sind, auch ausführbar sein müssen.

Diese Forderung schließt die Verpflichtung der LHG ein, die vorhandenen Flächen durch organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen unter Einsatz der Digitalisierung optimal und umweltschonend (Luft, Lärm) zu nutzen und Flächen nur insoweit zu beanspruchen, wie es für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die Geschäftsentwicklung unerlässlich ist. Die eigenen Umschlaggeräte sollen zunehmend auf alternative Antriebe umgestellt werden.

Das Hafengeschäft setzt schließlich eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung der ein- und ausgehenden Verkehre voraus. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsträger Straße und Schiene. Im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) kann der Lübecker Hafen auf Sicht seine Funktion als Logistik-Hub nur wahren, wenn er die Möglichkeit erhält, durch die sog. „Nordkurve“ an den veränderten Ladungsströmen im intermodalen Verkehr zu partizipieren. An diese Schienenverbindung muss vor allem der Skandinavienkai direkt und ohne Rangieraufwand angeschlossen sein.

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung
[redacted]

Abteilung: [redacted]
Ansprechpartner:in: [redacted]
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
E–Mail: [redacted]
Datum: 06.09.2021

STELLUNGNAHME DER LTM

BETEILIGUNGSVERFAHREN IM RAHMEN DER ERSTELLUNG DES FLÄCHENNUTZUNGS- SOWIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS 2040

Lieber [redacted],

herzlichen Dank für die Beteiligung der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH am Prozess zur Entwicklung des Flächennutzungs– sowie Verkehrsentwicklungsplanung der HL 2040.

Das Tourismuskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK) wurde unter Einbeziehung der Bürger:innen sowie der Tourismusbranche entwickelt und in der Bürgerschaft im August 2020 einstimmig beschlossen. Die im TEK formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem **Szenario C „Beidrehen"** gut vereinbaren. Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen. Wichtig ist, dass die Inhalte des TEK – also Handlungsfelder und Schlüsselprojekte – Eingang an geeigneter Stelle in die Planwerke erhalten. In diesem Kontext sind zentral: die **(wasser–)touristische Perspektive** , insbesondere für den Stadtteil Schlutup, und die Erschließung von Erlebnis–/Erholungsorten/–angeboten am Wasser von der Altstadtinsel bis nach Travemünde entlang der Trave (Schlüsselprojekte 6, 7). Für den **Priwall** (Halbinsel) wurde im Rahmen des TEK der Fokus auf Erholungsfunktionen und die Entwicklung von Naturerlebnisangeboten gelegt (Schlüsselprojekt 11). V**erkehrliche Hinweise** beziehen sich auf die Wende hin zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten nicht nur bei An– und Abreise, sondern auch auf Mobilitätsangebote vor Ort (Schlüsselprojekt 13). Die Stärkung des Radtourismus ist aus touristischer Sicht insbesondere in Travemünde sowie entlang der Trave (Schlüsselprojekt 9) erforderlich.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Herzliche Grüße

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

[redacted]

[redacted]

Rechnungsanschrift: Lübeck und Travemünde Marketing GmbH | Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck

[redacted]

Internet: luebeck–tourismus.de | travemuende–tourismus.de | dubistmirnemarke.de

Der vertrauensvolle Umgang mit persönlichen Daten ist uns wichtig! Unsere Datenschutzerklärung sowie Ansprechpartner:innen sind auf unserer Website zu finden.

TRAVE Leben in Lübeck

Stellungnahme der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH
zu den Szenarien im Rahmen des Stadtentwicklungsdialoges Lübeck übermorgen

Kontext Unternehmensstrategie

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH ist mit 8.500 eigenen und 400 verwalteten Mietwohnungen im gesamten Stadtgebiet der größte und vielseitigste Vermieter in der Hansestadt Lübeck. Als Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck und als städtisches Wohnungsunternehmen beschäftigen wir uns bei der Weiterentwicklung des Immobilienbestandes und der zugehörigen Infrastrukturen intensiv mit den Themen Stadtentwicklung und Stadterneuerung. In den letzten Jahren haben die Anforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der nachhaltigen Energieversorgung sowie der lokalen Mobilitätswende an unsere Arbeit deutlich zugenommen.

Seit der Jahrtausendwende hat die Revitalisierung von Wohnquartieren der Nachkriegsjahrzehnte durch grundlegende Modernisierungen sowie durch Abbrüche und Ersatzneubauten, z.B. in den Lübecker Stadtteilen Buntekuh, Kücknitz und Moisling, das Baugeschehen der TRAVE wesentlich bestimmt. Hinzu kamen neue Wohnbauten auf ehemals anders genutzten Flächen im Stadtgebiet, z.B. auf dem ehemaligen Großparkplatz Baggersand. Auch für die Zukunft setzt die Unternehmensstrategie der TRAVE auf Bestandserneuerungen in eigenen Quartieren, die Nachverdichtung in integrierten Lagen sowie auf die Umnutzung von Flächen für Wohnzwecke im engeren Siedlungsgebiet Lübecks (Flächenrecycling). Konkrete Planungen dafür sind vorhanden. Neuentwicklungen auf der sog. „grünen Wiese", wie noch in den 2000er Jahren das von der TRAVE erworbene und entwickelte Wohngebiet Bornkamp, schließen wir im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung künftig aus, zumal diese eine zusätzliche und kostenaufwändige Infrastruktur (z.B. Erschließungen, Kindertagesstätten) erfordern, die mit dem Ziel des bezahlbaren (Miet-)Wohnens immer schwerer vereinbar ist.

Lübeck übermorgen

Wohnen: Wir glauben an eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Lübecks in den nächsten Jahren und Jahrzehnten und gehen in Folge von einer Stabilisierung bzw. einer weiteren leichten Steigerung der Zahl der Einwohner:innen, der Haushalte und damit der Wohnungsnachfrage aus. Ein attraktiver Wirtschaftsstandort erfordert einen Wohnungsmarkt mit guten Angeboten für unterschiedliche Wohnbedürfnisse und Einkommensverhältnisse. Dafür sind nach unserer Auffassung die Grundlagen und erforderlichen Flächenausweisungen für den Zubau aber bereits heute vorhanden bzw. in unmittelbarer planerischer Vorbereitung (dokumentiert im Wohnungsmarkbericht 2020). In den Lübecker Bestandsquartieren sind aus unserer Sicht zudem ausreichend Potentiale für qualitative und quantitative Nachverdichtungen vorhanden, um innovative Wohnformen - auch im Eigentum - im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu ergänzen. Als Beispiel sei hier das Wohnquartier Roter Hahn in Kücknitz genannt. Eine über den im Wohnungsmarktbericht dokumentierte hinausgehende Ausweisung größerer Wohnbauflächen, gerade im Außenbereich, halten wir in einem neuen Flächennutzungsplan nicht für erforderlich.

Verkehr: Viele unserer Mieter:innen verfügen über keinen eigenen PKW und nutzen den ÖPNV und das Fahrrad als ihr tägliches Verkehrsmittel. Wir versuchen daher, unsere Bestandsstrategie an den ÖPNV-Angeboten und Planungen auszurichten (z.B. Wohnungsbau an den Bahnhaltepunkten Kücknitz und

Moisling). Insofern begrüßen wir die Initiative für eine Regio-S-Bahn Lübeck und eine Orientierung künftiger städtebaulicher Verdichtungen in direkter Nachbarschaft der potentiellen Haltepunkte. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für Neubauten (und auch bei umfassenden Modernisierungen) kostenaufwändige Stellplatzanlagen erstellt werden müssen, die die verbleibenden Grünanlagen um unsere Wohngebäude minimieren. Je schlechter die Anbindung oder Verkehrslage, umso mehr Stellplätze müssen vorgehalten werden.

Klimaresilienz: Im Jahr 2020 haben wir uns als TRAVE eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie gegeben und eine Nachhaltigkeitsmanagerin eingestellt. Bis 2022 werden wir einen Klimapfad für unseren Gebäudebestand erstellen und ein Konzept entwickeln, wie dieser bis 2045 klimaneutral umgebaut bzw. mit Energie versorgt werden kann und das Wohnen dennoch bezahlbar bleibt. Der Grad der Klimaresilienz der Wohnquartiere wird künftig an Bedeutung zunehmen. Hier sind die aufgelockerten Bestandssiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre sogar im Vorteil gegenüber neuen, aufgrund hoher Grundstückspreise dichter bebauten Quartieren. Grünanlagen im direkten Wohnumfeld besitzen eine hohe Bedeutung für die Zufriedenheit und stellen damit auch einen wirtschaftlichen Wert bei der Vermietung von Wohnraum dar. Wir sind dabei, diese für eine erhöhte Klimaresilienz und zur Förderung der Artenvielfalt ökologischer zu gestalten und zu bewirtschaften. Ebenso passen wir Gebäudeplanungen an künftig zu erwartende Bedingungen an, z.B. durch Gründächer und Versickerungsflächen.

Szenarien: Bei aller wissenschaftlich unbestreitbaren Dringlichkeit, umfassend wirksame Klimaschutzmaßnahmen schnell und kompromisslos umzusetzen (Szenario 4, *Hart Backbord!*), ist und bleibt die wesentliche Aufgabe der TRAVE, Wohnraum für alle Lübecker:innen bezahlbar zu halten und Nachbarschaften sozial stabil zu gestalten. Wir sind daher der Auffassung, dass das **Szenario 3 (*Beidrehen*)** gegenwärtig am ehesten geeignet ist, Lübeck effektiv und mit breiter gesellschaftlicher Mehrheit auf einen nachhaltigen Weg zu bringen und damit letztlich erfolgreicher zu sein als mit harten Einschnitten, die Menschen zurücklassen und die Stadtgesellschaft potentiell spalten. Wir sind gern bereit, diesen ambitionierten Weg als Wohnungsunternehmen und als Sanierungsträger der Stadt mitzugestalten und durch konkrete Projekte in unserem Gebäudebestand und in unseren Wohnquartieren Verantwortung zu übernehmen.

Lübeck, 10. September 2021, [redacted]

LÜBECKER BAUVEREIN

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung
[redacted]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Stadtplanung & Bauordnung
08. OKT. 2021

Ansprechpartner
[redacted]

Telefon
[redacted]

E-Mail
[redacted]

Datum
6. Oktober 2021

Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

Sehr geehrter [redacted],

da der Stadtentwicklungsdialog bereits am 12.08.2021 mit der Auftaktveranstaltung im Schuppen 6 gestartet ist, lässt sich vermuten, dass der IPCC-Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen vom 09.08.2021 keinen Einfluss mehr auf die aufgezeigten Szenarien hatte.
Der Klimanotstand ist real, Menschen gemacht und wird von wissenschaftlicher Seite nicht in Frage gestellt. Laut den Hauptaussagen des IPCC-Berichtes (https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-WGI.pdf), „wird eine globale Erwärmung von 1,5 °C und 2 °C im Laufe des 21. Jahrhunderts überschritten werden, es sei denn, es erfolgen in den kommenden Jahrzehnten drastische Reduktionen der CO2- und anderer Treibhausgasemissionen“ wobei „zumindest netto Null CO2-Emissionen erreicht werden müssen“. Unabhängig davon hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bereits am 23. Mai 2019 den Klimanotstand festgestellt und betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz zwingend erforderlich sind. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, in wieweit die ersten Szenarien eine Option sind. Es wäre wünschenswert gewesen, für jedes Szenario die daraus resultierenden CO2-Emissionen im Abgleich mit den politisch und gesetzlich geforderten Einsparungen plakativ darzustellen.

Als genossenschaftliches Wohnungsunternehmen stehen wir seit Jahrzehnten für urbanes, soziales Wohnen bei hoher Aufenthaltsqualität und gelebter Nachbarschaft. In den vergangenen Jahren verstärkt auch für Mobilitätsangebote in den Quartieren und nachhaltiges Bauen und Sanieren. Noch scheitern einige der nachhaltigen Ideen an fehlenden Umsetzungsmöglichkeiten, sei es durch Bundes- und Landesgesetzgebung (z. B. Mieterstrom), unterschiedliche oder widersprüchliche Zielsetzungen in den einzelnen Bereichen der Hansestadt Lübeck (z. B. Verkehr, Nachverdichtung), noch fehlendes Know-how bei den Partnern (z. B. Quartierslösungen für E-Mobilität, Photovoltaik) oder daraus resultierend noch an der fehlenden Wirtschaftlichkeit (Förderung). Das gemeinsame Ringen um nachhaltige Lösungen hat in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugenommen und könnte durch ein klares Statement der Stadt (und des Landes bzw. Bundes) weiter verstärkt werden.

LÜBECKER BAUVEREIN

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Szenario C mit Aspekten aus D (insbesondere hinsichtlich der Beschränkung des Verkehrs in der Innenstadt) halten wir für den erstrebenswerten Zielkorridor, wenn nicht zur Umsetzung geboten.
Für die wohnungswirtschaftliche Umsetzung stehen wir als lokales und der Hansestadt Lübeck verbundenes Unternehmen gerne als verlässlicher Partner zur Verfügung.

Freundliche Grüße

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft

[redacted]

[redacted]

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft
Otto-Passarge-Straße 2
23564 Lübeck

[redacted]

[redacted]

STADTVERKEHR LÜBECK

[redacted]

Stadtverkehr Lübeck GmbH, Ratekauer Weg 1-7, 23554 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[redacted]
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

14.09.2021 [redacted]

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [redacted],

wir danken Ihnen für Ihre Einladung, eine schriftliche Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialoges zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anlässlich der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans sowie des Verkehrsentwicklungsplans abzugeben.

Als hundertprozentig kommunales Unternehmen und als der Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck schätzen wir die Möglichkeit der Beteiligung bei einem so wichtigen und strategisch bedeutenden Thema sehr.

Wir sind von der Hansestadt Lübeck mit dem Busverkehr und dem Fährverkehr in Lübeck und Travemünde betraut. Mit mehr als sechshundert Mitarbeiter:innen sorgen wir dafür, dass etwa 200 Busse ca. 30 Millionen Menschen und vier Fähren über fünf Millionen Fahrgäste jährlich sicher ans Ziel bringen.

Wir halten es für unbedingt erforderlich, dass die Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck auf städtebaulicher Ebene bereits heute nach einem klaren Zielbild erfolgt, um jetzt bereits die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck erreicht werden können.

Stadtverkehr Lübeck GmbH
Ratekauer Weg 1 - 7, Lübeck
Telefon: 0451/888-0
Telefax: 0451/888-2706
www.stadtverkehr-luebeck.de

[redacted]

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel: Haltestelle Ratekauer Weg – Linie 7 oder Haltestelle Sereetzer Weg - Linie 3

EMAS GEPRÜFTES UMWELTMANAGEMENT D-150-00031

STADTVERKEHR LÜBECK

Gerne hätten wir uns noch intensiver damit beschäftigt, als dass es in der gegebenen Frist für uns möglich war. Für eine weitergehende Diskussion und Mitarbeit nach Eingang der verschiedenen Stellungnahmen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Unsere Stellungnahme lautet wie folgt:

1. Dem Verkehrs- und Mobilitätssektor kommt eine bedeutende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele zu.

Ziel der Bundesregierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein ist es, die Emissionen des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 um etwa 50 % im Vergleich zu 1990 zu senken und die gesamten Treibhausgasemissionen über alle Sektoren bis 2050 um 80 bis 95 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Die Hansestadt Lübeck hat sich noch ehrgeizigere Ziele gesetzt: bis 2030 sollen 50 % aller Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 eingespart werden und Klimaneutralität soll im Jahr 2040 erreicht werden.[1]

Um diese ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir bis 2040 dringend ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen in Lübeck.

Darüber hinaus halten wir es bei allen städtebaulichen Aktivitäten für zielführend und unbedingt erforderlich, bereits jetzt die Weichen, für die notwendige städtebauliche Umgestaltung zugunsten eines veränderten Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Menschen, zu stellen und gleich mitzuplanen und umzusetzen. D.h. dass ab sofort bei allen Planungen, die eine Veränderung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens bewirken (z.B. Änderungen der Flächennutzung) dringend das lokale Klimaschutzziel als wichtigstes Ziel zu beachten ist. Dies gilt auch für laufende, in nächster Zeit und zukünftig geplante Straßenbauarbeiten und alle anderen baulichen Maßnahmen. Dafür könnten ein Mentalitätswandel und ein Befähigungsprogramm in den bisherigen Strukturen notwendig sein.

Nur, wenn ab sofort, eine konsequente und konsistente Ausrichtung aller städtebaulichen Aktivitäten in Richtung Verkehrswende erfolgt, können die Klimaschutzziele so erreicht werden, dass alle beteiligten Interessengruppen ihre grundsätzlichen Flächen-, Verkehrs- und Mobilitätsbedarfe zufriedenstellend decken können. Die vielfach benannte Verkehrs- und Mobilitätswende muss vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele nun mit Leben gefüllt werden.

---

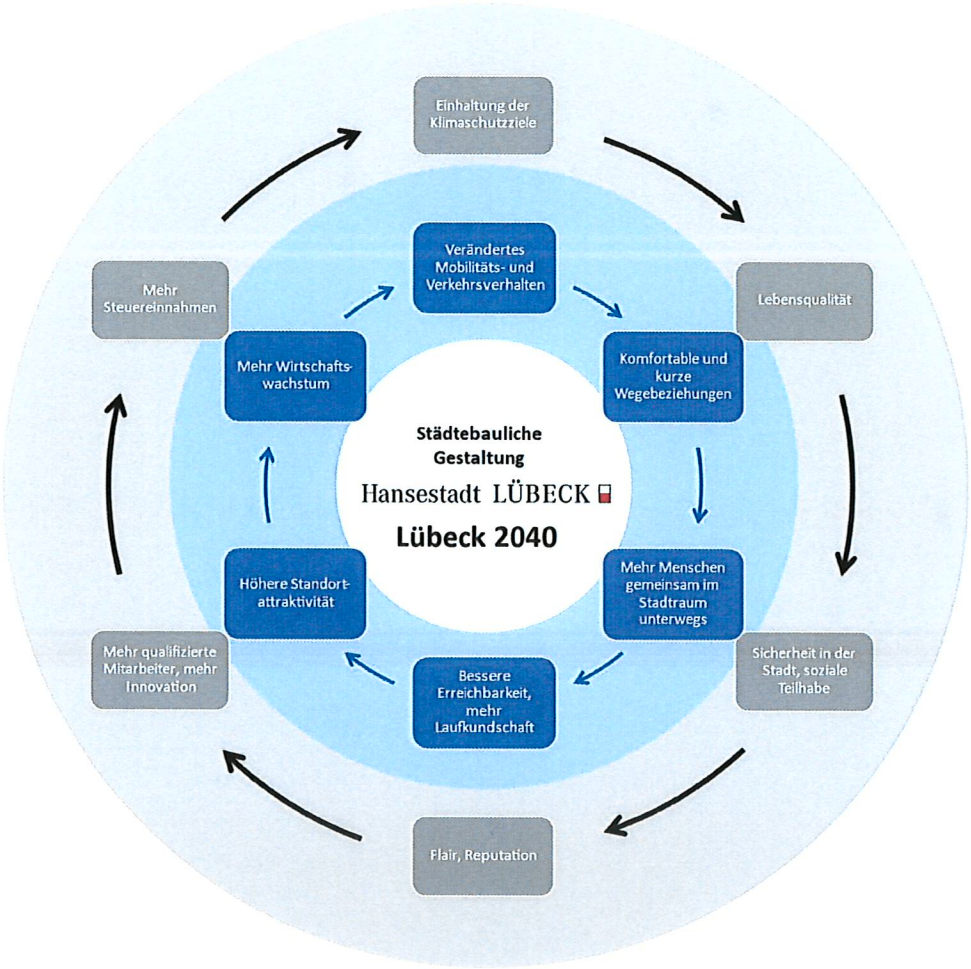
[1] Masterplan Klimaschutz - Stadtentwicklung (luebeck.de) (Abruf 27.08.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

2. Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote und ÖPNV haben einen relevanten volkswirtschaftlichen Nutzen für eine Stadt und eine Region.

Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote sind im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich und äußerst selten kommerziell zu betreiben.[2] Daher ist es üblich, dass Aufgabenträger, hier die Hansestadt Lübeck diese – je nach den gesetzlichen Möglichkeiten – beauftragen und betrauen. Dies dient dem Wohle der Allgemeinheit. Der Standort gewinnt an Attraktivität, von der letztendlich alle – Menschen, Einrichtungen und Unternehmen – gleichermaßen profitieren.

Abbildung 1: Mehrdimensionaler Einfluss einer langfristigen städtebaulichen Gestaltung, die auf ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten abzielt - Entwurf.



[2] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007

STADTVERKEHR LÜBECK

Von geteilten öffentlichen Mobilitätsangeboten profitieren nicht nur die Nutzer:innen, es sind auch:

- Alle Wirtschaftsunternehmen, Geschäfte, Handel
- Gastronomie, Kultureinrichtungen und sonstige Einrichtungen
- Arbeitgeber, Schulen
- Menschen: Arbeitnehmer:innen, Kinder, Senior:innen, Familien, Frauen, alle Bewohner:innen und Besucher:innen der Hansestadt Lübeck

Es ist wichtig zu erkennen, dass von dem Angebot an öffentlich geteilten Mobilitätsformen ein volkswirtschaftlicher Vorteil über den einzelnen Kundenvorteil hinaus entsteht. Es gibt somit ein allgemeines wirtschaftliches Interesse an dem Angebot an öffentlicher geteilter Mobilität und es profitieren davon nicht nur die eigentlichen Kund:innen, sondern volkswirtschaftlich alle Unternehmen und Menschen in der Region.

Öffentlich geteilte Mobilität und das damit verbundene Verkehrs- und Mobilitätsangebot haben einen direkten Wohlfahrtseffekt auf eine Stadt und eine Region, über Lebensqualität, das Stadtbild und die Attraktivität. Dieser Umstand wird in der EU dadurch abgebildet und damit auch anerkannt, dass Kommunen den ÖPNV direkt an kommunale Verkehrsunternehmen beauftragen und aus dem Haushalt finanzieren können.[3]

Es ist somit erforderlich, bei der Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote die indirekten Effekte bei der wirtschaftlichen Betrachtung mitzuberücksichtigen und über neue Finanzierungsmöglichkeiten[4], z.B. über eine Internalisierung der externen Kosten des ÖPNV-Angebotes, nachzudenken.

3. Gemischte, verdichtete Flächennutzungen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Erreichung der Klimaschutzziele erfordert ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in Lübeck und der Region, was zu einer Veränderung des Stadtbilds führt. Dazu müssen alle verantwortlichen und beteiligten Stellen an einem Strang ziehen.

Das bedeutet auch, dass es unbedingt notwendig ist, im Flächenentwicklungsplan Vorgaben zu machen, die eine Erreichung der Klimaschutzziele über geeignete Maßnahmen und Handlungsfelder grundsätzlich ermöglichen und die Voraussetzungen für eine Klimaneutralität im Jahre 2040 schaffen.

---

[3] Ebenso.
[4] civity_matters-No.4_Neue-Einnahmequellen-braucht-der-OePNV.pdf (Abruf 06.09.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

Es ist dabei wichtig, dass:

- eine Vermischung von Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen stattfindet, so dass ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten einfach und komfortabel möglich ist. Dabei ist eine Innen- vor einer Außenentwicklung und die Entwicklung von nachhaltig konzipierten Quartieren anzustreben; Ziel ist nicht nur die „Stadt der kurzen Wege" sondern auch die „Stadt der komfortablen Verbindungen". Dies lehnt sich an das Konzept der „15-Minuten-Stadt"[5] an.
- eine möglichst hohe Nutzungsdichte erreicht wird, damit die begrenzte Fläche innerhalb der Stadt bestmöglich genutzt wird. Die damit einhergehende hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht effektive Mobilitätsangebote und einen hochwertigen ÖPNV;
- neue Mobilitäts- und Verkehrsangebote entwickelt werden und diese bevorzugt Flächen zur Verfügung gestellt bekommen;
- Flächen, die ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten nicht fördern, z.B. bestehende, versiegelte Flächen wie Parkplätze, umgewidmet werden, so dass ein motorisierter Individualverkehr unattraktiv wird;
- die Teile eines intermodalen Mobilitätsangebotes miteinander verzahnt werden;
- neue Wege, Lösungen und Finanzierungen für Verkehrs- und Mobilitätsangebote entwickelt und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass diese umgesetzt werden können.

4. Die Funktion von Lübeck als überregional wichtiger Verkehrs- und Mobilitätsknotenpunkt sollte berücksichtigt und gestärkt werden.

Weiterhin empfehlen wir eine überregionale Entwicklung und Koordination von überregionalen Mobilitäts- und Verkehrsthemen, die die Funktion von Lübeck als Oberzentrum und logistischem Knotenpunkt im Norden berücksichtigen. Dies würde aus unserer Sicht den Aufbau von dafür geeigneten Strukturen für die Einbeziehung der Beteiligten erfordern.

Dabei ist die Logistik der Güterverkehre ebenso wichtig wie die Berücksichtigung von Ein- und Auspendlern und überregional reisenden Menschen.

---

[5] Das Konzept der gemischte Flächennutzungen wird unter anderen in folgenden Videos dargestellt: https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4, https://youtu.be/3w30HmKePJc oder https://youtu.be/jvk-BsHJgH4

STADTVERKEHR LÜBECK

5. Neue Ansätze und neue Technologien werden im strategischen Zielbild für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 eine wichtige Rolle spielen.

Sie haben mit dem Stadtentwicklungsdialog eine notwendige Diskussion in die richtige Richtung angestoßen. Um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zu unterstützen und eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, wäre – wie in anderen Städten[6] - die Entwicklung eines Zielbildes für Lübeck für die Zukunft hilfreich. In diesem Zielbild würde deutlich, wie ein Lübeck im Jahr 2040 aussehen könnte, in dem die Klimaschutzziele erreicht sind und es würde aufgezeigt, wie die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Wir plädieren außerdem dafür, bei einer Entwicklung eines strategischen Zielbildes für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 für Lübeck innovative Technologien (z.B. autonomes Fahren), moderne Angebotsformen (z.B. On-Demand- und Sharing-Angebote) und neue Ansätze in verschiedenen Bereichen, z.B. Finanzierung, zu nutzen. Es muss ein intelligentes Gesamtkonzept mit allen verfügbaren und zukünftigen Mobilitätsangeboten unter Einbeziehung neuer Technologien und möglicher Optionen erarbeitet werden.

6. Lübeck braucht Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung sowie eine übergreifende und integrierende Zusammenarbeit beim Thema Fläche, Mobilität und Verkehr sowie die Nutzung aller Hebel, um im Jahr 2040 ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum zu sein.

Die Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele ist eine äußerst anspruchsvolle Herausforderung, weil sie Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild für alle Menschen erfordert. Daher ist eine neue Zusammenarbeit über alle Bereiche, Unternehmen und Gruppen hinaus notwendig.

Wir brauchen in Lübeck eine bewusste, nachhaltige und strategisch ausgerichtete Stadtentwicklung, die sich ihrer gestalterischen Bedeutung und ihrer Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele bewusst ist. Wir schätzen daher Ihre Initiative mit dem Stadtentwicklungsdialog sehr und wollen ausdrücklich dazu ermutigen, dass Sie und alle weiteren Verantwortlichen in Lübeck der Gestaltung der Zukunft Lübecks und der Einhaltung der Klimaschutzziele oberste Priorität einräumen.

---

[6] Beispiele sind Köln Die Stadtstrategie "Kölner Perspektiven2030+" - Stadt Köln (stadt-koeln.de) oder Leipzig INSEK Leipzig 2030, Broschüre, Teil 1 (Abruf 10.09.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

Als der kommunaler Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck sehen wir diese Weiterentwicklung auch als unsere Aufgabe an und unterstützen Sie gerne dabei, diese Ziele strategisch zu entwickeln und zu erreichen.

Gerne stehen wir für eine weitere Mitarbeit zur Verfügung und freuen uns auf den weiteren Fortgang der Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

Stadtverkehr Lübeck GmbH

Stellungnahme im Stadtentwicklungsdialog zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Hansestadt Lübeck

August 2021

Einleitung

Der rapide Klimawandel bedroht die Existenzbedingungen der gesamten Menschheit; davon sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck betroffen. Die notwendigen Maßnahmen zur Abwendung einer Klimakatastrophe werden allen Menschen deutlich spürbare Veränderungen ihrer Lebensweise abverlangen. Der ADFC Lübeck begrüßt deshalb ausdrücklich die Entscheidung der Hansestadt Lübeck, die notwendigen Beschlüsse im Dialog mit den Menschen in unserer Stadt zu treffen. Er dankt der Hansestadt auch dafür, dass sie ihm Gelegenheit gibt, als Kreisverband zu den erforderlichen Maßnahmen Position zu beziehen.

Nach übereinstimmender Ansicht der an der Stellungnahme beteiligten Mitglieder des AFC-Kreisverbandes Lübeck enthalten die Szenarien C und D des Stadtkonzepts Schritte in die richtige Richtung. Die darin enthaltenen Mobilitätsprognosen sind allerdings nicht nachvollziehbar abgeleitet. Deshalb skizziert die nachfolgende Stellungnahme ein weiteres Szenario für die Mobilitätsentwicklung, welches auf Prognosen relevanter Akteure und auf bereits ermittelten Korrelationen zwischen Angebotsqualität und Nachfrage basiert. Das Szenario benennt auch die damit verbundenen Auswirkungen.

Aktuelle Mobilität in Lübeck

Die letzte umfangreiche Mobilitätserhebung für Lübeck ist die Infas-Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017. Zudem wurde durch die Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 eine detaillierte lokale Datenerfassung vorgenommen. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Mobilität in der Hansestadt Lübeck 2017

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Durchschnittliche Wegelänge (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	6,698
Modal Split nach Wegen (%)	21	25	43	11	100
Wegezahl jährlich	48.232.036	57.419.090	98.760.835	25.264.400	229.676.361
Verkehrsleistung (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Modal Split HL Verkehrsleistung (%)	11,6	5,2	53,3	29,9	100,0

Der Modal Split nach Wegen entstammt der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die durchschnittliche Wegelänge und die Wegezahl sowie die daraus errechnete Verkehrsleistung entstammt der Lübecker Studie aus 2010, diese Daten wurden aber um den jährlichen deutschlandweiten Trend zwischen den MiD-Studien 2008 und 2017 korrigiert. Nach der Studie der Hansestadt Lübeck beträgt die durchschnittliche Verkehrsleistung je Einwohner*in und Jahr, hochgerechnet auf 2017, in Lübeck nur 6.994 km, etwas weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts.

Abbildung 1

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge 2010 (Hansestadt Lübeck)

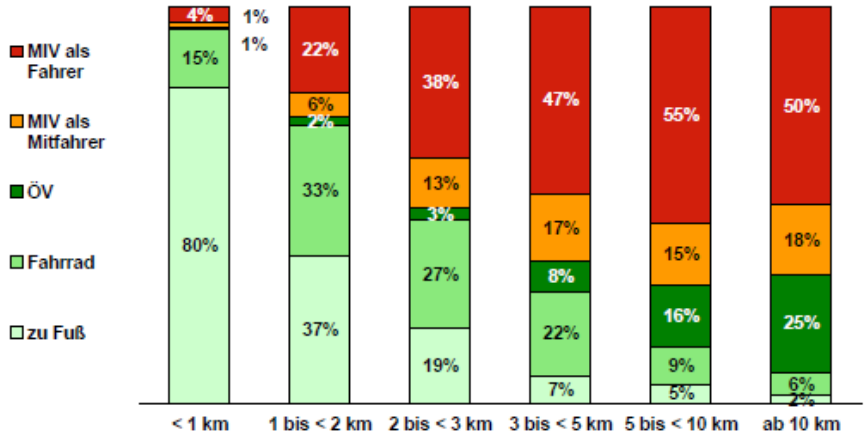


Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl auch in Lübeck sehr stark von der zurückgelegten Distanz abhängt. Lediglich der MIV (Pkw und Krafträder) wird fast über das gesamte Distanzspektrum in wesentlichem Umfang genutzt. Der Schwerpunkt von Gehen und Radfahren liegt sehr klar auf den kurzen Distanzen, der Schwerpunkt des öffentlichen Verkehrs ebenso klar auf den langen Strecken.

Auswirkungen

Jedes Mobilitätsmuster hat vielfältige Auswirkungen. In dieser Stellungnahme werden die Effekte auf die Umwelt, die Gesundheit, den Zeitaufwand, und die kommunalen Finanzen untersucht.

Umwelteffekte

Tabelle 2 fasst Energieverbrauch, CO_2-Emission, Flächenverbrauch, und Lärm für die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammen.

Tabelle 2

Umwelteffekte der Verkehrsträger

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Energieverbrauch (kwh / 100 Pkm)	0 (Pedelec 0,6)	0	41,0	14,3
CO_2-Emission (kg/100 Pkm)	0	0	10,5	3,7
Beförderungskapazität P/h je m Trassenbreite (MIV und Stadtbus 50 km/h))	2.882	2.732	1.000	Stadtbus 13.983 Regionalbahn 12.590
Lärm				

Beim Energieverbrauch und der CO_2-Emission wurde beim MIV ein Pkw mit 1,3 Insassen und einem Verbrauch von 6 l Super je 100 km zugrunde gelegt. Für den ÖV bestehen hierzu unterschiedliche Angaben; sie schwanken personenbezogen meist zwischen 25% (längere Distanzen) und 50% (Stadtverkehr) des MIV. Die Tabelle kalkuliert mit einem relativen Verbrauch von 35%. Die Berechnung der CO_2-Emission berücksichtigt noch keine aktuellen Dekarbonisierungsfortschritte. Insgesamt schneidet in diesen beiden Kategorien der MIV mit Abstand am schlechtesten und Gehen und Radfahren am weitaus besten ab; der zusätzliche Energieverbrauch von Pedelecs ist nur geringfügig. Der zusätzliche Nahrungsbedarf beim Gehen und Radfahren dürfte um eine kWh je 100 km liegen.

Der Flächenverbrauch des fahrenden Verkehrs ist der Kehrwert der Beförderungskapazität je Meter Trassenbreite. Zugrunde gelegt wurden die Trassenbreiten der technischen Regelwerke und die Sicherheitsabstände, die von den Verkehrsgerichten gefordert werden. Auch hier schneidet der MIV am schlechtesten ab; Fußgänger und Radfahrer bilden fast gleichauf das Mittelfeld, den weitaus geringsten Flächenbedarf hat der öffentliche Verkehr, sowohl im Stadtverkehr als auch auf längeren Strecken. Im ruhenden Verkehr belegt ein Pkw soviel Platz wie zwölf Fahrräder; öffentlicher Verkehr und Fußgänger sind in dieser Hinsicht konkurrenzlos günstig.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wird öffentlichem Verkehr und MIV eine vergleichbare Lärmbelastung zugeschrieben. Fußgänger und Radfahrer verursachen praktisch keinen Lärm.

Gesundheit

Zahlreiche Untersuchungen haben sich in den letzten gut 20 Jahren mit der gesundheitsfördernden Wirkung von Gehen und Radfahren befasst. Hervorzuheben ist hier vor allem eine Metaanalyse aller relevanten Publikationen durch die WHO aus dem Jahr 2013. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 3.

Tabelle 3

Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl auf Sterblichkeitsrisiko und Lebenserwartung

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Sterblichkeitsrisiko (Änderung in %)	-25,9	-7,5	0	0
Lebenszeitverlängerung (Jahre)	3,7	1,1	0	0

Die Senkung des Sterblichkeitsrisikos ist abhängig von der zurückgelegten Entfernung. Zugrunde gelegt wurde eine wöchentliche Radfahrleistung von 42,6 Kilometern bzw. eine wöchentliche Gehstrecke von 16,5 Kilometern; beides entspricht der durchschnittlichen Leistung von Menschen, die in Deutschland zumindest annähernd täglich gehen bzw. Rad fahren. Der assoziierte Lebenszeitgewinn wurde mithilfe von Sterbetafeln ermittelt. Trotz des sehr geringen Unfallrisikos konnte für den öffentlichen Verkehr keine signifikante Minderung des Sterblichkeitsrisikos gegenüber dem MIV festgestellt werden.

Der Einfluss auf die Krankheitshäufigkeit wurde ebenfalls in mehreren Studien untersucht. Er ist global etwas geringer als der Einfluss auf das Sterblichkeitsrisiko, bei den Diagnosegruppen Herz-/ Kreislauferkrankungen und Krebserkrankungen ist er aber höher als beim Sterblichkeitsrisiko. Diese beiden Diagnosegruppen verursachen in Deutschland 70% der Todesfälle.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für einen Weg ist nicht streng proportional zur zurückgelegten Strecke und wurde deshalb für vier unterschiedliche Distanzen ermittelt. Neben der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ist beim Gehen und Radfahren auch der Zugewinn an disponibler Lebenszeit zu berücksichtigen, beim öffentlichen Verkehr die Wegezeiten zu bzw. von den Haltestellen und die fahrplanbedingten Wartezeiten.

Tabelle 4

Zeitaufwand für unterschiedliche Distanzen und Verkehrsmittel

Zeitaufwand 1 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	30,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	4,0	15,0	2,0	3,0	3,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	7,3	5,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	**-3,3**	**9,5**	**2,0**	**20,7**	**17,1**

Zeitaufwand 5 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	35,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	20,0	75,0	8,6	15,0	15,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	36,5	27,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	**-16,5**	**47,5**	**8,6**	**32,7**	**29,1**

Zeitaufwand 20 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	50,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	80,0	300,0	24,0	20,0	20,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	**33,1**	**263,9**	**24,0**	**61,6**	**25,8**

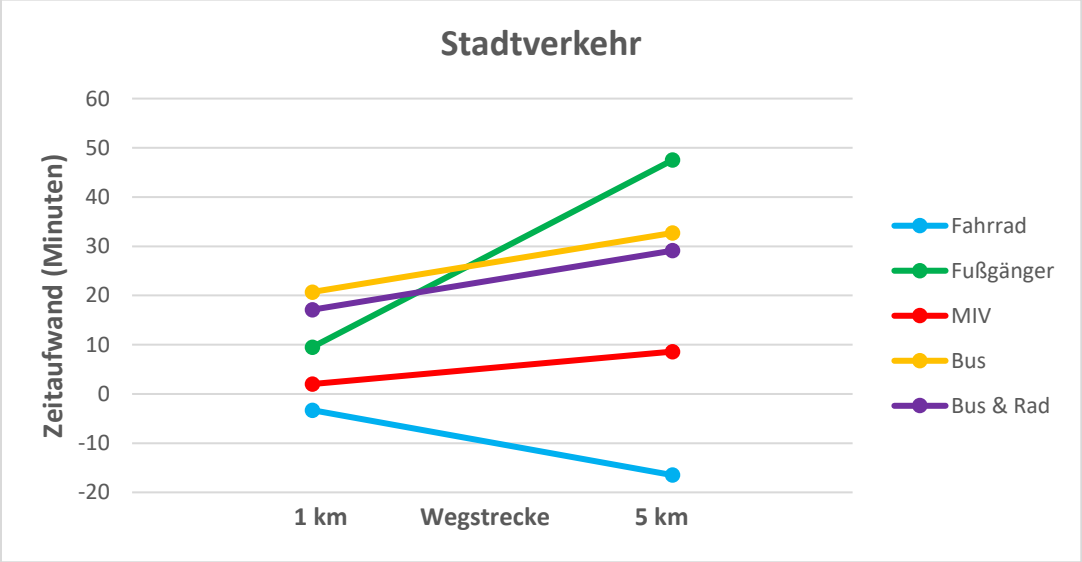
Zeitaufwand 50 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	60,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	200,0	750,0	50,0	50,0	50,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	**153,1**	**713,9**	**50,0**	**91,6**	**55,8**

Der streckenbezogene Zugewinn disponibler Lebenszeit durch Gehen und Radfahren wurde mittels Division des Lebenszeitgewinns (12 Stunden je Tag) täglicher Nutzer*innen durch die bei 60-jähriger Anwendung insgesamt zurückgelegte Strecke berechnet. Angenommen wurden 10 Wege wöchentlich. Für Radfahrer und Fußgänger ist spätestens bei einer Distanz von 20 km je Weg die maximale Minderung des Sterblichkeitsrisikos erreicht; für längere Strecken gibt es keine Daten. Für den MIV wurde eine kontinuierliche Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit bei längeren Strecken angenommen. Für den öffentlichen Verkehr wurde beim Stadtbus (Distanzen 1 und 5 km) ein Einzugsgebiet von 200 m um die Start- und Zielhaltestelle angenommen, bei der Regionalbahn (Distanzen 20 und 50 km) ein Einzugsgebiet von 2 km Radius. Angenommen wurde für Bus und Bahn ein Halbstundentakt, demzufolge eine durchschnittliche fahrplanbedingte Wartezeit von 15 Minuten.

Zusammengefasst unterscheiden sich die Ergebnisse je nach zurückgelegter Strecke beträchtlich. Abbildung 2 zeigt die Zeitbilanz für Wege im Stadtverkehr.

Abbildung 2

Wegezeitbilanz im Stadtverkehr



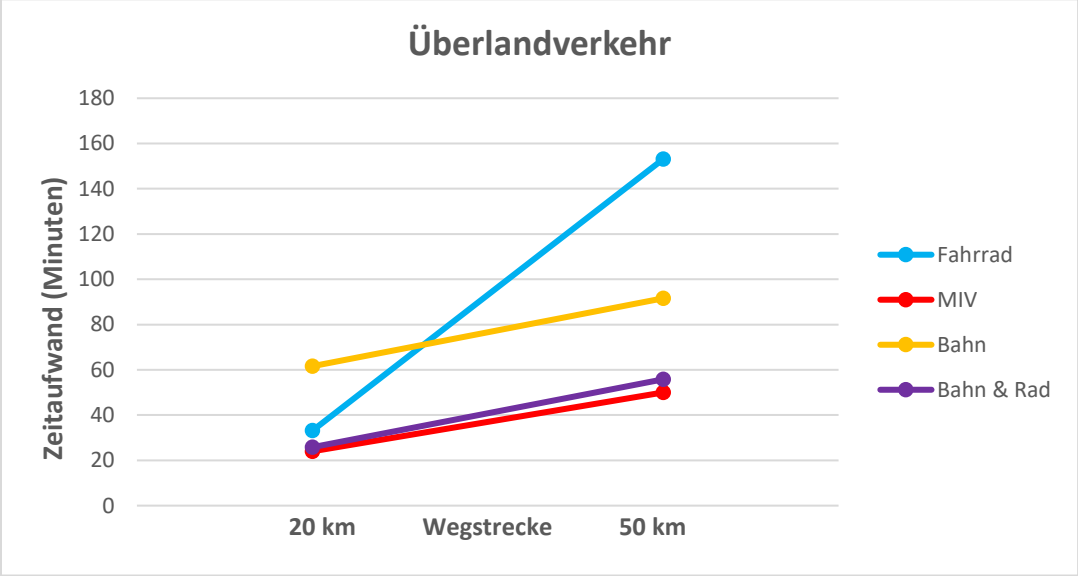
Auf den kurzen Strecken (1 und 5 km) schneidet der öffentliche Verkehr strukturbedingt schlecht ab; insofern ist die bereits erwähnte Fokussierung der Fahrgäste auf lange Distanzen als rationale individuelle Optimierung zu interpretieren. Auch unter Berücksichtigung der gesundheitsfördernden Wirkung ist Gehen bereits auf kurzen Distanzen mit einem deutlichen Zeitnachteil behaftet. Der MIV

schneidet auf beiden kurzen Distanzen gut ab, zumindest solange Staus und Parkplatzsuche den Zeitaufwand nicht steigern. Überragend ist hier aber das Ergebnis des Radfahrens: auf beiden kurzen Distanzen ist der Zugewinn disponibler Lebenszeit sogar größer als die aufgewendete Fahrzeit.

Die Zeitbilanz im Überlandverkehr fasst Abbildung 3 zusammen.

Abbildung 3

Wegezeitbilanz im Überlandverkehr



Erst auf den längeren Strecken wird der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig; sehr auffällig ist, dass er deutlich an Attraktivität gewinnt, wenn er gut mit dem Radverkehr verknüpft ist. Gehen konnte aus Gründen der Skalierung nicht abgebildet werden; es ist auf diesen Distanzen mit einem extrem hohen Zeitaufwand verbunden und für tägliche Wege fast schon physisch unmöglich. Radfahren schneidet auf der 20 km-Strecke zwar schlechter ab als die Kombination Bahn + Rad, aber immer noch deutlich besser als die Bahn ohne Radnutzung. Der MIV hat auf beiden langen Distanzen den geringsten Zeitaufwand; im Vergleich zur Kombination Rad + ÖV ist der Zeitvorsprung aber auf beiden ausgewählten Distanzen nur gering.

Kommunale Wegekostenzuschüsse

Sommer (Universität Kassel) hat 2015 in einer aufwändigen Recherche die kommunalen Wegekostenzuschüsse in den Städten Bremen, Kassel, und Kiel ermittelt. Die Durchschnittswerte je 100 Personenkilometer zeigt Tabelle 5.

Tabelle 5

Kommunale Wegekostenzuschüsse in deutschen Großstädten

	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Zuschuss je 100 Pkm	**0,80 €**	**7,80 €**	**3,10 €**	**6,50 €**

In dieser Kategorie hat der Radverkehr das mit Abstand günstigste Ergebnis, teuer sind streckenbezogen vor allem Gehen und öffentlicher Verkehr. Tendenziell sind die ÖV-Kosten in

Bremen und Kassel (Straßenbahn) höher als in Kiel (Bus). Beim Kostenansatz für Fußgänger ist zu berücksichtigen, dass dieser auch Kosten für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität inkludiert.

Betrachte man alle untersuchten Kategorien, dann weist das Fahrrad im Vergleich der Verkehrsträger die mit Abstand günstigsten Auswirkungen auf. Lediglich auf langen Strecken lässt seine Eignung nach; hier ist aber die Kombination des Fahrrads mit einem verbesserten öffentlichen Verkehr schon unter Zeitaspekten mit dem MIV fast gleichwertig und unter Einbeziehung von Kosten-, Umwelt-, und Gesundheitsaspekten sowohl individuell als auch gesellschaftlich deutlich überlegen. Deswegen ist ein möglichst hoher Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen anzustreben, verbunden mit spürbaren Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für Fußgänger.

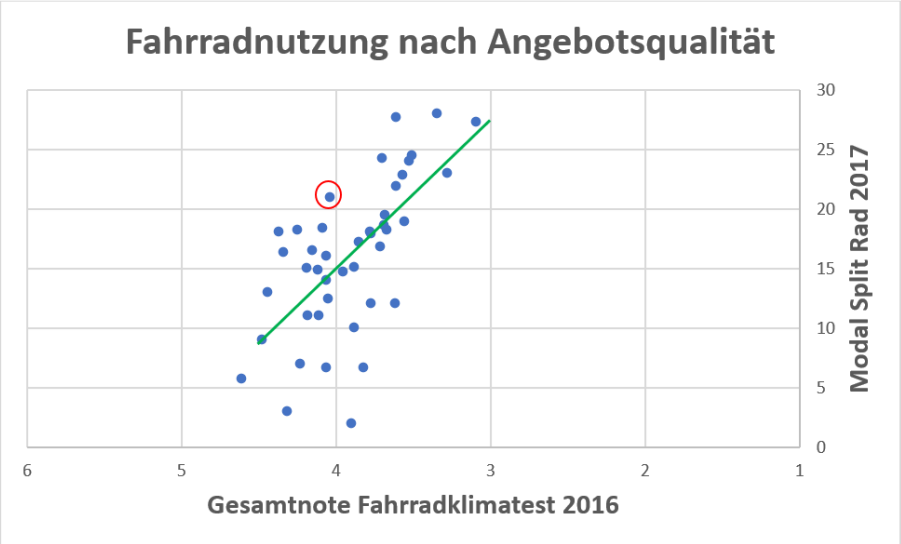
Potenziale

Für den öffentlichen Verkehr und für das Radfahren existieren Aussagen und Untersuchungen, aus denen Entwicklungsoptionen abgeleitet werden können. Allerdings divergieren diese Aussagen teilweise. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens bis 2030 (gegenüber dem Stand vor der Corona-Pandemie) als Ziel formuliert; dagegen strebt Nah.SH im Entwurf zum Landesweiten Nahverkehrsplan nur ein Wachstum von 20% bis 2027 an. Als Kompromisslösung geht diese Stellungnahme von einem Zunahmepotenzial von 50% aus, das sich aus den oben genannten Gründen im Wesentlichen auf längeren Distanzen (Bahn und Regionalbus) realisieren lassen wird.

Untersuchungen zum Entwicklungspotenzial des Gehens sind dem ADFC nicht bekannt. Da Lübecks Gehwege – ähnlich wie die Radwege – häufig zu schmal und in einem schlechten baulichen Zustand sind, wird bei Verbesserung ein Wachstumspotenzial von 20% angenommen.

Deutlich besser ist die Datenlage für den Radverkehr. Als Qualitätsindikator wird alle 2 Jahre der ADFC-Fahrradklimatest durchgeführt. Lokale Erhebungen zum Modal Split des Radverkehrs erheben in mehrjährigen Abständen Infas mit der bereits erwähnten Studie „Mobilität in Deutschland“ sowie die TU Dresden mit ihrem Projekt SrV. Beide Institute haben 2017 ihre letzte Erhebung vorgenommen. Abbildung 4 zeigt die Fahrradnutzung zu diesem Zeitpunkt, gespiegelt gegen die zugrunde liegenden Qualitätsdaten aus dem ADFC-Fahrradklimatest 2016:

Abbildung 4



43 deutsche Städte > 100.000 Einwohner; Kreismarkierung: Hansestadt Lübeck

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Zwischen der Benotung im Fahrradklimatest und der Fahrradnutzung besteht ein hoch signifikanter ($p < 0,001$), im vergebenen Notenbereich annähernd linearer Zusammenhang. Eine Verbesserung der Angebotsqualität um eine Schulnote steigert den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen um 12,5 Prozentpunkte.

Ausgehend von dieser Datenlage wird zunächst das Entwicklungspotenzial für den Radverkehr kalkuliert, in einem zweiten Schritt dann die wünschenswerten Verlagerungen zwischen den drei anderen Verkehrsträgern. Zugrunde gelegt werden Tabelle 1 sowie die folgenden Daten:

- 219.956 Einwohner*innen;
- Jahresstrecke je EW 6.994 km;
- 2,86 Wege je EW täglich.

Angenommen wird, dass sich die Bedingungen für den Radverkehr von der Note 4,04 (aus 2016) auf die Note 2 verbessern. Dies lässt eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 2,04 * 12,5 = 25,5 Prozentpunkte erwarten, also einen Anstieg des Modal Split von 21% auf 46,5%. Tabelle 6 zeigt den weiteren Rechengang.

Tabelle 6

Mobilitätsmuster durch gute Radfahrbedingungen

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	16,9	29,1	7,4	100,0
Wegelänge alt (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	
Wegezahl jährlich	106.799.508	38.885.080	66.882.338	17.109.435	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	1,7205	0,23702532	2,416981013	1,35578481	5,730291139
Verkehrsleistung (Pkm/a)	461.890.926	63.632.574	648.870.443	363.978.321	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	30,0	4,1	42,2	23,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	

Der Modal Split der übrigen Verkehrsträger verringert sich proportional zu ihrem bisherigen Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Rechenwert „Relative Verkehrsleistung“ ergibt sich aus der Multiplikation von Wegelänge und Modal Split der einzelnen Verkehrsträger.

Analog werden im zweiten Schritt die genannten Steigerungen von Fußgänger- und öffentlichem Verkehr kalkuliert, jeweils zulasten des MIV. Tabelle 7 zeigt diesen Vorgang.

Tabelle 7

Mobilitätsmuster nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	20,3	22,0	11,2	100,0
Wegelänge alt (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	
Wegezahl jährlich	106.799.508	46.662.096	50.550.604	25.664.153	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	2,011051222	0,33246386	2,135288689	2,37711656	6,855920331
Verkehrsleistung (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	29,3	4,8	31,1	34,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,2	1,6	9,5	20,8	

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Im Vergleich zur aktuellen Mobilität (Tabelle 1) ergeben sich die folgenden Veränderungen:

Tabelle 8

Änderung des Mobilitätsmusters nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

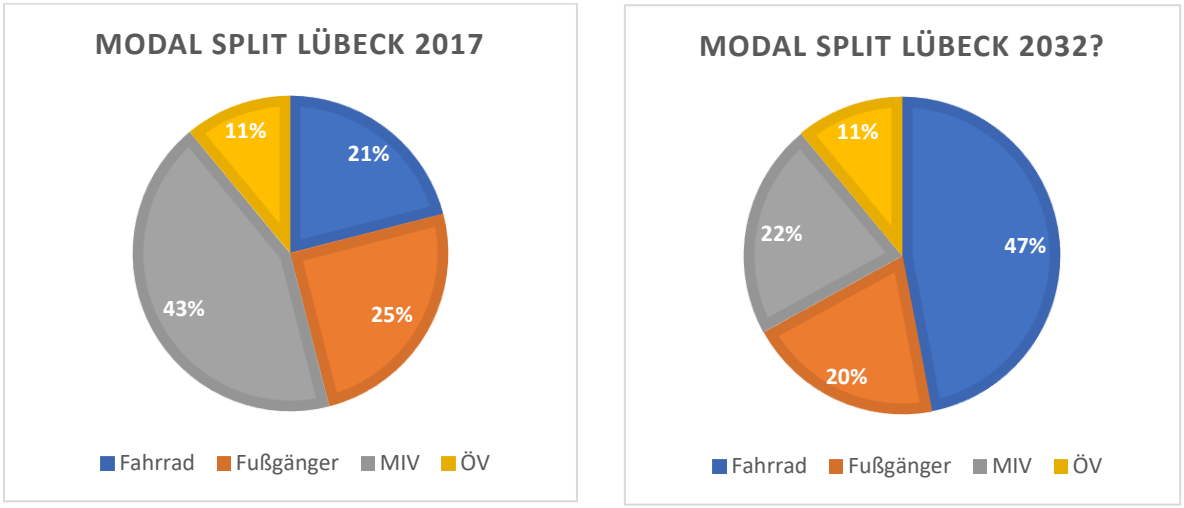
Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	25,5	-4,7	-21,0	0,2	0,0
Wegezahl jährlich	58.567.472	-10.756.994	-48.210.231	399.753	0
Verkehrsleistung (Pkm/a)	272.793.127	-5.786.505	-340.586.129	73.579.508	0
MS Verkehrsleistung (%)	17,7	-0,4	-22,1	4,8	0,0
Durchschnittliche Wegelänge (km)	0,5	0,2	1,2	2,6	

Durch die Verlagerung mittellanger Fahrten vom motorisierten Verkehr auf Gehen und Radfahren verlängern sich die durchschnittlichen Wegelängen aller Verkehrsarten. Beim Verkehrsaufkommen dominiert die starke Zunahme des Radverkehrs, der sich mehr als verdoppelt. Diese Änderung vollzieht sich vor allem zulasten des MIV, aber auch des Gehens. Für den ÖV ändert sich in dieser Kategorie wenig, bei der Verkehrsleistung wächst er aber deutlich an. Jährlich werden fast 50 Millionen Pkw-Fahrten überflüssig.

Abbildung 5 stellt das Mobilitätsmuster aus 2017 dem absehbar erreichbaren Mobilitätsmuster dieses Szenarios gegenüber.

Abbildung 5

Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsmuster in Lübeck



Konsequenzen

Aus den Veränderungen des Mobilitätsmusters ergeben sich wiederum Änderungen in den eingangs erwähnten Kategorien Umwelt, Gesundheit, und kommunale Finanzen. Tabelle 9 fasst die Änderungen im Energieverbrauch zusammen.

Tabelle 9

Veränderung des Energieverbrauchs

Energieverbrauch	MIV	ÖV	Summe	Änderung
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	819.714.931	459.812.074	1.279.527.005	
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	479.128.802	533.391.582	1.012.520.384	-21%
Energieverbrauch 2017 (kwh)	336.083.122	65.753.127	401.836.248	
Energieverbrauch neu (kWh)	196.442.809	76.274.996	272.717.805	-32%

Die motorisierte Verkehrsleistung nimmt um 21% ab; durch die Umverteilung zwischen MIV und ÖV sinkt der Energieverbrauch im Personenverkehr sogar um 32%. Die CO_2-Emission kann und muss durch gezielte Dekarbonisierung noch stärker sinken; wegen der Akzeptanzprobleme im Kontext mit regenerativen Energien und der kritischen Rohstofflage z.B. für Batterien bleibt aber auch der Energieverbrauch ein sehr wichtiges Kriterium.

Durch die sinkende Verkehrsleistung des MIV und den absehbar sinkenden Pkw-Bestand wird es möglich sein, Verkehrsflächen zu begrünen, z.B. durch Anlegen von Alleen oder Entsiegelung bisheriger Parkflächen, die allerdings auch für den Wohnungsbau relevant sein können. Die Verhinderung von Verkehrslärm durch MIV und ÖV bleibt darüber hinaus wichtig.

Deutschlandweit wurden 2017 10,9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; 18% der Bevölkerung fuhren zumindest annähernd täglich Rad. Nimmt man an, dass sich beide Größen proportional zueinander verhalten, dann ergibt sich für Lübeck im Jahr 2017 ein Anteil von 34,7% und für das beschriebene Zukunftsszenario ein Anteil von 76,8% täglich Radfahrenden.

Berücksichtigt man, dass in Lübeck 2.769 Menschen jährlich sterben, und dass tägliches Radfahren das Sterblichkeitsrisiko um 25,9% senkt, dann werden bereits jetzt durch regelmäßiges Radfahren jährlich rund 250 vorzeitige Sterbefälle verhindert. Im beschriebenen Szenario würde diese Zahl um etwa 300 auf 550 verhinderte Todesfälle steigen. Gleichzeitig ist mit einem beträchtlichen Rückgang von Krankheiten einschließlich der damit verbundenen Kosten auszugehen.

Den Effekt des Szenarios auf die kommunalen Wegekostenzuschüsse zeigt Tabelle 10:

Tabelle 10

Änderung der kommunalen Wegekostenzuschüsse

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
Kommunale Kosten je Pkm	0,008 €	0,078 €	0,031 €	0,065 €	
Kommunale Kosten 2017	1.427.668 €	6.270.165 €	25.411.163 €	29.887.785 €	62.996.781 €
Kommunale Kosten neu	3.610.013 €	5.818.817 €	14.852.993 €	34.670.453 €	58.952.276 €
Änderung	2.182.345 €	-451.347 €	-10.558.170 €	4.782.668 €	-4.044.504 €

Die Kosten für den MIV sinken um mehr als 10 Millionen EUR jährlich, allerdings steigen die Kosten für den ÖV um knapp 5 Millionen EUR an, und auch die Kosten für den Radverkehr wachsen um gut 2 Millionen EUR. Insgesamt verringern sich die jährlichen Wegekostenzuschüsse um 4 Millionen EUR.

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Umsetzung

Gute Bedingungen für den Radverkehr erfordern ein umfassendes Bündel von Maßnahmen. Vorhandene Radwege müssen hinsichtlich ihrer Oberflächenqualität, ihrer Abmessungen, und der Distanzflächen zum Kfz-Verkehr zumindest den geltenden Regeln entsprechen. Als kostengünstige und schnell umsetzbare Ergänzung bieten sich die Umwidmung von Erschließungsstraßen als Fahrradstraßen sowie die Anlage geschützter Radstreifen auf breiten Straßen an. Der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau ist zügig umzusetzen; weitere Radschnellverbindungen (z.B. von Moisling nach Kücknitz oder von Stockelsdorf nach Eichholz und Schlutup) sind zu prüfen. Dafür müssen Flächen des Kfz-Verkehrs umgewidmet werden; aufgrund der absehbaren Abnahme der Verkehrsleistung des MIV und des Kfz-Bestandes sind solche Umwidmungen auch möglich. Auf innerstädtischen Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen ist die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h zu senken. Lichtsignalanlagen müssen den Radverkehr weit besser berücksichtigen als bisher; auch andere Knotenpunkte müssen sicherer gestaltet werden. Das Angebot an Abstellanlagen ist qualitativ und quantitativ deutlich zu verbessern.

Bessere Bedingungen für Fußgänger erfordern ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächen und in vielen Fällen auch eine Verbreiterung der Wege. Das Abstellen von Kfz auf Gehwegen ist überall dort zu unterbinden, wo die verbleibende Gehwegfläche die Anforderungen der Regelwerke unterschreitet.

Das bei weitem größte Nachfragepotenzial des öffentlichen Verkehrs besteht aufgrund seiner Leistungsstruktur in den langen Distanzen. Im Lübecker Busverkehr betrifft das vor allem die Linien nach Travemünde und nach Krummesse, außerdem das Regionalbusangebot. Besonders auf diesen Linien ist die Taktdichte zu steigern und eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme anzubieten. Eine Verbesserung von Taktdichte und Fahrradmitnahme ist auch im Schienenverkehr erforderlich. An allen Bahnhöfen und allen Haltestellen des regionalen Busverkehrs sind Abstellanlagen für Fahrräder in guter Qualität und ausreichender Kapazität vorzusehen.

Zusammenfassung

Das dargestellte Szenario ist angebotsorientiert und beruht auf der Herstellung guter Bedingungen für den Radverkehr, einem verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs vor allem auf langen Distanzen, und verbesserten Bedingungen für Fußgänger*innen. Außer einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auf Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen erfordert es keine weiteren Restriktionen. Nach Überprüfung anhand verfügbarer Daten erweist es sich als entscheidender Beitrag für den Klimaschutz. Es ist auch in anderer Hinsicht umweltfreundlich und gesundheitsfördernd, es beschert Lübecks Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Lebenszeit in guter Qualität, und es erspart den einzelnen Menschen, der Hansestadt Lübeck, und der Allgemeinheit beträchtliche Kosten. Die Kalkulation beruht auf einer unveränderten Zahl der Wege und einer konstanten Gesamtverkehrsleistung; selbstverständlich ist durch einen Verzicht auf überflüssige motorisierte Wege noch eine weitere Verbesserung möglich.

Quellen

ADFC-Fahrradklima-Test 2016
https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016/

Agora Verkehrswende, DLR: Städte in Bewegung (2020)
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf

Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Yibing G, Maldonado R, Mackay DF, Pell JP, Sattar N, Gill JM: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study
BMJ 2017;357:j1456
https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456

Hansestadt Lübeck: Mobilitätsverhalten in Lübeck (2011)
http://www.luebeck.de/files/tourismus/stadtplaene/broschuere_mobilitaetserhebung_luebeck.pdf

infas: Mobilität in Deutschland 2008
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Infas: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Kemen J: Mobilität und Gesundheit – Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger (2016)
https://www.springer.com/de/book/9783658135935

Sommer C: NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten (2015)
http://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Endbericht_NRVP_VB1211.pdf

TU Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich
https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

WHO: Development of the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling Meeting report of the consensus workshop in Bonn, Germany, 1–2 October 2013
http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/248900/Development-of-the-health-economic-assessment-tools-HEAT-for-walking-and-cycling.pdf?ua=1

Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

[redacted]

[redacted]

[redacted] 10.09.2021

Sehr geehrter [redacted],

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien, welche die planerische Grundlage für den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan und den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan bilden können.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
[redacted]

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, spricht sich hinsichtlich der im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien dafür aus, kurz- bis mittelfristig das **Zukunftsszenario C** und mittel- bis langfristig das **Zukunftsszenario D** umzusetzen.

Hinsichtlich der kurz- bis mittelfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios C** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der vorhandenen Infrastruktur so weit wie möglich zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen und die Achsen Malente – Lübeck, Neustadt – Lübeck, Travemünde – Lübeck, Schlutup – Lübeck, Schönberg – Lübeck, Mölln – Lübeck sowie Bad Oldesloe – Lübeck durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** mit der Region Lübeck zu verbinden.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **die Einführung eines Buslinien-Grundnetzes**, welches die Kreise Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg mit der Region Lübeck verbindet, und durch die Einführung eines **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **die Einführung von Mobilitätsstationen**, welche die Bahnstationen, die Haltestellen des kreisweiten Buslinien-Grundnetzes und des Stadtverkehrs sowie die Fahrradstationen mit barrierefreien und kurzen Umsteigewegen verknüpfen, auszubauen.

Die Siedlungsplanung ist durch **die Einführung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung**, in der zunächst die starken und die ergänzenden Verkehrsachsen definiert und darauf aufbauend die Siedlungsplanung definiert werden, neu zu ordnen, um eine weitgehend deregulierte und unkontrollierte Siedlungsplanung auszuschließen.

Hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios D** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes angepassten und ausgebauten Infrastruktur weiter zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **den Ausbau der Regio-S-Bahn Lübeck** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes weiter auszubauen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **den Ausbau des Buslinien-Grundnetzes** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes sowie mit einer Verdichtung des Angebotes des **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck weiter auszubauen.

Die vorhandene Infrastruktur ist deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes anzupassen und auszubauen, in dem sowohl ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur als auch für den Fahrradverkehr und den Fußverkehr zusätzliche Infrastruktur errichtet wird.

Die ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur ist baulich und planerisch aufwärtskompatibel für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Region Lübeck** zu errichten.

Die technische Machbarkeit **einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise **einer Stadtbahn Region Lübeck** ist in einer Grundlagenstudie und detailliert in einer Trassenstudie durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck zu untersuchen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **den Ausbau der Mobilitätsstationen** mit einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten der Fahrradstationen weiter auszubauen.

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Kreisgruppe Lübeck
[redacted]

BUND Lübeck [redacted]

Per E-Mail
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Datum: 22. September 2021

Stellungnahme des BUND Lübeck im Stadtentwicklungsdialog

Zu den dargestellten Szenarien im Stadtentwicklungsdialog nimmt der BUND Lübeck wie folgt Stellung:

Voraussetzungen und Anforderungen an die Stadtentwicklung

1. In Folge der beginnenden globalen Klimakrise hat Lübeck den Klimanotstand ausgerufen. Angesichts der Tatsache, dass die Auswirkungen bereits bei einer Erwärmung um 1,1 Grad Celsius auch Mitteleuropa massiv treffen können - wie es die Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen nahe legt – gehen wir davon aus, dass es sich um einen Beschluss handelt, der nicht nur Symbolcharakter haben darf, sondern handlungsleitend für die Stadtentwicklung sein muss. Es ist zu planen und umzusetzen, was die Hansestadt Lübeck zur Beseitigung der globalen Notsituation beitragen kann und muss.
   Jegliche städtische Entwicklungsplanung darf den Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht widersprechen.

2. Das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz setzt das Ziel, dass in Deutschland bis 2040 die Treibhausgase um 88 Prozent gemindert und bis 2045 Treibhausgasneutralität verbindlich erreicht werden. Die Stadtentwicklung Lübecks hat sich an dieser Zielsetzung zeitlich (mindestens) zu orientieren. Dafür sind in der Stadtentwicklung umgehend erhebliche Neuorientierungen notwendig.

3. Der Verbrauch an unbebauter, freier Fläche für Siedlungen und Infrastruktur ist gemäß der Zielsetzung des Bundes auf 30 ha/Tag und anteilmäßig des Landes SH auf 1,3 ha/Tag bis zum Jahr 2030 zu begrenzen. In SH liegt der Verbrauch zurzeit bei 3 ha/Tag. Entsprechend muss der Flächenverbrauch auch in Lübeck zügig gesenkt und spätestens bis 2040 auf Null gebracht werden. Die Umsetzung der bestehenden und beschlossenen Bebauungspläne „verbraucht" bereits weitgehend die noch zulässige Flächeninanspruchnahme in Lübeck.

4. Der Rückgang der Biologischen Vielfalt gilt nach wissenschaftlicher Aussagen weltweit als ein dem Klimawandel mindestens ebenbürtiges Problem. Es wird verschärft durch den Klimawandel, der viele Arten in ihren bisherigen Arealen zusätzlich zu bisherigen Faktoren gefährdet und Verschiebungen der potentiellen Verbreitungsareale bewirkt. In Deutschland sollte bereits bis zum Jahr 2020 der Rückgang gestoppt sein. Das Ziel wurde aufgrund unzureichender Schutzmaßnahmen eklatant verfehlt. Entsprechendes gilt europaweit für die Ziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinien. Auch in Lübeck geht trotz einiger ausgewiesener Schutzgebiete die biologische Vielfalt zurück. Es gilt nicht nur neue Schutzgebiete auszuweisen, sondern diese zu vernetzen und die Schutzbestimmungen in der Realität durchzusetzen Hier bestehen erhebliche Defizite, die unter anderem durch die Stadtentwicklungsplanung beseitigt werden müssen.

5. Der sog. *Earth Overshoot Day* , der auf der Grundlage wissenschaftlicher Berechnungen angibt, wann im Jahr der menschliche Ressourcenverbrauch die jährliche ökologische Regenerationsfähigkeit aufgebraucht hat, lag im Jahr 2021 am 29. Juli und wird bisher von Jahr zu Jahr früher erreicht. Das allseits deklarierte Ziel der Nachhaltigkeit erfordert ein rigoroses umsteuern im Ressourcenverbrauch, nicht nur im Bereich Energienutzung, sondern bei fast allen Rohstoffen – unter anderem in den Rohstoffen der Bauwirtschaft. Dieser Notwendigkeit hat sich auch die Stadtentwicklungsplanung Lübecks zu stellen.

Schlussfolgerungen für die Szenarien

Die **Szenarien A und B** stehen nicht nur in absolutem Widerspruch zu den oben aufgeführten Anforderungen, sondern sind nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juni 2021 zum Klimaschutzgesetz des Bundes vom 12. Dezember 2019 als nicht verfassungskonform einzustufen, weil sie die Grundrechte jüngerer Menschen zukünftig verletzen. Sie sind bereits aus diesen Gründen auszuscheiden.

Das **Szenario C** bindet zwar im Ansatz das Ziel der Nachhaltigkeit ein und beinhaltet ein vorsichtiges umsteuern, bleibt jedoch in den beschriebenen Maßnahmen unzureichend. Mit ihnen kann Lübeck insbesondere den Anforderungen des Klimaschutzes nicht erfüllen.

Es bleibt nur das **Szenario D**, das trotz seiner Rigorosität und möglicher Umsetzungsprobleme als einziges der Mitverantwortung Lübecks für die jüngere und zukünftigen Generationen mit einiger Wahrscheinlichkeit gerecht wird. Allerdings erfordert seine Umsetzung und Akzeptanz in der Bevölkerung erhebliche Begleitmaßnahmen. Als Beispiel sei eine Wohnungspolitik genannt, die nicht allein auf die Schaffung weiteren Wohnraums durch Neubau setzt, sondern auch darauf ausgerichtet wird, der seit Jahren steigenden Inanspruchnahme von Wohnraum pro Person entgegen zu wirken und den vorhandenen, aber in hohem Maße ungleich verteilten Wohnraum besser zu nutzen.

Abschließend sei angemerkt, dass der Verweis auf die Nachbargemeinden, die die Umsetzung des Szenarios D in Lübeck für die Abwerbung von Bevölkerung und Gewerbe nutzen könnten, stark an die Argumentation von Klimaschutzgegnern und Leugnern des Klimawandels (AfD u.a.) erinnert. Dort sind es andere Länder hier die

Nachbargemeinden, deren unterstelltes mögliches Verhalten als Argument gegen konsequente Maßnahmen heran gezogen werden. Stattdessen muss Lübeck davon ausgehen, dass auch die Nachbargemeinden und das Land Schleswig-Holstein ihrer Zukunftsverantwortung gerecht werden. Allerdings wird die Bereitschaft der Nachbargemeinden wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen. Auch dafür trägt Lübeck Verantwortung.

[redacted]

NABU Lübeck · Glockengießerstr. 42a, 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck

Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Lübeck, 19. September 2021

[redacted]

[redacted]

NABU Position zum Stadtentwicklungsdialog

Ausgangspunkt für die grundlegenden Planungen muss auch eine für die Menschen lebenswerte Umwelt und die Bewahrung intakter Natur sein. Die bisher praktizierte Strategie des unbedingten Wachstums führt in die (Klima-) Katastrophe. Es ist zu begrüßen, dass sich die Lübecker Stadtplanung dieser Erkenntnis stellt.

Räume, die für das Wohlbefinden der Menschen und für eine intakte Natur und Umwelt wichtig sind, müssen unter allen Umständen bewahrt und wo möglich erweitert werden. Dazu zählen die geschützten Bereiche (NSG, LSG, Natura 2000, Ausgleichsflächen), aber auch die Grünachsen entlang der Gewässer, Parks und Alleen sowie die Gartenareale.

Wichtig ist aber auch der Erhalt der großflächigen unbebauten Areale. Dazu zählen weitgehend unzerschnittene Grünareale im Westen und Süden beiderseits der A20. Auch dort, wo die Natur auf diesen Flächen heute die Last der intensiven konventionellen (= allein auf Ertragsmaximierung ausgerichteten) Landwirtschaft tragen muss, besteht für die Zukunft Potenzial zur Regeneration, wenn hier in steigendem Maß ökologisch bessere Bewirtschaftungsverfahren zum Tragen kommen. Steigendes Umwelt-bewusstsein der städtischen Bevölkerung wird diese Entwicklung durchaus fördern.

Diese Flächen dürfen daher nicht zur Disposition für Bebauungsvorhaben stehen. Vielmehr sind sie ökologisch aufzuwerten und dauerhaft als Frischluftschneisen sowie für Artenschutzprojekte aufrecht zu erhalten.

Wenn ein Areal erstmals – möglicherweise für eine als prioritär eigestufte Gewerbeansiedlung – zur Bebauung zur Verfügung steht, ist die Schwelle relativ niedrig, es für weitere – auch weniger bedeutende - Bebauungen zu nutzen. Nutzungen mit relativ geringer Wertigkeit (Wertschöpfung bzw. Beschäftigungswirkung), bei denen relativ große Flächen in Anspruch genommen werden, sollten zukünftig keinen Platz mehr finden.

Die bisher sehr stark auf die PKW-Nutzung ausgerichtete Verkehrssituation hat sowohl für den öffentlichen Sektor wie auch für die Wirtschaftsunternehmen einen gewaltigen Bedarf an Parkplatzflächen zur Folge. Vorrangiges Ziel der Stadtplanung muss für die Zukunft sein, Bedarf (und auch Angebot) für solche Flächen zu verringern. Durch ein verbessertes Angebot an ÖPNV und durch attraktive Fahrradverbindungen können hier nennenswerte Flächen für höherwertige Nutzungen freigesetzt werden.

Naturschutzbund Deutschland e.V.
Ortsgruppe Lübeck
Glockengießerstr. 42a
23552 Lübeck
Telefon 0451 766 66
Telefax 0451 766 66
nabu-luebeck@t-online.de
www.nabu-luebeck.de

Vorstand

[redacted]

[redacted]

Der NABU ist ein staatlich **anerkannter Naturschutzverband** (nach § 63 BNatSchG) .
Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar.

Die Planung der Verkehrswege nach Lübeck bietet im Übrigen auch einen Ansatzpunkt, die Umlandgemeinden für eine Koordinierung ihrer Planung mit Lübeck zu interessieren.

Es ist erwartbar, dass sich Naturschutzverbände für den Erhalt von Flächen einsetzen, auf denen Natur wertvolle Landschaftselemente, Lebensgemeinschaften und schützenswerte Arten vorhält sowie von Flächen, auf denen sich hierfür Potenzial bietet. Es ist ebenso erwartbar, dass solche Forderungen in Konflikt geraten mit den als notwendig zur Weiterentwicklung der Stadt angesehenen Planungen insbesondere der Bebauung für Wohnzwecke, gewerbliche Nutzung und Verkehrswege. Als Konsequenz wäre es sinnvoll, Instrumente zu schaffen, die solche Konflikte in einem möglichst frühen Stadium zu entschärfen oder aufzulösen helfen.

Als ein Beispiel, wie die städtische Planung Ansprüche an Nutzflächen mit dem Ziel eines Erhalts der natürlichen Ressourcen einer Stadt in Einklang bringen will, möchte ich auf den wegweisenden Hamburger Senatsbeschluss „Hamburgs Grün erhalten“ verweisen, der auf eine Entschärfung der regelmäßig bei Planungsvorhaben auftretenden Zielkonflikte abzielt.

[redacted]

Stellungnahme von Fridays for Future zum Stadtentwicklungsdialog bezüglich des FNP und VEP

Vorwort:

Für die Bekämpfung der Klimakrise bedarf es großräumiger Umstrukturierungen von Planungsunterlagen und im Allgemeinen muss ein grundlegendes Umdenken in der Politik erfolgen. Unsere derzeitige Weise, über die planetaren Grenzen hinaus zu wirtschaften, verursacht das ungebremste Voranschreiten der Klimakrise. Im Sinne einer Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad, wie im Pariser Abkommen von 2015 beschlossen, müssen auf Bundesebene, aber eben auch auf kommunaler Ebene alle unsere wirtschaftlichen Ziele und Handlungen auf Leitlinien des Klimaschutzes basieren. Das ist aktuell noch nicht der Fall - und das obwohl ein "Stoppen" der Erderhitzung schon nicht mehr möglich ist. Obwohl wir uns mitten in der Klimakrise befinden und Folgen dieser Krise auch hier in Deutschland Realität sind.
Es bedarf also dringend der Umsetzung von Maßnahmen für Klimaanpassung, um langfristig bewohnbare und lebenswerte Städte zu bauen. Solche Konzepte unterscheiden sich deutlich vom Status Quo der Stadtplanung.
Daher begrüßt Fridays for Future Lübeck die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für Lübeck - zumindest vom Grundgedanken her. Mit diesem Schritt kann ein Kurswechsel auf rechtzeitige Klimaneutralität erreicht werden, das Drehen einzelner Stellschrauben kann in ein vorausdenkendes Konzept integriert werden, das tatsächlich etwas zugunsten kommender Lübecker Generationen bewegt.
Dies ist allerdings nach Ansicht der Scientists for Future Lübeck und nach unserer Ansicht nicht mit jedem Szenario möglich, über das abgestimmt wird.

Kommentierung der Szenarien und des Prozesses

Verfassungswidrige Szenarien

"Die Frage ist nicht, was wir wollen, sondern was wir müssen." Spätestens nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts sollte das klar sein. Daher ist das Aufstellen eines Szenarios A, das mit der Ressource Boden haushaltet als sei dieser eine erneuerbare Energiequelle, für uns unverständlich. Sowohl Szenario A als auch Szenario B sind daher weder zeitgemäß noch ausreichend. Die lebenserhaltenden, Bodenfruchtbarkeit bestimmenden und treibhausgasbindenden Funktionen des Bodens sind begrenzte Güter, vielmehr Schätze. Mit einer ausufernden Siedlungspolitik mit langen Wegen, die für den motorisierten Individualverkehr gemacht sind (wie sie in den Szenarien A und B aufgezeigt werden), werden diese Dienstleistungen des Bodens in ihrem Zustand und ihrer Verfügbarkeit massiv gefährdet. Und wofür? Für eine reaktionäre, rückwärtsgewandte Wohnungspolitik, die sich nicht umschaut und weder dem Klima- noch dem demographischen Wandel gerecht wird. Für das neoliberale

Freiheitsdogma des eigenen "Haus und Hof", das in Zeiten der Klimakrise nicht möglich ist und für große Teile der Gesellschaft auch nie zugänglich war.
Die Klimakrise ist nicht die einzige Herausforderung, der wir gegenüber stehen, aber die grundlegendste. Politik und Wirtschaft müssen konkret auf die Auswirkungen des demographischen Wandels eingehen. Mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer parallel laufenden Singularisierung und Ausdifferenzierung müssen die Fragen des Wohnens neu gestellt werden. Keines der Szenarien übernimmt dies in ausreichendem Maß, Szenario A unterbindet gar Ideen kompakter barrierefreier Siedlungspolitik, die zum Beispiel Mehrgenerationenhäuser einschließen könnte.

Ein waghalsiger *Kompromiss*

Das Szenario C wirkt auf uns wie ein fader Kompromiss zwischen beschlossenen Klimazielen und dem Status Quo, der die planetaren Grenzen deutlich übersteigt. Schon in der Vorstellung des Szenarios heißt es, dass "auch in diesem Szenario [...] die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar [sind]", weshalb ein Verfehlen wahrscheinlich ist. Für uns heißt das ganz klar, dass auch dieses Szenario keine der so dringend notwendigen Visionen für die Stadt zulässt oder Lösungen für die Problematiken unserer Zeit bereithält.

Szenario D

Bei der Vorstellung des Szenario D wird leider davon ausgegangen, dass die politische und wirtschaftliche Situation außerhalb Lübecks kaum Wandel erfährt. In der Konsequenz habe Lübeck einen Standortnachteil gegenüber umliegenden Gemeinden, was sich im zum Szenario gehörigen Video an einigen Beispielen festmachen lässt. So sei die Ausweisung von Bauflächen "restriktiv" und Gewerbe könne nur begrenzt expandieren und würde dadurch abwandern. Dadurch würden sich Arbeitswege in einem signifikantem Maß verlängern. Dies ist aus Sicht der Scientists for Future Lübeck und unserer Ansicht nach zu kurz gedacht.
Lübeck ist nicht die einzige Stadt, die Klimaziele erreichen muss und in diesem Zuge den Flächennutzungsplan umstrukturiert. Im Gegenteil: Die Klimaziele der Kommunen beruhen auf denen des Landes, die sich auf die Klimaziele des Bundes berufen. (Nebenbei sei gesagt: Alle dieser Ziele sind nicht ausreichend, um das Pariser Abkommen einzuhalten.) Es ist also absurd, davon auszugehen, dass Arbeitgeber*innen und Gewerbetreibende ihre Aktivitäten außerhalb Lübecks weiterhin unverändert fortsetzen können wie bislang. Vielmehr werden alle ökonomischen Akteur*innen kreative Ideen vor Ort umsetzen, die platzsparend sind und sich in eine gesamtgesellschaftliche Transformation von Konsum, Leben und Arbeiten einfügen.
Dies ist nur ein Beispiel der vielen aus dem Vorstellungsvideo, die zeigen, dass die Präsentation des Szenarios auf Annahmen beruht, die sich bis 2040 zwangsläufig auf mehreren Ebenen verändert haben werden.
In der Abwägung mit den anderen vorgeschlagenen Szenarien stellt Szenario D jedoch trotz der Kritik noch die sinnvollste Option dar, wenngleich auch hiermit eine wirklich pariskonforme Politik sehr weit weg erscheint. Im letzten Abschnitt haben wir daher unsere Forderungen und

Vorstellungen für eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans skizziert, die den Klimaschutz ernst nehmen und auch weitere gesellschaftliche Probleme ansprechen.

Kritik am Prozess und der Vorstellung

Die Darstellung der Szenarien suggeriert, dass ein "Weiter so" hinsichtlich der Flächennutzung eine gleichberechtigte Option neben wirksamem Klimaschutz wäre. Die Bekämpfung der Klimakrise ist jedoch ebenso wenig eine Wahlmöglichkeit wie die Klimakrise selbst. Klimaschutz ist kein Luxus. Der weitere Weg, die Ausgestaltung der Maßnahmen innerhalb der Einhaltung zumindest der selbstgesetzten Klimaziele ist verhandelbar, aber die Pariser Klimaziele, die mit Szenario A und B krachend verfehlt werden, sind es nicht. "Lübeck übermorgen" ist das Lübeck für die Generationen, die übermorgen in der Stadt leben. Das bedeutet, dass die Stadtentwicklung Verantwortung für diese jungen Menschen übernehmen muss. Dabei sind Menschenleben nicht über kurzfristige Interessen von Profitmaximierung und flächenfressender Siedlungspolitik zu stellen.

Wir leben in einem Zeitalter der multiplen Krisen. Die Klimakrise kann nicht unabhängig von der ökologischen Krise betrachtet werden, die sich mit massiver Flächenversiegelung weiter verschärft. Biodiversität ist kein "nice to have", sondern ein Belang mit hoher Relevanz für die Ernährungssicherheit.

Leider müssen wir auch die Darstellungsform der Videos stark kritisieren. Die "Tagesabläufe", die dort abgebildet werden, sind keine Darstellung von Stadtentwicklungsszenarien, sondern von Stereotypen von Gesellschaftsgruppen. Ob man in einem Einfamilienhaus oder einem Plattenbau wohnt, hat nicht primär etwas mit der Stadtentwicklung, sondern vor allem mit der finanziellen Lage der Familie zu tun. Die Idee, solche Szenarien bürgernah zu beschreiben, unterstützen wir zwar, ebenso wie die möglichst breite Bevölkerungsbeteiligung, die durch diesen Prozess angestoßen werden soll. Die Umsetzung ist mit den Videos leider völlig missglückt, denn hier werden Rollenbilder reproduziert, die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.
Beim Thema Beteiligung wäre uns auch eine deutlich längere Abstimmungszeit sowie eine offensivere Bewerbung wichtig gewesen, um eine möglichst große Repräsentativität unter den abstimmenden Lübecker*innen zu erreichen. Da es sich um einen Prozess der Verwaltung handelt, hätte es möglich sein sollen, digitale Werbeanzeigen an öffentlichen Plätzen und gut sichtbaren Orten zu platzieren.

Konkrete Leitlinien einer generationengerechten Stadtplanung

Wir haben aus der oben formulierten Kritik heraus einige eigene Leitlinien formuliert, die wir für die weitere Planung gerne ans Herz legen möchten. Auch möchten wir auf die Pressemitteilung der Scientists for Future Lübeck (https://www.imgwf.uni-luebeck.de/klimawandel/stellungnahme-s4f-hl.html) hinweisen, in der valide Kritikpunkte und Anregungen formuliert sind.

...für den FNP

Für den Bereich Flächennutzung und Bauen ist es unbedingt notwendig, einen Stopp der Flächenneuversiegelung festzulegen. Es ist sogar überdies notwendig, Flächenentsiegelung aktiv voranzutreiben und als Ziel zu verankern, da so neben Klimaschutz und Klimaanpassung (bspw. Versickerung bei Starkregen) Biodiversität stark gefördert werden kann. Das führt im Umkehrschluss dazu, dass wir weniger auf unbebauten Flächen neu- und stattdessen in die Höhe bauen sollten, dass wir zum Beispiel durch Mischnutzung in aufgestockten Gebäuden Gewerbeflächen und Wohnraum schaffen können. Gewerbe muss sich nicht auf riesigen Flächen auf der Grünen Wiese ansiedeln. Bei attraktiven Bodenrenten, guter Anbindung und einem geringeren Platzverbrauch - sprich einer erhöhten Flächeneffizienz durch eine Umstrukturierung der Arbeitsweise - können die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten Lübecks näher an der Stadt oder gar in der Stadt stattfinden. Weiteren (Wohn)raum kann man über die Bebauung bereits besiedelter Flächen wie Parkplätze oder (ehemals) vierspuriger Straßen gewinnen. Dort kann günstiges Bauland entstehen, für welches keine Fläche neu versiegelt werden muss, sondern Fläche umgedacht und umgenutzt wird. Der Wandel wird dort erlebbar.

Eine zentrale Leitlinie generationengerechter Stadtentwicklung ist auch, von Wachstum als Selbstzweck wegzukommen und sich die Frage zu stellen: (Warum) brauchen wir eigentlich Wachstum in allen Bereichen? Lübeck als Stadt ist bereits groß, hat viele Außensiedlungen und Gewerbeflächen, warum müssen noch weitere hinzukommen?
Der Bau vieler Einfamilienhäuser auf der Grünen Wiese übergeht Fragen des demographischen Wandels. Antworten könnten Mehrfamilienhäuser bieten, die zentral gut angebunden liegen.
Auch Versorgungsmöglichkeiten und der Einzelhandel sollten nicht auf eine weite Fläche verstreut werden und so schwieriger erreichbar werden. Ein lebendiger Stadtkern bedeutet nicht nur kürzere Wege, sondern auch mehr Lebensqualität in einer belebten Innenstadt. Ferner kann die "Grüne Wiese" am Stadtrand auch tatsächlich zu einem ruhigen natürlichen Ort werden, der außer mit einer Erholungsfunktion nicht noch durch weitere Funktionen beansprucht wird. Die kürzeren Wege ermöglichen ein Aufblühen intraregionaler wirtschaftlicher Kooperationen, die lokale Netzwerke fördern und eine intakte krisensichere Ökonomie aufbauen. Überregionaler Handel wird immer wichtig bleiben, auch aus kultureller Sicht, kann und sollte jedoch durch regional orientierte kreislaufwirtschaftliche Ansätze ergänzt werden. Diese leben von räumlicher Nachbarschaft und persönlichem Austausch der Gewerbetreibenden. Stadtentwicklung bedeutet auch, solche Aspekte einzubeziehen und nicht nur Lübecks Konkurrenzfähigkeit in 20 Jahren zu betrachten.

Bäume sollten im kommenden FNP ein eigenes Kapitel bekommen. Um Baumpflanzungen klug mit Siedlungs- und Verkehrsplanungen zu verbinden, braucht es Mehrjahreskonzepte.
Baumpflanzungen sind wichtig für die Regulierung des Stadtklimas oder zur Erhöhung der Infiltrationsrate des Bodens bei Starkregen. Zugleich weisen Bäume nach einigen Jahrzehnten eine nennenswerte CO2-Senkenfunktion auf. Die Klimapolitik der nächsten zehn Jahre entscheidet über das Erreichen der Klimaziele, also einer lebenswerten Zukunft. Daher können Bäume in der Stadtplanung nicht den Hauptanteil der Klimaschutzmaßnahmen darstellen, sondern sind zusätzlich

zu proaktiver Flächenentsiegelung und der Flächenumnutzung zu Freiflächen, Wiesen oder Stadtgartenräume zu sehen. Vor allem für die Lebensqualität der Bürger*innen sind sie aber abseits des Klimaaspekts ein essentieller Bestandteil von Stadtplanung.

Im Sinne einer grünen Architektur sollten Gebäude begrünt werden können. Mit dem Ziel eines reduzierten Flächenverbrauchs sollte eher in die Höhe geplant werden als in die Breite und die Gebäude sollten solardachtauglich angelegt werden. An dieser Stelle bieten sich Flachdachbauten an, die unkompliziert das Aufstellen vom PV-Anlagen ermöglichen oder Begrünungsmöglichkeiten bieten. So kann ein geringerer Flächenverbrauch mit dem Gewinn erneuerbarer Energie verbunden werden, die konkret vor Ort gebraucht wird. Gleichermaßen kann durch begrünte Dächer ebenso wie durch einen erhöhten städtischen Baumbestand die Biodiversität erhöht werden sowie das Stadtklima verbessert.
Des Weiteren ist es wichtig, dass nicht nur für Privathaushalte, sondern auch für gewerblich genutzte Gebäude Solarförderungsprogramme greifen, was bisher kaum bis gar nicht der Fall ist.

Wenn wir die Verkehrswende auch im FNP verankern wollen, dann ist der Stellplatzschlüssel ein zentrales Mittel zum Erfolg. Der motorisierte Individualverkehr darf in der Planung nicht länger stärker berücksichtigt werden als der Umweltverbund, wie es derzeit noch immer der Fall ist. Ein Stellplatz vor der eigenen Haustür bringt mehr Menschen dazu, weiterhin auch für kurze Wege das Auto zu nutzen und nimmt zugleich den Platz für andere Nutzungen. Daher sollte dieser so weit wie möglich heruntergeschraubt und perspektivisch möglichst abgeschafft werden.

.... und für den VEP

Die Mobilitätswende ist eine der wichtigsten Säulen zur Erreichung der Klimaziele Lübecks. Entsprechend muss der Verkehrsentwicklungsplan diese vorantreiben. Der Schlüssel zum Erfolg der Verkehrswende sind klug und vorausschauend gesetzte Verkehrsknotenpunkte, die Netzzusammenhänge schaffen. Das kann im Konkreten bedeuten, dass Bushaltestellen mit überdachten und sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden. Eine Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kann durch eine sehr enge Taktung oder die Reaktivierung alter Nahverkehrsstrecken sowie durch die Einführung von Quartiersbussystemen vermieden werden.
Für den verbleibenden Bedarf an Autoverkehr stellt die E-Mobilität ein wichtiges Mittel dar, jedoch nicht für die Menge an bislang fahrenden PKWs. Genannte Verkehrsknotenpunkte, darüber hinaus der sichere und lastenradgerechte Ausbau der Radwege in einem der Dringlichkeit angemessenen Tempo - das bedeutet deutlich schneller als es bisher der Fall war -, sowie sich aus vertikal orientierter Bebauung ergebende kurze Wege sind die entscheidenden Stützpfeiler eines Verkehrsentwicklungsplans, der auf gerechte Klimaneutralität zusteuert.
Eine stadtweite Maximalgeschwindigkeit von 30km/h fördert die Sicherheit der klimaschonenden Verkehrsmittel und reduziert die Lärmbelastung. Dies gilt im Besonderen auch für Bundesstraßen, auf denen eine Begrenzung des Tempos auf 30km/h nun auch rechtlich möglich ist.
Verkehrsberuhigung eröffnet im innerstädtischen eine neue Nutzung der straßenanliegenden Flächen, die noch allzu oft durch Kfz-Stellflächen blockiert werden.

Dies sind hoffentlich ein paar Anregungen für Sie, wir sind uns bewusst, dass das natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat. Trotz der inhaltlichen Kritik haben wir uns sehr über die Möglichkeit dieser Stellungnahme gefreut. Für konkreten Austausch stehen wir natürlich immer gerne zur Verfügung.

ArchitekturForumLübeck^{eV}

ArchitekturForumLübeck^{eV} Großer Bauhof 5 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[redacted]

Per Mail

Lübeck, den 12. September 2021

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [redacted],

vielen Dank für Ihr Angebot, uns als Stakeholder mit einer Stellungnahme zu den vier Szenarien an dem Stadtentwicklungsdialog Lübeck 2040 zu beteiligen. Eine inhaltliche Abstimmung mit den Mitgliedern des ArchitekturForumLübeck war in der kurzen Zeit nicht möglich, so dass es sich hier lediglich um ein Statement des Vorstandes handelt.

Wie Sie wissen, ist es unser grundlegendes Anliegen, dass städtebauliche Entwicklungen ganzheitlich und im Zusammenhang betrachtet werden (siehe unser Engagement bei Lübeck Nordwest, Lübecks grünem Band, dem Thema Stadt am Gleis oder unseren aktuellen Apellen zur Mittleren Wallhalbinsel). Das erwarten wir uns auch für die Entwicklung von FNP und VEP.

Die Hansestadt Lübeck fragt nun die Bürger:innen, „unter welchen Vorzeichen wir diese Planwerke aufstellen wollen“. Ihr Gastredner Herr Monheim hat aus unserer Sicht Recht, wenn er sagt: „Es geht nicht darum, was wir wollen, sondern was wir müssen.“. Insofern hinterfragen wir grundsätzlich Ihren Ansatz der vier Szenarien, die sich u.a. ja stark an Aspekten des Klimawandels orientieren.

Lübeck hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen alle ihren Beitrag leisten: Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, die Zivilgesellschaft sowie die Verwaltung. Bei städtischen Vorhaben und Planungen beispielsweise sind die Klimaschutzziele konsequent zu verfolgen.“ (Quelle: www.luebeck.de)

Die Bunderepublik Deutschland hat sich u.a. dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet. Jüngste Ereignisse wie das Hochwasser in Mitteldeutschland verdeutlichen die Notwendigkeit, den Klimawandel ernst zu nehmen. Die Szenarien A und B kommen vor diesem Hintergrund nicht infrage, denn wir planen für künftige Generationen, wozu uns das Baugesetzbuch in §1 verpflichtet.

Sie schreiben: „Das Szenario D ist das einzige, bei dem mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass Lübeck die gesetzten Klimaschutzziele auch erreichen kann.“ Insofern fragen wir uns, ob es neben dieser Feststellung überhaupt zulässig ist, andere Szenarien zu verfolgen – wenn Lübeck seine übergeordneten Ziele weiterhin ernsthaft verfolgen will. Warum in Szenario D die Klimaschutzziele erreicht werden, in Szenario C jedoch nicht, wird aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar deutlich.

[redacted]

Sie äußern zudem im Szenario D die Befürchtung, dass die meisten anderen Gemeinden in der Region Lübecks dem Beispiel Lübecks nicht folgen, was zu Lasten der Lebensqualität in Lübeck zu gehen scheint. Ein Argument, das seit Jahrzehnten z.B. bei Ausweisung von Gewerbegebieten wiederholt wird.
Dieser Kausalkette mögen wir nicht folgen. Wenn Deutschland die Klimaschutzziele einhalten will (und muss), können sich Gemeinden dem Thema langfristig nicht entziehen. Es geht eher darum, ob Lübeck selbstbewusst und mutig ist, hier voranzugehen – um sich sogar Wettbewerbsvorteile zu sichern. Andere Städte machen es vor. Das übergeordnete Ziel des „*Entwicklungsplans Kopenhagen 2025*“ ist es zu zeigen, wie Lebensqualität *durch* Klimaschutz erreicht werden kann. Lübeck sollte also Vorbild sein für Lebensqualität *und* Umweltschutz. Anders als Ihre vier Szenarien es suggerieren, halten wir das für keinen Widerspruch.

In dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C, „Beidrehen“, irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der die Fläche der Roddenkoppel von allen historischen Hallen, u.a. auch der Kulturwerft Gollan, entledigt ist und bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt („Neue Bauflächen für Einfamilienhäuser und Wirtschaftsunternehmen entstehen verstärkt auf ungenutzten Grundstücken in der Stadt.“) Dieses, wenn auch nur skizzenhafte Bild, können wir nicht teilen.

Wir erwarten grundsätzlich eine schlüssige Verknüpfung der Themen Grünraumentwicklung (Monheim: „Planen Sie Baumschulen ein!“), Verkehrsentwicklung (auch ÖPNV, Rad und Bahn) und Flächenverbrauch (Wohnen, Arbeit, Gewerbe, Industrie).

Die „doppelte Innenentwicklung“ halten wir für grundsätzlich notwendig. "Innenentwicklung muss stets doppelt gedacht werden – im Sinne einer baulichen und zugleich einer grünen Entwicklung." (Difu). Dies sollte schon jetzt beachtet werden. Für Lübeck gilt neben der grünen Entwicklung auch noch die „blaue Entwicklung“, die Einbindung der Wasserflächen.

Wir wünschen uns einen weitergehenden Dialog, in dem Sie die Zusammenhänge vertiefen. Grundlage erster Planskizzen kann aus unserer Sicht nur das Szenario D sein. Die von Ihnen dargestellten negativen Rückschlüsse auf die Lebensqualität Lübecks müssten dann genauer beleuchtet und erläutert werden.

Wir begrüßen es sehr, dass die Hansestadt Lübeck seit einiger Zeit ihre Bürgerinnen und Bürger befragt und beteiligt, wenn es um die Entwicklung der Stadt und ihrer Zukunft geht. Die Komplexität der Themen kann und muss man den Beteiligten, Bürger:innen wie „der Politik“, zumuten.

Für einen Dialog mit Verwaltung und Politik stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

für den Vorstand

[redacted]

Hansestadt LÜBECK

Aktive Baulandentwicklung

Durch die Hansestadt Lübeck

Anlage C

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
rasmus.vonzamory@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Aktive Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck

Die im Rahmen der Vorlage angedachte aktive Baulandentwicklung soll in Ergänzung zum Beschluss der Bürgerschaft VO/2020/09014 vom 27.08.2020 nach folgenden Maßgaben erfolgen:

1. Die Hansestadt Lübeck wird - unter Beachtung des §1 Abs. 3 BauGB (kommunales Planungserfordernis) und des §1 Abs. 7 BauGB (Abwägungsgebot) bevorzugt Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplan aufnehmen, die im städtischen Eigentum stehen.
2. Die Hansestadt Lübeck und die KWL GmbH erwerben aktiv Flächen, um diese entsprechend den ermittelten Bedarfen einer gewerblichen, wohnbaulichen oder sonstigen baulichen Nutzung zuzuführen, als Kompensationsfläche zu entwickeln oder als Tauschfläche einzusetzen. Die für die Baulandentwicklung erforderlichen Kompensationsflächen nach BauGB oder Tauschflächen können auch außerhalb des Stadtgebietes liegen (sowie im Fall von Kompensationsflächen innerhalb desselben Naturraums). Die strategische Bodenbevorratung orientiert sich konsequent an den Zielsetzungen des neuen Flächennutzungsplanes.
3. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden ausschließlich eingeleitet, wenn die Flächen im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck stehen oder im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation) und sich die Planungsbegünstigten verbindlich dazu verpflichten die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland verbunden sind bzw. entstehen, zu übernehmen. Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, für die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.
4. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 3 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufspreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

5. Die Verwaltung wird beauftragt Richtlinien zur Vergabe von städtischen Grundstücken zu erarbeiten. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind zu berücksichtigen (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019).
6. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind in den Haushalt einzustellen.

Begründung:
Aktuell wird der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck neu aufgestellt. Der Flächennutzungsplan wird die erforderlichen Wohnbau- und Gewerbeflächen bis in das Jahr 2040 darstellen. Die Hansestadt Lübeck soll in die Lage versetzt werden die Umsetzung des Flächennutzungsplanes aktiv zu steuern, um Bodenspekulationen entgegen zu wirken und die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen abzusichern. Die Grundsatzbeschlüsse sollen sowohl Gleichbehandlung als auch Transparenz für alle beteiligten Akteure gewährleisten.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens orientiert sich die Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschließlich an städtebaulichen Kriterien (§1 Abs.6 BauGB). Im Einzelfall, bspw. wenn vergleichbare städtebauliche Voraussetzungen vorliegen, soll dem Belang „städtisches Eigentum“ das ausschlaggebende Gewicht für die Auswahl einer Fläche zukommen.

Die bereits bestehenden Ansätze der strategischen Bodenbevorratung der Hansestadt Lübeck und der KWL GmbH (bspw. Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße) sind weiter auszubauen. Der Flächenerwerb ist dabei konsequent auf die Umsetzung des neuen Flächennutzungsplanes auszurichten. Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und des hohen Flächendrucks innerhalb des Stadtgebietes sind Tauschflächen und Kompensationsflächen auch außerhalb der Hansestadt Lübeck zu erwerben. Insbesondere Landwirte sind eher an einem Tausch als an einer Veräußerung ihrer Flächen interessiert, da die Flächen im Regelfall ihre Existenzgrundlage bilden.

Durch die strategische Bodenbevorratung kann nur ein Teil der im zukünftigen Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen durch die Hansestadt Lübeck gesichert werden, weshalb durch einen Grundsatzbeschluss der anlassbezogene Zwischenerwerb im Außenbereich eingeführt werden soll. Bebauungspläne sind nach §8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden. Die Hansestadt Lübeck erwirbt die zu entwickelnden Grundstücke und refinanziert die Kosten der Baulandentwicklung aus der Differenz zwischen Ankaufs- und Verkaufspreis. Die wirtschaftlich tragfähigen Ankaufspreise müssen im Rahmen einer transparenten (Vor-)Kalkulation ermittelt werden. Zielsetzung ist ein ausreichendes Angebot an baureifen Wohn- und Gewerbeflächen, die zur richtigen Zeit in der richtigen Lage und vor allem zu einem angemessenen Preis auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Nur bei angemessenen An- und Verkaufspreisen können die

städtebaulichen Zielsetzungen abgesichert und der Bodenspekulation entgegengewirkt werden. Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren auf Flächen im privaten Eigentum sind weiterhin entsprechend der gängigen Praxis die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten- und Folgekosten auf die Planungsbegünstigten zu übertragen und die weiteren städtebaulichen Zielsetzungen über städtebauliche Verträge abzusichern.

Vergaberichtlinien für Flächen im städtischen Eigentum sollen transparente und einheitliche Regeln, insbesondere zur Vergabe für Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbaugrundstücke, schaffen. Über die Vergabekriterien sollen zudem die sozial- und wohnungspolitische Zielvorstellungen abgesichert werden (bspw. bei Einfamilienhäusern: Förderung des Ersterwerbs von Eigentum für Familien mit Kindern). In diesem Zusammenhang muss die Einführung einheitlicher Regeln zur grundsätzlichen Entscheidung zwischen Vergabe von Erbbaurechten oder Verkauf des jeweiligen Grundstücks geprüft werden. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielvorgaben, bspw. die Quoten zum geförderten Wohnungsbau (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019) sind zu berücksichtigen und ggfs. für Flächen im städtischen Eigentum entsprechend der neuen Grundsätze anzupassen.

Hansestadt LÜBECK

Grundsatzbeschluss Verkehrswendeorientierter ÖPNV

Anlage D

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
michael.stoedter@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 28. Oktober 2021

Verkehrswendeorientierter ÖPNV in Lübeck

1. Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs von SL und LVG wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren.
Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakt“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutententakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. “Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.
Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen gutachterlicherseits eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagern sich im heutigen Netz nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Relation verkehren. Dies ist beispielsweise bei den Linien 1 und 9, 4 und 11, 11 und 21 sowie 30 und 40 der Fall. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.
Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzer:innengruppen, also einem Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge vor allem für Schüler:innen, Student:innen, Senior:innen und alle weiteren Nutzer:innengruppen,die nicht Auto fahren wollen oder können. Folglich weist die Hansestadt Lübeck derzeit nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck

zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende (laut Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten) den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.
Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, ist diese derzeit (Datenstand: 2019) mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).
Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV wieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 1). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

Tab. 1: Modal Split in Lübeck im Vergleich

Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)	**Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP**	**Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung**
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die fünf neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).
Die geringe Nutzung der Busse bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese sind, gemessen in Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm). Die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen liegt eigentlich bei rund 25 %. Dies ist bei der Frage nach dem Nutzen-Kosten Verhältnis der Einsparungen von 2009/2010 sowie der Umsetzung der Liniennetzoptimierung zu berücksichtigen.
Angesichts der geringen Marktdurchdringung und der geringen Auslastung stellt sich auch die Frage, inwieweit der Busverkehr in Lübeck in seiner heutigen Form einen sinnvollen ökologischen Beitrag leistet. So liegt der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW pro Insasse, derzeit bei einer durchschnittlichen Auslastung

von etwa 10 % (laut „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“). In Anbetracht weiterer Effizienzgewinne im Automobilsektor wird dieser Wert in der Zukunft vermutlich noch höher liegen.
Insgesamt kann damit das Fazit gezogen werden, dass der ÖSPV in Lübeck mittels einer nachfrageorientierten Strategie konsequenten Einsparungen unterzogen wurde, hierbei jedoch gleichzeitig an die Grenzen dessen gekommen ist, was ökologisch (Auslastung) und wirtschaftlich (Mobilitätskosten) noch sinnvoll erscheint.

2. Welche Chancen und Risiken bietet ein Festhalten an einer nachfrageorientierten ÖPNV-Strategie?

Ein Festhalten an der nachfrageorientierten Ausgestaltung bietet vor allem den Vorteil, keine zu hohe Belastung des kommunalen Haushalts hervorzurufen. Für eine verkehrswendeorientierte Strategie müssten dagegen - nach Ausschöpfen der Potentiale zur Optimierung des vorhandenen Netzes - finanzielle Mittel neugeordnet werden, um erstmal mit einem guten Angebot an Stellen mit hohem Potential gezielt in Vorleistung zu gehen. Dieses in Vorleistung gehen müsste ggf. erstmal über mehrere Jahre durchgezogen werden, bevor es strategisch in einem potentiellen Mehr an Fahrgästen verfängt. Dies birgt natürlich Risiken, auch vor dem Hintergrund, dass noch gar nicht gesagt werden kann, wie nachhaltig sich das Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie zuungunsten des ÖPNV verändert hat.
Eine nachfrageorientierte Strategie bietet hier den Vorteil, nicht zu große Risiken und Wagnisse einzugehen. Vielmehr ließen sich maßgeschneiderte Angebote für heutige Haupt-Nutzer:innengruppen nach wie vor gut auf diese zuschneiden, z. B. durch eine nachfrageorientierte Ausrichtung an Schulzeiten oder Schichtwechselzeiten großer Arbeitgeber:innen.
Gleichzeitig birgt die nachfrageorientierte Strategie die Gefahr der weiteren Marginalisierung des ÖPNV; dieser könnte weiterhin für viele Bürger:innen als keine ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Bürger:innen, die den ÖPNV zur Zeit durchaus aus idealistischen Motiven nutzen, durch mögliche Versprechen der Automobilindustrie zu Null-Emissionen-Fahrzeugen irgendwann auch dauerhaft dem ÖPNV als Kund:innen verloren gehen (z. B. Effekt des sog. Mental Rebound bei E-Autos).
Bei steigender Effizienzoptimierung der Kfz-Verbräuche insgesamt könnte der ÖPNV zudem den ökologischen Vorteil irgendwann vollends einbüßen. Der ÖPNV hätte dann nur noch eine soziale Funktion und Bedeutung (Daseinsvorsorge).
Eine alleinige Fokussierung auf Nachfrageorientierung und Kostenoptimierung birgt zudem das Risiko, aus dem Blick zu verlieren, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern und die Mobilitätskosten senken kann.

3. Welche Chancen und Risiken bietet eine verkehrswendeorientierte ÖPNV-Strategie?

Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Stadtstruktur mit historischer Altstadt und umgebenen Stadtquartieren mit z.T. gründerzeitlicher, dichter Bebauung sowie kompakter Siedlungsstrukturen umliegender Stadtteile theoretisch ideale Voraussetzungen für ein

gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der z.T. ländlich prägte Süden des Stadtgebiets. Mit einer verkehrswendeorientierten Strategie, einem neuen Netz, welches nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF)[1] aufgebaut ist, mehr Tangentialverbindungen- und Schnellbusverbindungen sowie insgesamt dichtere Takte und eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bietet, ließen sich in den letzten Jahren verloren gegangene Kund:innengruppen zurück bzw. neue hinzugewinnen. Dies kann in einem ersten Schritt über eine Optimierung des vorhandenen Netzes (z. B. dichtere Takte durch den Abbau von Doppelverkehren) und im zweiten Schritt durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes erfolgen.
In zahlreichen Kommunen wird der Weg einer Verkehrswendeorientierung beschritten, wie auch die Vergleichszahlen aus dem „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“ zeigen. Allerdings ist kontrastierend zu Lübeck herauszustellen, dass andernorts das Handeln hin zu einem stärkeren Angebot von Kontinuität von teilweise den 1990er Jahren bis heute geprägt war. Lübeck beschritt diesen Weg auch im Wesentlichen bis Anfang der 2000er, stagnierte dann und nahm letztlich ab 2009/2010 im Wesentlichen nur noch Einsparungen am Netz vor.
Vor diesem Hintergrund ist ein Paradigmenwechsel hin zu verkehrswendeorientierten Fahrplänen mit diversen Herausforderungen – sowohl an die Politik, als auch den Aufgabenträger wie auch dem Verkehrsunternehmen – verknüpft. Auch der Herausforderung, nicht die Bürger:innen zum Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu bewegen, sondern primär wahlfreie Fahrgäste anzusprechen, die bislang dem Auto den Vorzug geben.
Grundsätzlich verspricht sich der Aufgabenträger von einer Strategie im Sinne der Verkehrswende eine bessere Marktdurchdringung mit höheren Fahrgastzahlen für den ÖPNV. Hierfür spricht auch der angedachte Ausbau des Angebots auf der Schiene (Regio-S-Bahn Lübeck): Ein qualitativ hochwertiges, nachgeordnetes ÖPNV-Netz zur Feinverteilung kann mit als Erfolgsfaktor zum nachhaltigen Erfolg dieses Systems beitragen und die Argumentationsgrundlage der HL gegenüber dem Land zur Verbesserung der Takte im SPNV verbessern. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass in Lübeck angesichts der guten Nutzer:innenzahlen der Vergangenheit noch ein großes Potential für Fahrgastzuwächse gegeben ist – ggf. ist dieses Potenzial mit fortschreitendem demografischem Wandel mittlerweile sogar noch höher.

4. Welche Chancen und Risiken bieten moderne Möbilitätsangebote?

Unabhängig von der Frage nach einem nachfrageorientierten oder verkehrswendeorientierten System macht es Sinn, moderne Mobilitätsangebote zu integrieren. Diese sind beispielsweise in der Form von Rufbussen (ASTi und On-Demand-Systeme, wie LÜMO) oder anderen Sharing-Systemen (z.B. Fahrradverleihsystem) dazu geeignet, ein zunehmend multimodal denkendes Zielpublikum anzusprechen und die Flexibilität in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu verbessern, hin zu einem 24/7-Angebot. Bei allen Chancen, die dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

[1] Grundsatz eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, nicht jede Linie einzeln zu betrachten, sondern die Fahrpläne verschiedener Buslinien und Bahnlinien mit Augenmerk auf Abstimmung integriert zu betrachten. Beim ITF werden Fahrpläne so konstruiert, dass sie immer an der gleichen Symmetrieminute gespiegelt sind - die Umsteigezeiten sind dadurch bei der Hinfahrt und der Rückfahrt identisch. Man spricht dann auch von einem symmetrischen Fahrplan. Im Ergebnis führt dieses Fahrplanmodell zu besseren Anschlüssen. Sowohl zwischen Bus und Bus - als auch zwischen Bus und Zug.

des ÖPNV bietet, ist jedoch gleichzeitig zu konstatieren, dass diese Systeme rein quantitativ nicht das nötige Volumen für die Verkehrswende mit sich bringen.
Im Rahmen einer nachfrageorientierten Strategie bieten beispielsweise On-Demand-Systeme die Möglichkeit, für ökologische Optimierung zu sorgen, indem schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr ersetzt werden – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, wie bei zwangsläufig limitierten Kapazitäten in Bezug auf die eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge und das Fahrpersonal tatsächlich verlässliche und verbindliche Angebote kreiert werden können, die in puncto Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit bei den Fahrgästen erfolgreich verfangen.
Im Rahmen einer verkehrswendeorientierten Strategie bieten On-Demand-Systeme die Möglichkeit eines Angebotsausbaus in Teilen der Stadt, in denen es bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich war, ÖPNV anzubieten. So besteht die Chance, mit derlei Systemen neue Angebote auf Relationen, die bislang nicht bedient wurden, auf Quartiersebene oder in der Nacht zu etablieren. Im Sinne einer Ausweitungsstrategie besteht so die Möglichkeit, neues Fahrgastpotential zu erschließen. Auch in diesem Anwendungsfall ist jedoch die Frage zu klären, wie ein plausibles Konzept erstellt werden kann, damit Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit gewährleistet werden können.
So sehr solche Systeme in bestimmten Nischen wertvolle und sinnvolle Ergänzungen darstellen können, bleiben sie in Bezug auf die beförderten Mengen limitiert - allein aufgrund der Tatsache, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Menge an Fahrzeugen und Faher:innen gewissen Grenzen unterliegt und damit limitiert bleibt.

5. Auf welche Strategien setzten das Land, Nachbarkommunen und benachbarte Landkreise?

Schleswig-Holstein blickt inzwischen auf eine lange Tradition des Angebotsausbaus der NAH.SH und deren Vorgänger LVS und auch auf die Zeit davor zurück: Bereits lange vor der Regionalisierung, also der offiziellen Übertragung der Verantwortung für den SPNV in die Zuständigkeit der Bundesländer, wurde in Schleswig-Holstein 1986 Dank damals avantgardistischen Engagements des Landes in Kooperation mit der damaligen Bundesbahn mit Einführung des Regionalschnellbahn-Konzeptes ein bundesweit beachteter Maßstab gesetzt. Vorher folgte das Angebot auf der Schiene einer strikt nachfrageorientierten Strategie mit einer Orientierung auf Schul- und Pendlerzeiten. Bahnstrecken, wie beispielsweise Kiel - Eckernförde - Flensburg und Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording waren in den 1980er Jahren noch akut von Einstellung und Stilllegung bedroht. Es gab keinen Taktverkehr, die letzten Züge fuhren am frühen Abend und an den Wochenenden war das Angebot noch einmal mehr ausgedünnter. Der neue Ansatz bestand dann ab 1986 aus Takt und Tempo; verlässliche Verbindungen wurden über den kompletten Tag hinweg geschaffen, rund um die Uhr und mit guten Anschlüssen. Letztlich wurde mit einem gutem Angebot in Vorleistung gegangen, um einen breiteren Kundenkreis anzusprechen. Infolge war eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf zuvor tot geglaubten Strecken möglich. Im weiteren Verlauf wurden mit großem Erfolg dann auch die Bahnstrecken Bad Segeberg - Neumünster, Barmstedt - Henstedt-Ulzburg, Tondern - Niebüll und Burg West - Burg auf Fehmarn reaktiviert.

Zunehmend ist zudem zu konstatieren, dass selbst sehr ländlich geprägte Regionen innerhalb von Schleswig-Holstein, wie die Kreise Rendsburg-Eckernförde (+45% Fahrplan-km) und Schleswig-Flensburg (+40% Fahrplan-km) diesen Weg beschreiten und ihre Angebote im Busverkehr massiv ausweiten und im Sinne eines ITF vertakten.

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt **Flensburg** (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind bis 2024 geplant. Nachdem 2020 mit der Linie 5 die zweite Ringlinie in Betrieb genommen werden konnte, soll bis 2027 eine dritte Ringlinie entstehen. Zudem steht im Raum, die bisherigen 10-/20-Minutentakte zu 7,5-/15-Minutentakten weiter zu verdichten. Eine Grundsatzentscheidung hierzu soll mit dem neuen RNVP im Jahr 2022 getroffen werden,
Auch in der **Landeshauptstadt Kiel** findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, dass in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschifffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F 2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den nächsten Jahren an.
In der **Hansestadt Rostock**, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren dergestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 in einer Reihe von Großwohnsiedlungen 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tab. 2).

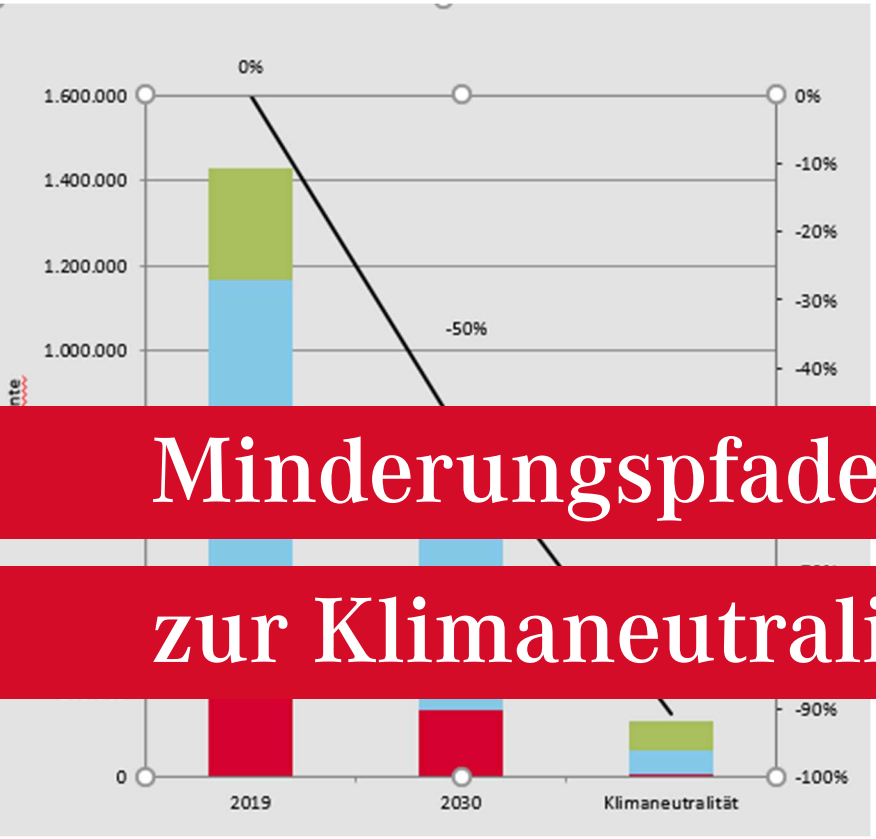
Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	**Marktdruchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)**
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschifffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

6. Mit welcher Strategie kann der ÖPNV einen wertvollen Beitrag zur gewünschten Verkehrswende liefern?

Mit dem bestehenden Angebot kann der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende in Lübeck leisten. Um den Busverkehr zu einem der Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen werden und ein Prozess zur Entwicklung von verschiedenen Konzepten und Ideen hin zur weiteren Ausweitung des Angebots gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.
Hiermit sind keine Angebotserweiterungen nach dem „Gießkannenprinzip“ gemeint. Vielmehr strebt der Aufgabenträger an, die Marktdurchdringung und damit auch den Modal-Split-Anteil des ÖPNV über eine gezielte Angebotsoptimierung zu erhöhen, um so den ÖPNV zu einer Säule der Verkehrswende machen zu können.

Hansestadt LÜBECK



Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Anlage E

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Klimaleitstelle
(0451) 112 3919
birte.froehlich@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 13. Oktober 2021

Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Die Verwaltung kommt mit der Aufstellung des Masterplans Klimaschutz dem Auftrag aus dem Klimanotstandsbeschluss (VO/2019/07738) nach, die Treibhausgas (THG)-Emissionen drastischer zu senken, um den Beitrag Lübecks zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C zu erfüllen. Ziel auf lokaler Ebene ist die Halbierung der THG-Emissionen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und mittelfristig das Erreichen der Klimaneutralität (bis 2040). Mit Klimaneutralität wird das Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß von Treibhausgasen und deren Aufnahme aus der Atmosphäre bezeichnet.

Ein Vergleich der gesetzten Ziele in Lübeck mit den Zielen der Bundes- und der EU und dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sind in Abbildung 1 dargestellt. Der SRU hat das 1,5 Grad Ziel auf Deutschland übersetzt und dabei eine lineare Abnahme angenommen. Mit dem Ziel, die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, verfehlt Lübeck gemäß dieser Grafik knapp das 1,5 Grad Ziel. Da sich die Erreichung der Klimaneutralität jedoch immer auf ein „Treibhausgas Budget" bezieht und nicht linear erfolgt, kann Lübeck auch mit einem späteren Zeitpunkt der Klimaneutralität das 1,5 Grad Ziel noch einhalten. Voraussetzung dafür ist jedoch jetzt zu handeln, um frühzeitig eine große Menge an Treibhausgasen einzusparen.

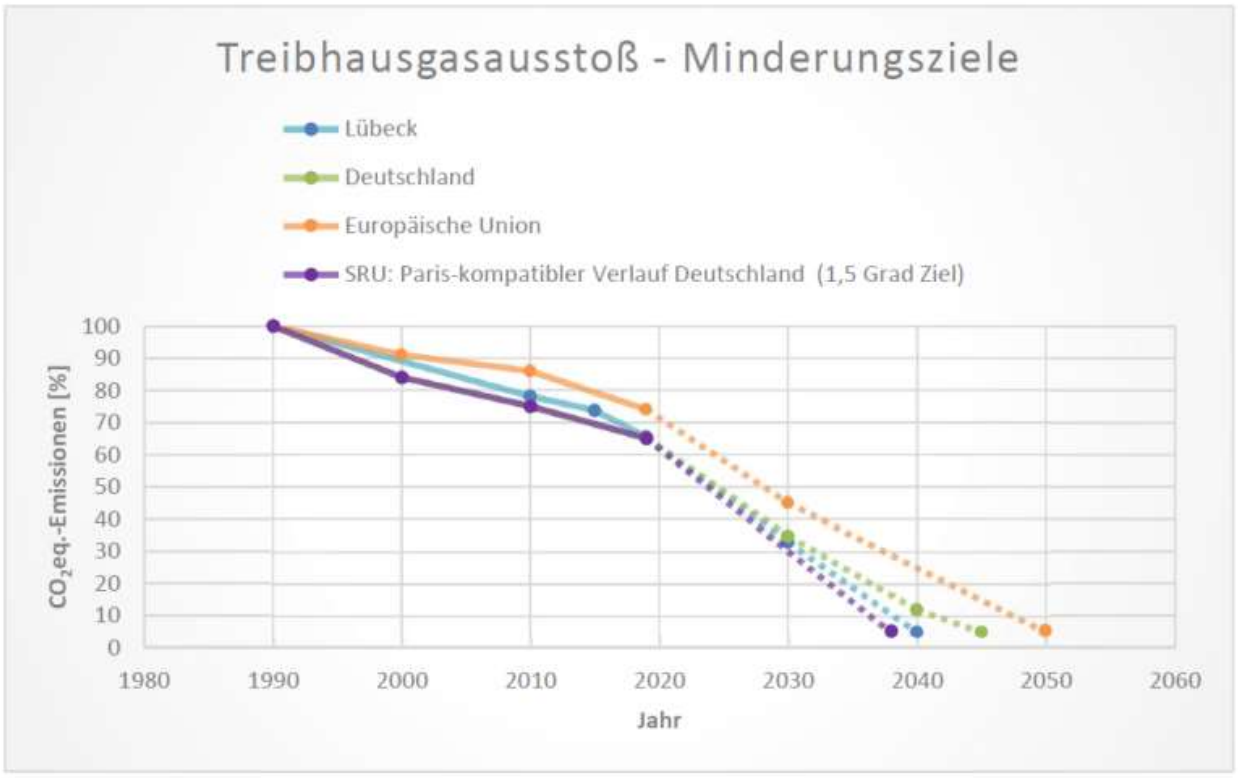


Abbildung 1: Darstellung der Minderungsziele im Vergleich: SRU 1,5 Grad Ziel (lila), Lübeck klimaneutral 2040 (blau), Deutschland klimaneutral (grün), Europäische Union (orange)

Der Masterplan Klimaschutz wird derzeit in einem großen Beteiligungsprozess erarbeitet, um das vorhandene Potenzial zur Einsparung von THG-Emissionen und zur Senkung des Endenergiebedarfs mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen zu hinterlegen. Die Minderungspfade für Treibhausgase stellen dar welche Menge an Treibhausgasen, aufgeteilt nach Verursachern, eingespart werden muss, um Klimaneutralität zu erreichen.

Die Senkung des Energiebedarfs und somit auch der Treibhausgasemissionen erfolgt unter Berücksichtigung der drei E´s: Einsparung, Effizienzsteigerung, Erneuerbare Energien. Zunächst muss die Menge benötigter Energie durch Sparmaßnahmen gesenkt werden. Dies können bauliche Maßnahmen wie z.B. energetische Sanierungen oder anwendungsbezogene Maßnahmen sein. Durch die Erhöhung der Energieeffizienz kann bei weniger benötigter Energie der gleiche Nutzen erzielt werden. Hierfür werden meist neue Technologien verwendet. Durch dieses Vorgehen sinkt die Menge an benötigter Energie stark, sodass die restliche Energie durch Erneuerbare Energieproduktion gedeckt werden kann.

Minderungspfade für Treibhausgasemissionen für Lübeck

Die Minderungspfade für die Hansestadt Lübeck wurden auf der Basis eines Gutachtens „Potentialanalyse und Szenarien der Hansestadt Lübeck“ (*link folgt*), der aktuellen Treibhausgasbilanz 2019 (*https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/treibhausgasbilanz.html*) , der Beratung und dem Sachstandsbericht des European Energy Awards (VO/2021/09802) und der Fachkräfte der Klimaleitstelle erstellt. Aus dem Gutachten wurden die Zielpfade übernommen. Die im Gutachten ebenfalls vorgeschlagenen operativen Ziele sind teilweise nicht auf die Lübecker Verhältnisse

anwendbar oder die kommunale Verwaltung hat keinen Einfluss, daher können sie erst nach Einordnung und Bewertung im Masterplanprozess einbezogen werden.

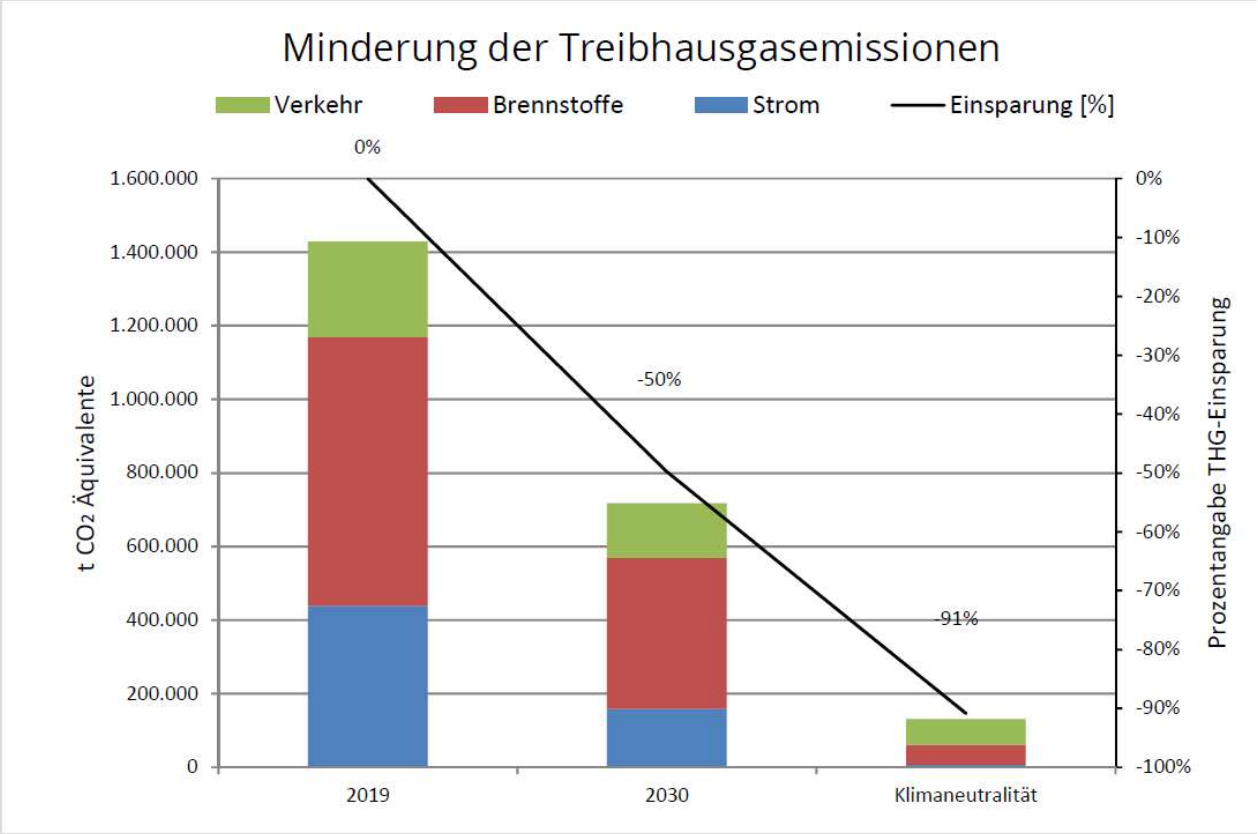


Abbildung 2: Minderung der Treibhausgasemissionen vom Startwert 2019 auf 50% bis 2030 und Klimaneutralität bis 2040 (Quelle: Gutachten energielenker 2021)

In der THG-Bilanzierung wird unterschieden zwischen den Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr durch Kraftstoffverbrauch, aus der Strom- und Wärmeproduktion. Nur die energetischen Emissionen auf dem Stadtgebiet Lübeck werden erfasst.

Abgeleitet auf den Energiebedarf ergibt sich bis 2030 damit eine:

- Einsparung von Gas und Öl um 45%
- Einsparung von fossilen Kraftstoffen um 40%
- Einsparung von Treibhausgasen aus der Landnutzung um X %
- Verdreifachung der erneuerbaren Wärme
- Verdopplung des erneuerbaren Stroms
- Erhöhung der Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet um X Tonnen/Jahr

Die nicht-energetischen Ziele (Landnutzung und Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet) werden im Verlauf des Masterplanprozesses weiter präzisiert.

Das Ziel der Klimaneutralität bedingt, dass im Jahr 2040 fast der gesamte Wärme-, Strom- und Kraftstoffbedarf in Lübeck aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.

Um bis 2030 die Hälfte der THG-Emissionen einzusparen und bis spätestens 2040 die Klimaneutralität zu erreichen, wird der Masterplan Klimaschutz geeignete Maßnahmen aufzeigen. Wichtig ist die konsequente Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen in allen Verwaltungsbereichen und der Politik. In allen strategischen, insbesondere langfristigen Planungen müssen die Minderungspfade als verbindliches Ziel mit aufgenommen werden (z.B. in der Wärme- und Verkehrsplanung).

Zur Erstellung des Masterplans Klimaschutz werden in internen und externen Beteiligungsrunden Maßnahmen und Aktivitäten zu den Themenfeldern Mobilität, Energie & Bau, Ressourcenschutz, Wirtschaft und Landnutzung & Boden für die kommunale Ebene erarbeitet. Auch die Querschnittsfelder Digitalisierung, Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung werden mit betrachtet, um die Klimaschutzmaßnahmen effektiv auszugestalten.

Die gesetzten Klimaziele in Lübeck sind auch abhängig von der Bundes- und Landesgesetzgebung, dem Ausbau und der Nutzung geeigneter Fördermittelprogramme sowie dem Handeln der Gesamtgesellschaft. Die Verwaltung muss ihrer Vorbildwirkung in der Gesellschaft gerecht werden.

AfD-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2021/10558-10
öffentlich

Lübeck, 28.03.2022

Antrag

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka-luebeck@afd-sh.de Telefon: 122-1056)

Änderungsantrag des AM David Jenniches (AfD): Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Ziffer 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 350 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.“

Ziffer 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte 50% für Kfz und 50% Verbund aus Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr festgelegt. Die Werte für die drei Komponenten des Verbunds können variieren, solange der Zielwert von 50% für Kfz gewahrt bleibt.“

Ziffer 3.c. wird wie folgt neu gefasst:

„FNP und VEP sollen zu einem starken, nachhaltigem Wirtschaftswachstum beitragen.“

Begründung:
Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, der Handwerkskammer Lübeck, Kreishandwerkerschaft Lübeck, Kaufmannschaft zu Lübeck, Lübeck Management, Technikzentrum Lübeck und Wirtschaftsjunioren Lübeck ist der bis zum Jahr 2040 prognostizierte Bedarf von 251 ha brutto noch mit 20% zu beaufschlagen, um die aktive Chancen-Entwicklung zu berücksichtigen, die sich aus dem Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ergibt sowie um weitere 20% für die Sicherung des Entwicklungspotenzials von Startups und Ausgründungen der Lübecker Hochschulen, was zusammen zu einen Bedarf von insges. 350 ha brutto führt. Da Lübeck im Vergleich zu anderen deutschen HighTech-Standorten in Bayern, Baden-Württemberg, etc. noch einen erheblichen Nachholbedarf hat, ist die Vorgabe , das Gewerbeflächenwachstum an allen Standorten gleichermaßen zu halbieren, unsinnig („Rasenmähermethode“), weil dieses den jeweils vor Ort vorhandenen Verhältnissen nicht gerecht wird.

Das Kfz darf nicht weiter schlecht geredet und die Rahmenbedingungen für dessen Nutzung nicht permanent weiter eingeengt werden, weil unsere Wirtschaft darauf zwingend angewie-

sen ist (z.B. Handwerker, Lieferdienste, Kundenbesuche, Pendler aus dem ländlichen Raum, etc.) und es dafür keinen sinnvollen Ersatz gibt. Auch ältere oder behinderte Menschen und Mütter mit kleinen Kindern benötigen häufig ihr eigenes Kfz, da für diese Personengruppen häufig weder das Fahrrad, noch der ÖPN, eine gute Alternative darstellt. Und nicht zuletzt darf nicht vergessen werden, dass die Automobilindustrie einschließlich aller ihr vor- und nachgelagerten Unternehmen die mit Abstand wichtigste Wirtschaftsbranche in Deutschland darstellt und damit einen unverzichtbaren Beitrag für unseren Wohlstand leistet.

Stetiges, nachhaltiges Wirtschaftswachstum schafft die materiellen Voraussetzungen für die Bewältigung sozialer, demographischer und ökologischer Herausforderungen der Zukunft. Die zentrale Bedeutung solchen Wirtschaftswachstums sollte daher ausdrücklich als Ziel von FNP und VEP verankert werden.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der AfD-Fraktion

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11036
öffentlich

Lübeck, 31.03.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Ingrid Ley (E-Mail: ingrid.ley@luebeck.de Telefon: 122-6138)

Bebauungsplan 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld - 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 des Bebauungsplanes 07.32.00 – Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld sowie zu der nachfolgenden erneuten Beteiligung nach § 4 a Abs. 3 BauGB abgegebenen Stellungnahmen hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck geprüft und in die Abwägung eingestellt.

   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. Aufgrund des § 10 Abs. 1 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung wird der Bebauungsplan 07.32.00 – Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld – in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) als Satzung beschlossen.

   Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 5) gebilligt.

3. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

4. Der Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser auf die künftigen Eigentümer:innen der Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld wird zugestimmt. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine entsprechende Änderung der Entwässerungssatzung der Hansestadt Lübeck zur Beschlussfassung vorzulegen, sobald die katastermäßige Aufteilung (Adressbildung) feststeht.

Verfahren:

Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 und 2 sowie § 4 a Abs. 3 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

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. 7.5.2).

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Siehe Anlage 5

Anlagen:

1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
2 Bebauungsplan 07.32.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
3 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
4 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
5 Begründung zum Bebauungsplan 07.32.00, Fassung zum Satzungsbeschluss
6 Gebrauchsanweisung (Anlage zur Begründung)
7 Städtebaulicher Entwurf (Anlage zur Begründung)

Senatorin Joanna Hagen

Bebauungsplan 07.32.00- Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld –

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

Stand: 10.03.2022

Vorbemerkung:

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

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

Teil B: Behördenbeteiligungen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Auf eine Prüfung und Behandlung der im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Hinweise kann hier verzichtet werden, da sie im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt worden sind bzw. die Bebauungsplanung in einer Art und Weise angepasst wurde, dass damit die Grundlage für den jeweiligen Einwand entfallen ist.

Teil A

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung (17.11. - 17.12.2021) und der ersten förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung (25.01. - 26.02.2021) nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangen Stellungnahmen

Prüf- und Abwägungsbericht der erneuten förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung (17.11. – 17.12.2021)

Vorbemerkung: Im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung ging 1 Stellungnahme mit abwägungsrelevanten Inhalten beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahme erfolgt nachfolgend.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Einwender:innen A (Schreiben vom 15.12.2021)		
1.1 Betroffenheit Die Siedlung Brandenbaum umfasst das Gebiet zwischen Brandenbaumer Landstraße, Soldatenweg, Am Pohl, Heiweg mit ca. 500 Haushalten. Die Siedlung grenzt damit direkt an das Planungsgebiet. Ca. 240 Haushalte gehören dem „Kleinsiedler-Verein Brandenbaum e.V." an. Davon gehören ca. 120 Haushalte auch dem „Verband Wohneigentum Siedlerbund Schleswig-Holstein e.V." als sogenannte Siedlergemeinschaft an. Siedlerverein und Siedlergemeinschaft bilden eine Personalunion	Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren ermöglicht der Allgemeinheit Stellung zum geplanten Vorhaben zu nehmen. Die Erläuterungen zur Betroffenheit dienen der Einordnung des Bezugs. Sie werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
1.2 Grundsätzliches Grundsätzlich bedauern wir den Verlust eines Grüngebietes an der Grenze unserer Siedlung. Angesichts der hohen Wohnungsnachfrage und der wenig effektiven Nutzung des ehemaligen Kleingartengeländes haben wir Verständnis für eine Bebauung. In der Gestaltung der Zone um die Philippus-Kirche sehen wir sogar positive Impulse für unsere Siedlung. Deshalb beschränken sich unsere Einwände und Bedenken auf einige Details, die durch geeignete Maßnahmen lösbar sind und nicht zu einem Zeitverlust führen sollten.	Der aufgegebene Teilbereich der Kleingartenanlage Lauerholz ist aufgrund seiner integrierten Lage hervorragend für die Realisierung eines neuen Wohnquartiers geeignet. Die Schaffung von Grünzonen in der Mitte des Plangebietes und nördlich angrenzend an des Plangebiet dienen u.a. der Minimierung des Eingriffs in das Grüngebiet. Die Erläuterung wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
1.3 Entwässerung Erhebliche Bedenken bestehen in der Siedlung, dass die Kapazität des vorhandenen Sielnetzes nicht ausreicht, um ein neues	Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf wurde aufgrund der bestehenden Auslastung des Kanalnetzes ein Wasserwirtschaftliches Konzept erstellt mit dem Ziel, das Kanalnetz der Hansestadt Lübeck nicht durch die weitere Einleitung von Regenwasser aus	bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Wohngebiet anzuschließen. Bereits jetzt kommt es im Mischwasserkanal der Straße „Pensebusch“ bei starken Regenfällen zu hohem Staudruck, der trotz Rückstauklappen zu Kellerflutungen und schlechtem Abfluss führt (siehe dazu auch Anfrage des MdBü Frank Zahn zur Sitzung des Werkausschuss EBL am 11.11.2021). In den Begleitunterlagen findet sich der Hinweis „Die bereits vorhandene Regenwasserleitung, welche in der Schlutuper Straße liegt, ist nicht ausreichend für das gesamte B-Plangebiet dimensioniert.“ (Wasserwirtschaftlicher Begleitplan I, Seite 6). Auch wenn sich der Hinweis nicht auf Fäkal- oder Mischwasser bezieht, ist er doch ein Indiz für Kapazitätsprobleme des Sielnetzes. Es besteht die Erwartung, dass die Bebauung nicht zu einer Verschlechterung für die Siedlung Brandenbaum führt.	dem geplanten Wohnquartier zu belasten. Die zusätzliche Einleitung von Regenwasser würde bei den anteilig noch bestehenden Mischwassersystemen die Häufigkeit von Mischwasserabschlägen in angrenzende Gewässer erhöhen. Um dies zu vermeiden, wird kein weiteres Regenwasser in die Kanalisation geleitet. Die Einleitung von Schmutzwasser hingegen ist möglich, da das Netz an anderer Stelle entlastet wird. Das Regenwasserkonzept sieht vor, dass sämtliches Regenwasser im Gebiet zurückgehalten und versickert oder verdunstet wird. Die Maßnahmen zur Behandlung des Regenwassers sind im Bebauungsplan festgesetzt worden und die Verpflichtung zur Regenwasserbeseitigung wird auf die künftigen Eigentümer:innen übertragen. Die Bedenken sind im vorliegenden Bebauungsplanentwurf bereits berücksichtigt.	
1.4 <u>Wegenetz und Grünzüge</u> Das Wegenetz und die Grünzüge parallel zur Straße Am Pohl und vom Dreifelderweg zur Wesloer Brücke werden von Anwohnern intensiv genutzt. Die Bereiche neben den Wegen sind mit Bäumen und Sträuchern naturnah bewachsen. Durch Hecken und Buschwerk im Bereich des aufgegebenen Kleingartengebietes ergaben sich früher größere Flächen als heute. Gemäß den vorliegenden Unterlagen bleiben Wege und Grünzüge erhalten. Diese Planung unterstützen wir. Zur Herstellung des alten Zustandes schlagen wir vor, bei den Baufeldern WA 2, WA 7 und WA 11 an der südlichen und bei den Baufeldern WA 11 – WA15 an der östlichen Grenze heimische Gehölze vorzusehen.	Die Baufelder der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-2, WA-7 und WA-11 sind südlich durch den bestehenden Grünstreifen mit einem dichten Bestand an Bewuchs mit teilweise hochgewachsenen Bäumen begrenzt. Der Baumbestand bedingt neben den positiven Aspekten der Einbettung in eine naturnahe Umgebung auch eine Verschattung der südlichen Gartenflächen. Unter Berücksichtigung der Verschattung soll es den späteren Bewohner:innen freigestellt werden, ob und in welcher Ausprägung weitere Gehölze im Rahmen der Gartengestaltung gepflanzt werden. Daher wurde hier im Gegensatz zu den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4, WA-5, WA-8, WA-9 und WA-10 in denen Baumpflanzungen vorgesehen sind, auf eine Pflanzbindung verzichtet. Die Baufelder 27 und 31 bis 38 innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-11 bis WA-14 sind westlich durch den bestehenden Grünstreifen begrenzt und somit auf der Westseite verschattet. Außerdem sind die Grundstücke mit ca. 260 m² Grundstücksfläche zugunsten des Erhalts des Grüngürtels klein bemessen, so dass auch hier auf eine Pflanzbindung verzichtet wird.	größtenteils nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Die bereits festgesetzte Heckenpflanzung im Norden des Baufeldes 45 innerhalb des allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA-15 wird der Anregung entsprechend auch auf der Westseite ergänzt.	
1.5 Bolzplatz Die Erhaltung des Bolzplatzes an der Wanderwegkreuzung ist vorgesehen. Dies unterstützen wir.	Der Bolzplatz ist als Teil der sozialen Infrastruktur sowohl angesichts der bestehenden als auch der geplanten Wohnnutzung erforderlich und wird daher planungsrechtlich gesichert.	Kenntnisnahme
1.6 Lärmemission in der Bauphase Wir begrüßen den Hinweis J im Bebauungsplan zur Minimierung von Lärmemissionen und erwarten dessen Einhaltung.	Die Anregung ist für die Bebauungsplanung nicht relevant, für die Prüfung der zumutbaren Lärmimmissionen während der Bauphase sind die entsprechenden Überwachungsbehörden zuständig (hier das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR), Abt. 7 Technischer Umweltschutz, Regionaldezernat Südost (76)).	Klarstellung
1.7 Staubemissionen in der Bauphase In der Bauphase sollten Maßnahmen zur Minderung von Staubemissionen getroffen werden. Dies ist auch deshalb notwendig, da aufgrund des vorausgegangenen Abbruchverfahrens möglicherweise kontaminierter Staub vorhanden ist (s.u.). Das Dokument „Fachbeitrag Natur und Landschaft zum Bebauungsplan 07.32.00“ erwähnt die Problematik (Seite 22): „Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Luft und Klima – Mögliche Staubemissionen während der Bauphase werden durch Befeuchtungsmaßnahmen und Reinigung von Fahrflächen bei Bedarf so weit wie möglich vermieden.“ Eine Aufnahme in die rechtlich bindenderen Hinweise des Bebauungsplanes wäre wünschenswert.	Feinstaubemissionen können unter anderem bei Baumaßnahmen entstehen und lokal wesentlich zur Gesamtbelastung beitragen. Da kleinere und kleinste Staubpartikel (Feinstaub) über die Atemwege bis in die Blutbahnen vordringen und Atemwegs- und / oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen auslösen können, sind aus Gründen der Luftreinhaltung und des Gesundheitsschutzes Staubvermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf den Baustellen zu beachten und bei der Kalkulation für die Baumaßnahme einzuplanen. Der Anregung entsprechend wird folgender Hinweis ergänzt: Emissionen von Baustellen sind nach dem Stand der Technik durch technische und / oder organisatorische Maßnahmen bei Betriebsabläufen soweit wie möglich und zumutbar zu reduzieren. Dabei ist neben der Umgebungsnutzung der Baustelle auch deren Betriebszeitraum zu berücksichtigen.	berücksichtigen
1.8 Hinweis zu Schadstoffen Beim Abriss der Kleingartenanlage wurde durch die Fa. Grabowski im Auftrag des Liegenschaftsamtes das Baggergut	Generell gelten Kleingärten nicht als Altlastenverdachtsflächen. Da es sich aber gezeigt hat, dass Kleingartenflächen beispielsweise durch Pflanzenschutzmittel oder in den Boden verbrachte	Kenntnis

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
kostengünstig durch Rütteln in der Schaufel getrennt (Januar-April 2021), so dass feine Teilchen auf dem Boden verblieben sind. Wäre einer Trennung an anderer Stelle erfolgt, hätten die Feinteile den Status „Sondermüll“ bekommen. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass durch das Abrissverfahren eine Kontaminierung der Bodenoberfläche erfolgte. Die Gutachten zu Schadstoffen im Boden wurden vor diesen Arbeiten erstellt, so dass die beschriebene Kontaminierung nicht gefunden und erwähnt werden konnte. Eine Untersuchung (siehe Dokument „Oberbodenkontamination Deponieverordnung Quadrant C7“) hat mit Stichtag 28.04.2021 lediglich an einem Ort stattgefunden und bezog sich eher auf eine Verunreinigung des Bodens in vertikale Richtung. Wir empfehlen deshalb eine erneute, stichprobenartige Prüfung der Bodens.	Abfälle eine Altlasten-Gefährdung aufweisen können, sind entsprechende Untersuchungen erfolgt und die sich daraus ergebenden Sanierungserfordernisse durchgeführt worden. Die Rückbaumaßnahmen wurden von einer entsprechenden Fachfirma durchgeführt, es kann also davon ausgegangen werden, dass Gebäudeschadstoffe im Vorwege beseitigt und fachgerecht entsorgt wurden. So kann es bei dem eigentlichen Rückbau zu keinen wesentlichen Eintragungen an Schadstoffen in den Boden gekommen sein. Dieses Vorgehen ist Standard bei jeder Rückbaumaßnahme. Bei einer von der unteren Bodenschutzbehörde durchgeführten Endbegehung konnten auch keine Verunreinigungen im relevanten Umfang gefunden werden, die eine weitere Untersuchung rechtfertigen.	
1.9 <u>Hinweis zur Auswahl der zukünftigen Eigentümer</u> Wir befürworten, dass die zukünftigen Bewohner der Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser auch Eigentümer werden. Eine Fehlentwicklung, wie im Baugebiet Heidenkoppel, wo die Häuser weitgehend im Besitz weniger Investoren sind und vermietet werden oder als Anlageobjekt dienen, sollte vermieden werden. Als Siedlerverein und Siedlergemeinschaft haben wir Interesse, die Haushalte aus den Neubauten zu integrieren.	Die Auswahl der künftigen Eigentümer:innen wird nicht im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geregelt. Die Grundstücke befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, im Rahmen der Grundstücksverkäufe sollen die Baugrundstücke der Doppel- und Reihenhäuser sämtlich nur an Bauwillige zur Eigennutzung verkauft werden.	berücksichtigen
1.10 <u>Kontrollmechanismen</u> Der Bebauungsplan enthält eine Reihe von Bestimmungen, die im weitesten Sinn dem Erhalt von Landschaft, Wasserhaushalt, Klima, Pflanzen und Tieren dienen und Anwohner vor Beeinträchtigungen schützen. Wir erwarten, dass diese Bestimmungen von den zuständigen Ämtern (Bauordnungsamt sowie Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz) konsequent überwacht werden und Verstöße zeitnah korrigiert werden. Eine mangelhafte Einhaltung der Bestimmungen wie im B-Plan-Gebiet Heidenkoppel darf sich nicht wiederholen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und an die genannte Abteilung Bauordnung sowie den Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung Natur, Klima und Gesundheitlicher Umweltschutz weitergeleitet.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1.11 <u>Kritischer Rückblick – Bereits negative Erfahrungen mit Baugebiet Vertrauensverlust gegenüber städtischem Handeln</u> Die Bebauung des Areals Lauerhofer Feld ist von Verwaltung und Politik gewollt. Die Grundzüge des Bebauungsplanes sind seit längerer Zeit bekannt. Es ist aber bedauerlich, dass auf Betreiben des Liegenschaftsamtes „vollendete Tatsachen“ geschaffen wurden bevor die Hinweise A, B und J Rechtskraft erlangten. Anfang 2021 erfolgte der Abriss der Gartenlauben und anderer Bauten in einem Billigverfahren, dessen Lärmemission auf Kosten der Anlieger in Brandenbaum ging und möglicherweise auch zu Schadstoffen im Staub führte. Teilweise wurde in dieser Zeit auch sonntags gearbeitet. Trotzdem wurde die Frist für derartige Arbeiten deutlich überschritten. Siehe dazu auch „Fachbeitrag Natur und Landschaft“, Seite 19: „Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der Tiere“. Dieses Vorgehen „mit der Brechstange“ vor einem rechtsgültigen Bebauungsplan durch die Hansestadt Lübeck – angeordnet und verantwortet durch das Liegenschaftsamt- hat in der Siedlung zu erheblichem Misstrauen geführt. Für den aktuellen Bebauungsplan ergibt sich ansonsten, dass die Hinweise A und B obsolet sind. Vertrauensverluste gegenüber dem Baudezernat sind darüber hinaus durch die Sperrung der Straße „An den Schießständen“ und die geduldete Umleitung durch die Siedlung entstanden. Es entstand das Gefühl in der Siedlung, dass hier nicht „mit offenen Karten“ gespielt wurde. Aus den genannten Gründen, besteht in der Siedlung erhebliches Misstrauen gegenüber der Bebauung des Lauerhofer Feldes und den Aussagen der Hansestadt dazu. Wir empfehlen deshalb eine sorgfältige Informationsstrategie seitens der Hansestadt.	Die Abrissarbeiten der ehemaligen Kleingartenfläche sind im Zusammenhang mit der Aufgabe der Kleingärten und Rückgabe der Flächen an die Hansestadt Lübeck erfolgt. Nach Aufgabe der Kleingärten ist es auf der Fläche mehrfach zu Vandalismus gekommen, der sich auch auf das Kirchengebäude der St Philippus Kirche erstreckt hat. Nachdem eine Gartenlaube in direkter Nähe zur Kindertagesstätte gebrannt hatte, wurde aus Sicherheitsgründen entschieden, die Fläche von Bewuchs und Bebauungen zu befreien. Dass es dabei zu Lärmbelästigungen gekommen ist, wird bedauert. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Vorbemerkung: Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen insgesamt 6 Stellungnahmen von Anwohnern, Bauherren und sonstigen Bürgerinnen und Bürgern mit abwägungsrelevanten Inhalten beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt nachfolgend Einwender bezogen.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2 Einwender.innen A (Schreiben vom 21.02.2021)		
2.1 Teilung Doppelhaus Der Einwender interessiert sich die Errichtung eines Doppelhauses mit einem Baufenster (überbaubare Grundstücksfläche) von 8x 12m zur Errichtung eines Wohnhauses mit drei Wohneinheiten (WE), im Bebauungsplan ist die Anzahl der WE für diesen Haustyp auf 2 WE beschränkt. Beabsichtig ist eine speziell auf die Interessenten zu geschnittene Wohnform, die sich wie folgt darstellt: Horizontale (statt vertikale) Aufteilung des Doppelhauses mit altersgerechtem Wohnen im Erdgeschoss sowie zwei Wohneinheiten im Dachgeschoss mit 96 qm bzw. 72qm Fläche (brutto) und einem Dachgarten mit 24 qm. Im großzügig bemessenen Erdgeschoss könnten das Treppenhaus sowie gemeinschaftlich nutzbare Flächen wie Vorrats- oder Fahrradraum integriert werden. Der Treppenaufgang soll so konzipiert werden, dass die Anbringung eines Treppenliftes möglich ist und somit auch die oberen Wohnungen für Menschen mit Gehbehinderungen oder anderen körperlichen Einschränkungen erreichbar sind.	Für Doppelhäuser gibt es in der Hansestadt Lübeck insgesamt und für das geplante Wohnquartier speziell eine große Nachfrage. Die vorgeschlagene horizontale Teilung und Schaffung von drei getrennten Wohnungen eines gesamten Doppelhauses würde einer Bebauung mit Geschosswohnungen entsprechen, für die im geplanten Wohnquartier bereits ausreichend Baugrundstücke vorhanden sind. Es soll auf keine Doppelhäuser mit der typischen vertikalen Teilung und jeweils zugeordneten Gärten verzichtet werden. Bei dem vorgeschlagenen Gebäudetypus wären der Erdgeschosswohnung zwei Gärten zugeordnet und den beiden oberen Wohnungen keine Gärten. Jedoch beträgt die höchstzulässige Anzahl der WE für die Doppelhaushälften im Norden sowie im Süden des geplanten Wohnquartieres 2 WE, damit wäre eine zusätzliche Einliegerwohnung zulässig. Da das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung für die Doppelhäuser im Süden zwei Vollgeschosse plus ein Staffelgeschoss erlaubt, wären diese für das Vorsehen einer zusätzlichen kleinen Wohnung gut geeignet.	Kenntnisnahme
2.2 Eigentumswohnung Alternativ käme der Erwerb zweier Eigentumswohnungen in Frage, eine 1-2 Zimmerwohnung bis max. 50qm und eine 3-4 Zimmerwohnung zwischen 75 und 90 qm. Die drei Hauptentscheidungskriterien sind altersgerechtes Wohnen, eine Altersvorsorge für einen Angehörigen mit einem Grad der Behinderung	Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer entsprechenden Aufteilung von Wohnungen nicht entgegen. Sowohl die festgesetzte Art als auch das Maß der baulichen Nutzung lassen entsprechende Geschosswohnungen zu. Bebauungspläne enthalten jedoch keine Regelungen zum späteren Erwerb von Baugrundstücken oder Wohnungen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
von 60 % und ein alternatives Richtungsweisendes Energiekonzept mit entsprechender CO_2-Reduzierung. Eine soziale Bindung in die nähere Umgebung besteht bereits.		
Nr. 3 Einwender:innen B (Schreiben vom 24.02.2021)		
3.1 <u>Grundstückszufahrt</u> Die im Verkehrskonzept derzeit vorgesehene Quartierseinfahrt liegt etwas nördlich versetzt zur gegenüber der Grundstückszufahrt des Flurstücks 22/26 (Grundstück Schlutuper Straße 37) auf dem sich eine Tennishalle befindet. Die Zufahrt dient außerdem den Mitgliedern des Kleingartenvereins Marli e.V. zum Erreichen der dahinter gelegenen Gartenanlage. Im vorliegenden Konzept ist die Einfahrt momentan nicht berücksichtigt (siehe roter Bereich in den Anlagen). Direkt vor der Grundstückszufahrt ist eine Mittelinsel vorgesehen, durch deren Realisierung ein Abbiegen von der Schlutuper Straße auf das Grundstück Schlutuper Straße aus südlicher Fahrtrichtung nicht mehr möglich sein würde. Hierdurch würde zusätzlicher Verkehr entstehen, da ein Wenden nur durch Einfahrt in das Quartier oder auf unserer zweiten etwas nördlicheren Zufahrt zum Parkplatz möglich wäre. Eine verkürzte oder durch eine Abbiegespur unterbrochene Mittelinsel wäre wünschenswert, so dass die Zufahrt aus südlicher Richtung weiterhin möglich ist.	Unter anderem hinsichtlich der Stellungnahme wurde die Erstellung eines trassierten Lageplanes beauftragt, der sämtliche Zufahrten von der Schlutuper Straße im Bereich des Bebauungsplanes darstellt und berücksichtigt. Die Zufahrten des TUS werden somit im Rahmen der geplanten Neugestaltung der Schlutuper Straße berücksichtigt.	berücksichtigen
3.2 <u>Ausbau Schlutuper Straße</u> Einer Verlängerung des Seitenraumes evtl. bis zu unserer zweiten Grundstückseinfahrt wird durchaus positiv gesehen und es wäre erfreulich, wenn das Grundstück Schlutuper Straße 37 in die weiteren Planungen zum Ausbau der Schlutuper Straße mit eingebunden würde.	Das Grundstück Schlutuper Straße 37 wird, wie angeregt, in die Planungen zum Ausbau der Schlutuper Straße mit einbezogen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4 Einwender C (Schreiben vom 27.02.2021)		
4.1 <u>Doppelhäuser am nördlichen Plangebietsrand</u> Die Baugrenzen innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA 6 und WA 15 sollten, wenn möglich in Richtung Norden verschoben werden, da so die Wohnzimmer und Gärten im Süden angeordnet werden können. Durch eine entsprechende Gestaltung der Öffnungen im Baukörper können sich hierdurch gerade im Winter Energieeinsparpotenziale ergeben und im Allgemeinen die Wohnqualität und Attraktivität dieser Grundstücke gesteigert werden. (Stichwort: Niemand möchte eine Terrasse in Richtung Norden ausrichten)	Direkt angrenzend an die Grundstücke der geplanten Doppelhäuser am südlichen Plangebietsrand befindet sich der geschützte Landschaftsbestandteil, zu dem aus Gründen des Naturschutzes ein Schutzstreifen einzuhalten ist. Der Schutzstreifen besteht aus der festgesetzten Grünfläche und einem nichtüberbaubaren Grundstücksteil von zehn Metern. Die Breite des vorgesehenen Abstandsstreifens stellt bereits einen Kompromiss hinsichtlich der geplanten Bebauung und dem erforderlichen Schutz des GLB aus landschaftsplanerischer Sicht dar. Aufgrund des nicht überbaubaren Grundstücksstreifens ist es nicht möglich, die Baufelder weiter von der Straße abzurücken. Der Vorgarten ist jedoch mindestens 7 m tief und bietet somit auch Platz für ein nach Süden ausgerichtetes Wohnzimmer mit vorgelagerter Terrasse. Der Sichtschutz zur Straße kann durch eine Hecke gewährleistet werden.	nicht berücksichtigen
4.2 <u>Geschosswohnungsbau</u> Bezüglich des geplanten freifinanzierten Geschosswohnungsbaus wäre es wünschenswert, wenn bei der Grundstücksveräußerung nachbarschaftliche Wohnprojekte bevorzugt werden. Gerade die im Lübecker Raum bekannte Conplan Projektentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG wäre hier als Referenz zu nennen. Idealerweise würde eine solche Gesellschaft gleich mehrere Grundstücke für ein Projekt in Anspruch nehmen, da ansonsten eventuell zu viele Grundstücke an Großinvestoren mit erheblichen Gewinnerzielungsabsichten übergehen würden.	Im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren wird ein Vermarktungskonzept entwickelt. Aufgrund der Geschäftsanweisung für die Transparenz von Grundstücksverkäufen ist das Vermarktungskonzept (inkl. Verkaufspreisen) von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zu beschließen. Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wird geprüft, ob eine bevorzugte Berücksichtigung von nachbarschaftlichen Wohnprojekten verfolgt werden soll.	Kenntnisnahme
4.3 <u>Grundstücksvergabe Eigentumsbildung</u> Bezüglich der Doppel- und Reihenhausgrundstücke wäre es wünschenswert, wenn (Mehrgenerationen-) Familien ohne Wohneigentum bevorzugt würden. Außerdem wäre eine Gebotsabgabe auf mehrere Grundstücke bei der Veräußerung im Gebotsverfahren wünschenswert.	Die Vergabemodalitäten werden im Rahmen des Vermarktungskonzeptes festgelegt. Der Bebauungsplan steht der Anregung nicht entgegen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.4 Grundstücksvergabe Nachhaltigkeit Es wird die bevorzugte Veräußerung der Grundstücke an Bauherren mit besonders nachhaltigen Wohn-/Baukonzepten – z.B. der Lehm-, Holz- und Strohbau angeregt.	Das Kriterium der Nachhaltigkeit ist hinsichtlich der Dachform als Retentionsgründächer und der Energieversorgung mit kalter Nahwärme mit Geothermie als Energieträger in der Planung berücksichtigt worden. Die Berücksichtigung weiterer darüberhinausgehenden Maßnahmen zur Nachhaltigkeit sind auf freiwilliger Basis willkommen, sollen aber nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Eine Berücksichtigung nachhaltiger Baumaterialien bei den Vergabekriterien im Rahmen der Grundstücksvermarktung wäre denkbar.	Kenntnisnahme
4.5 Wohneinheiten Er wird angeregt innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-12, WA-13 und WA-14: jeweils max. zwei Wohneinheiten zulässig zu machen, um auch hier sog. „Bremer-Häuser“ zu ermöglichen.	Die geplanten Reihen- und Doppelhäuser der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-12, WA-13 und WA-14 eignen sich aufgrund ihrer Erschließung und Grundstückszuschnitte nicht für eine Nutzung mit zwei Wohneinheiten. Als Bremer Häuser wird ein Reihenhaus bezeichnet, welches neben der Nutzung als Einfamilienhaus eine weitere Nutzung beispielsweise für eine weitere kleinere Wohneinheit oder eine Büronutzung o.ä. aufweist. Um dem aktuell hohen Bedarf an Reihen- und Doppelhäusern gerecht zu werden, sind in den genannten Wohngebieten kleinere Reihenhäuser vorgesehen, um ein größeres Angebot zu schaffen. Die geplanten Doppelhäuser am südlich und nördlichen Plangebietsrand und die geplanten Reihenhäuser in den allgemeinen Wohngebieten WA-8 und WA-9 lassen jedoch zwei Wohneinheiten zu.	nicht berücksichtigen
Nr. 5 Einwender:innen D (Schreiben vom 26.02.2021)		
5.1 Baulärm Es bestehen Bedenken gegen starke Beeinträchtigungen durch Baulärm und andere Auswirkungen der Bauphase. Wir erwarten, dass die Hansestadt Lübeck entsprechende Restriktionen durchsetzt.	In einem Bebauungsplanverfahren können keine Regelungen bezüglich des Baulärms getroffen werden. Es wird jedoch ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan übernommen sowie die Bereiche der Hansestadt Lübeck, die mit der Beauftragung von Bauarbeiten befasst sind, gebeten Lärmschutzauflagen bereits in der Ausschreibung zu berücksichtigen. Ansonsten gilt folgendes:	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen bei den Anwohner:innen entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Die zuständige Überwachungsbehörde ist in Schleswig-Holstein das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume.	
5.2 Pflanzgebot Im Bereich der Einmündung Pensebusch/Am Pohl ist der Waldstreifen zu Grundstücken der Siedlung sehr schmal. Es wird angregt, dass in den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-2 und WA-7 die Grundstücke mit der Bezeichnung 5, 6, 15, 16 und 17 im rückwärtigen Teil mit Gebüschen zu versehen sind.	Der baumbestandene Grünstreifen zwischen den Bestandsgrundstücken Am Pohl und den geplanten Doppelhäusern beträgt größtenteils mehr als 50 m, lediglich hinter den betreffenden Grundstücken Am Pohl 31 bis 37 wird der öffentliche Grünstreifen zugunsten größerer Grundstückstiefen im Bestand (ca. 65 m bis ca. 80 m) schmaler. Damit ist der Abstand zwischen den bestehenden und geplanten Gebäuden deutlich ausreichend. Es ergibt sich keine Notwendigkeit, die geplanten Doppelhäuser, die eine Grundstückstiefe von ca. 35 m aufweisen, zu einer zusätzlichen abschirmenden Bepflanzung zu verpflichten.	nicht berücksichtigen
5.3 Grünanlagen Der Bolzplatz nahe der Einmündung Dreifelderweg/Am Pohl muss erhalten bleiben, ebenso wie die Wanderwege im Süden und Osten des Plangebietes..	Sowohl der Erhalt des Bolzplatzes als auch der Wanderwege sind bereits im Bebauungsplan durch Festsetzung von öffentlichen Grünflächen gesichert.	berücksichtigen
5.4 Gewässerhaushalt Während der Bauphase und auch danach darf es keine Veränderungen im Gewässerhaushalt durch Abpumpen von Grundwasser/Absenken des Grundwasserspiegels geben.	Die Anregung wurde insofern bereits berücksichtigt, in dem Keller einschließlich Tiefgaragen im Bebauungsplan auf der gesamten Fläche der ehemaligen Kleingartenanlage ausgeschlossen wurden.	Kenntnisnahme
5.5 Regenwasser Es wird davon ausgegangen, dass Sielleitungen für Regenwasser und Brauchwasser nicht in Zusammenhang mit dem Netz der Siedlung Brandenbaum stehen. Die Kapazitäten der Leitungen sind im Bereich der Siedlung erschöpft, insbesondere im Bereich Am Pohl, Pensebusch, und Heiweg.	Da das Plangebiet eine wasserwirtschaftliche schwierige Situation aufweist, wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren ein detaillierter wasserwirtschaftlicher Begleitplan erstellt. Eine zusätzliche Einleitung von Regenwasser in die Kanalisation ist nicht vorgesehen. Aufgrund des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbotes ist eine Einleitung von zusätzlichen Regenwasser in die Kanalisation in Lübeck derzeit ausgeschlossen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Insbesondere regelt der Erlass zur Bewirtschaftung von Niederschlagswasser in Schleswig-Holstein, (Wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser - Teil 1: Mengenbewirtschaftung (A-RW 1)), dass das Regenwasser vorrangig der Verdunstung und Versickerung zuzuführen ist.	
Nr. 6 Einwender E (Schreiben vom 26.02.2021)		
6.1 <u>Östliche Plangebietsgrenze</u> Der Einwender erklärt sich grundsätzlich mit der Bebauung des Geländes in der geplanten Form einverstanden. Es wird jedoch auf Widersprüche bezüglich der östlichen Grenzzone zwischen Plan und Ist-Zustand. Ursachen sind möglicherweise fehlerhafte Vermessungsdaten, fehlerhafte Liegenschaftsdaten verbunden mit einer unzureichenden Erkundung vor Ort. Die Widersprüche werden im Luftbild deutlich. Die markierte Grenze des Planungsbereiches stimmt nicht mit den realen Grenzen des weiterhin bestehenden Kleingartenvereins Lauerhof überein. Der Einwender geht davon aus, dass in einem SW-Plan die Grenzen des Bebauungsplanes durch einen technischen Fehler falsch eingezeichnet wurden (verrutscht). Durch die Unklarheiten wird fälschlich davon ausgegangen, dass der Wanderweg von der Siedlung Brandenbaum zur Wesloer Brücke breiter ist, als er tatsächlich ist. Zwischen Weg und den Grundstücksgrenzen des Bebauungsgebietes liegt nur ein Streifen von 1,00 – 3,00 m. Der Streifen ist damit zu schmal, eine Vegetation aus mittelgroßen Büschen und Bäumen aufzunehmen. In der Planzeichnung wird jedoch fälschlich davon ausgegangen, dass zwischen Weg und Grundstücken eine Baumreihe mit hohen Bäumen existiert bzw. gepflanzt werden kann. Dies wäre wünschenswert, ist aber nicht möglich. Der bisherige Charakter des Weges mit einer Einbettung zwischen Bäumen und Büschen wurde nur erreicht durch Büsche und Bäume im ehemaligen Kleingartenbereich. Um den Charakter des Weges zu erhalten ist deshalb ein breiter Streifen notwendig, der auch Grundstücke des Baugebietes einbezieht. Deshalb wird	Bebauungspläne werden grundsätzlich auf offiziellen Katasterplänen, die über das amtliche Liegenschaftskataster-Informationssystem (Alkis) zur Verfügung gestellt werden, gezeichnet. Die Daten werden regelmäßig aktualisiert und erhalten Informationen zu Flurstücken und ihren Begrenzungen, Gebäudebestand und Nutzung der Flurstücke. Daneben wurden die im Plangeltungsbereich befindliche Topografie gesondert vermessen. Die Baumstandorte sind in der Plangrundlage korrekt wiedergegeben. Es handelt sich um eine bestehende Bepflanzung, die sich direkt an bzw. auf der Grenze des Flurstücks befindet und entsprechend im Bebauungsplan berücksichtigt wurde. Lediglich der Wanderweg ist als Darstellung ohne Normcharakter plakativ dargestellt, der vorhandene Weg befindet sich in der Realität direkt unterhalb der bestehenden Bäume. Um weiteren Missverständnissen vorzubeugen, wird die korrekte Lage des Wanderweges in die Planzeichnung übernommen. Nach der offiziellen Liegenschaftsverwaltungskarte handelt es sich bei dem angesprochenen Grünstreifen um eine vom Bereich Stadtgrün und Verkehr verwaltete Grünanlage. Einige wenige Kleingärten der verbleibenden Kleingartenanlage Lauerhofer Feld befinden sich auf dem Flurstück der Grünanlage. Die bestehende Bepflanzung bildet eine städtebaulich nachvollziehbare und landschaftsplanerische angemessene Grenze zur Grünanlage, folglich sollte die bestehende Situation beibehalten	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
vorgeschlagen innerhalb der Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-12, WA-3 und WA-14 auf die Häuser 40, 33, 35, 37, 29, 31 und 27 (von N nach S) zu verzichten und die dadurch gewonnenen Flächen naturnah zu gestalten.	werden. Ein Verzicht auf 7 Doppelhäuser mit 14 Wohneinheiten für die es einen großen Bedarf gibt, erscheint unangemessen.	
6.2 <u>Naturschutzauflagen</u> Der Bebauungsplan enthält erfreulicherweise zahlreiche Auflagen zu Gunsten der Natur, des Klima-, des Boden- und Gewässerschutzes. Ich erwarte, dass diese Auflagen durch die zuständigen Ämter überwacht werden. Die sehr negativen Erfahrungen mit dem benachbarten Neubaugebiet Heidenkoppel gehen hier leider in eine andere Richtung.	Der Hinweis wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen, hat jedoch keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan, da er sich auf die nachfolgenden Genehmigungs- und Überwachungsverfahren bezieht.	Kenntnisnahme
Nr. 7 Einwender F (Schreiben vom 23.02.2021)		
7.1 <u>Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin</u> Von den Projektträgern des geplanten Zentrums für Hospizarbeit und Palliativmedizin ist eine Stellungnahme eingegangen, die sich ausschließlich auf den städtebaulichen Entwurf und das Nutzungskonzept des Grundstücks Schlutuper Straße 35 bezieht. Im Rahmen der Erstellung des Nutzungskonzeptes haben sich Änderungen ergeben, die eine Anpassung des städtebaulichen Entwurfes und damit der Festsetzungen im Bebauungsplan erforderlich machen. Da die Entwicklung des Konzeptes vonseiten der Projektträger noch etwas Zeit beansprucht, wird das Bebauungsplanverfahren im das betreffende Grundstück getrennt als Bebauungsplan 07.31.00 - Schlutuper Straße 35 - weitergeführt. Die Abwägung der Stellungnahme erfolgt im Rahmen des späteren Verfahrens.	Das erforderliche Planungsrecht des Zentrums für Hospizarbeit und Palliativmedizin soll in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren, Bebauungsplan 07.31.00 – Schlutuper Straße 35 – geschaffen werden. Die Behandlung der eingegangenen Stellungnahme erfolgt in diesem Verfahren.	Kenntnisnahme

Teil B

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen erneuten förmlichen Behördenbeteiligung (17.11. - 17.12.2021) und der ersten förmlichen Behördenbeteiligung (25.01. - 26.02.2021) nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangen Stellungnahmen

Prüf- und Abwägungsbericht der erneuten förmlichen Behördenbeteiligung (17.11. – 17.12.2021)

Vorbemerkung: Im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

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

1. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 16.11.2021)
2. Stadtwerke Lübeck GmbH – Planung und Steuerung, (Schreiben vom 16.12.2021)
3. Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (Schreiben vom 06.12.2021)
4. HL, 2.280 Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 17.12.2021)
5. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Schreiben 17.12.2021)
6. Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 17.12.2021)
7. HL, Bereich 4.401 Schule und Sport (02.12.2021)
8. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 01.12.2021)
9. HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 17.12.2021)

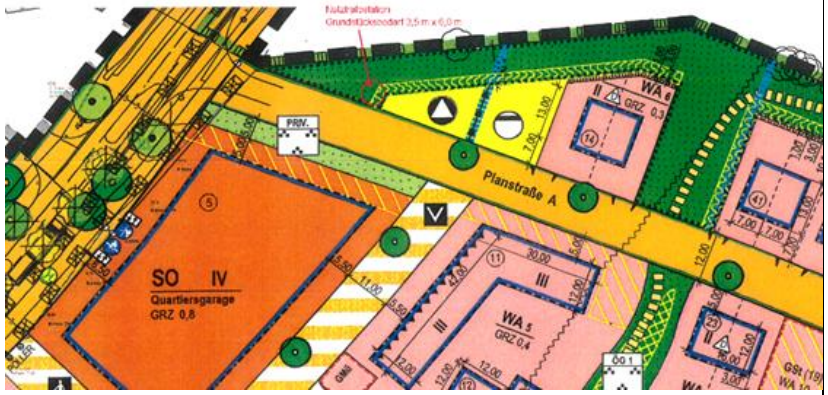
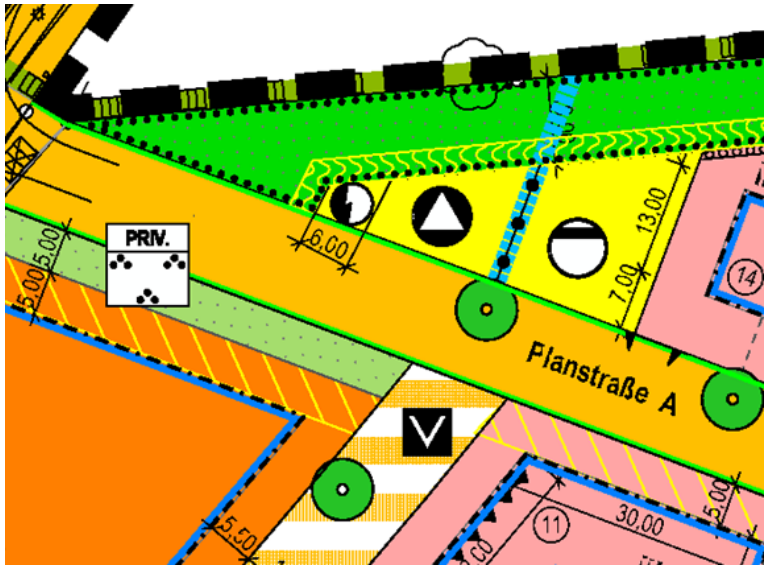
b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben der Planung zugestimmt bzw. keine Bedenken und Anregungen vorgebracht oder sonstige Hinweise gegeben.

1. Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 22.11.2021)
2. Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 24.11.2021)
3. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 09.12.2021)
4. Industrie und Handelskammer Lübeck (Schreiben vom 16.12.2021)
5. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Untere Forstbehörde (Schreiben vom 08.12.2021)
6. Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3 (Schreiben vom 03.01.2021)
7. Stadtverkehr Lübeck GmbH/LVG, (Schreiben vom 22.11.2021)
8. Amt Schönberger Land (Schreiben vom 13.12.2021)
9. HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 15.11.2021)
10. HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung – Wohnraumförderung (Schreiben vom 13.12.2021)
11. HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 09.12.2021)
12. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz – untere Wasserbehörde (Schreiben vom 10.12.2021)

c) Bei den übrigen, nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, von denen keine Stellungnahmen eingegangen sind, wird gemäß entsprechender Klarstellung im Anschreiben davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Kirchenkreis Lübeck der Nordelbischen Evangelisch-Lutherischen Kirche
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 2 Landwirtschaft, Regionaldezernat Ost
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 7 Technischer Umweltschutz
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein – Katasteramt
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein - Abt. 6 Landesplanung und ländliche Räume
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein – Abt. 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein – Landesbetrieb Straßenbau
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- TraveNetz GmbH
- Vodafone GmbH
- Wirtschaftsförderung
- Arbeitsgemeinschaft § 29 BNatSchG Naturschutzverbände
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung (AGU)
- Behindertenbeauftragte
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck – KWL
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Vertreter der Jugend – Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Stadtbeauftragter für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie – Bergbaubehörde
- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
- HL, Bereich 2.502 Seniorinnen Einrichtungen – SIE
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Fachbereichsdienste des Fachbereiches 4 – Jugendhilfe

- HL, Bereich 4.510 Familienhilfen / Jugendamt
- HL, Bereich 5.691 Lübeck Port Authority - Wasserbau und Wasserwirtschaft

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 16.11.2021)		
8.1 <u>Hinweis erforderliche Untersuchung auf Kampfmittel</u> In der o.a. Gemeinde/ Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist das Plangebiet gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.	Nach erfolgter Auswertung durch den Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 12.06.2019) handelt es sich bei den ehemaligen Kleingärten nicht um eine Kampfmittelverdachtsfläche. Damit ist die Fläche für Eingriffe in den Boden aktuell freigegeben. Da die Freigabe zeitlich befristet ist (i.d.R. 3 Jahre) wird im Rahmen der Umsetzung der Planung eine erneute Anfrage beim Kampfmittelräumdienst erforderlich.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 9 Stadtwerke Lübeck GmbH – Planung und Steuerung (Schreiben vom 16.12.2021)		
9.1 <u>Elektrizitätsversorgung</u> Um eine sichere Elektrizitätsversorgung gewährleisten zu können, ist die Errichtung einer Netztransformatorstation geplant. Die hierfür geplante Grundstücksfläche kann der beigefügten Planunterlage entnommen werden. Es wird um entsprechende Aufnahme in den Bebauungsplan gebeten.  	Die im Plan dargestellte Fläche für die Netztransformatorstation (Trafo) befindet sich in einer Mulde zur Regenwasser-Rückhaltung und ist daher ungeeignet. Stattdessen kann der Trafo am westlichen Rand innerhalb der Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Abfall (Standort Wertstoff-Container) untergebracht werden.  	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Ein entsprechendes Symbol wird in der Planzeichnung ergänzt.	
Nr. 10 Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (Schreiben vom 12.02.2021)		
10.1 <u>Richtfunkverbindung</u> Um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden, ist die Fresnelzone von vier Richtfunkverbindungen 101550422, 101558368, 101558369 und 101554371 in einem vertikalen Korridor zwischen 15 m und 45 m über Grund, entsprechend der Visualisierung im beigefügten Luftbild mit Darstellung des Verlaufes der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung. Man kann sich die Telekommunikationslinie als eine horizontal über die Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60 m (einschließlich der Schutzbereiche und abhängig von verschiedenen Parametern) vorstellen. Die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG bittet um Berücksichtigung und Übernahme der Richtfunktrasse in die zukünftige Bauleitplanung. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen so festzusetzen, dass die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss dazu ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mind. +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/- 15 m eingehalten werden. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen.	Die genannten Richtfunkverbindungen wurden bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung mit der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG abgestimmt und berücksichtigt. Die Geschosshöhen der Gebäude in der beschriebenen Fresnelzone einschließlich des Schutzkorridors sind auf maximal vier Vollgeschosse begrenzt, so dass keine Beeinträchtigung zu erwarten ist. Außerdem wurde ein Hinweis zur Berücksichtigung der Richtfunktrasse hinsichtlich der Platzierung von Baukränen in den Bebauungsplan aufgenommen.	berücksichtigen
Nr. 11 HL, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 17.12.2021)		
11.1 <u>Gebäudegestaltung Farbspektrum</u> In den textlichen Festsetzungen ist ein zulässiges Farbspektrum bestimmt. Gemäß Absprache mit den Liegenschaften sollten aber alle Farben zulässig sein und nur die Helligkeit und Intensität der Farben reguliert werden. Daneben ist es vorgesehen die Fassadengestaltung der Quartiersgarage besonders zu entwickeln und für den Geschosswohnungsbau direkt an der Schlutu-	Im Rahmen der Erstellung des Farbkonzeptes hat sich herausgestellt, dass die zulässigen Farben weitergefasst werden sollten. Somit wird die Festsetzung, wie in der Stellungnahme gewünscht, gestrichen. Die Festlegungen des Farbkonzeptes werden anhand der Vorschläge des beauftragten Gutachters in einem Kolloquium bestimmt und anhand vertraglicher Regelungen im Rahmen der Grundstückverkäufe festgelegt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
per Straße soll gem. Gebrauchsanweisung ein Fassadenwettbewerb stattfinden. Um hier einen größeren Gestaltungsspielraum zu erhalten, wird angeregt auf die Festsetzung des Farbspektrums zu verzichten.		
Nr. 12 HL, Bereich 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz (Schreiben vom 17.12.2021)		
12.1 Pufferstreifen zum Geschützten Landschaftsbestandteil Der durchgehende Pufferstreifen zum Geschützten Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ wird begrüßt.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
12.2 Ausgleichsfläche Grinau Die Größe der Ausgleichsfläche an der Grinau ist in der Begründung dargelegt, in der Festsetzung 10.1 fehlt sie.	In der Regel ist die Nennung der Flurstücke zur Bestimmung der Ausgleichsfläche ausreichend. In diesem Fall werden zwei Flurstücke nur teilweise in Anspruch genommen, daher wird zur eindeutigen Klarstellung der Flächeninanspruchnahme die Flächengröße in der Festsetzung und eine Nebenzeichnung zur Planzeichnung ergänzt.	berücksichtigen
12.3 Amphibiengerechte Gestaltung der Grünflächen In der Begründung (Kapitel 5.5.3) wird beschrieben, dass die neugeplanten Grünflächen innerhalb des Plangeltungsbereichs amphibiengerecht zu gestalten sind.“ Es wird gebeten eine entsprechende Festsetzungen zu ergänzen.	Es wird eine Festsetzung ergänzt, die auf die amphibiengerechte Gestaltung der geplanten Grünflächen abzielt. Da es sich bei der Ergänzung nicht um Grundzüge der Planung handelt und die für die Fläche zuständigen städtischen Dienststellen zustimmen, ist kein weiterer Beteiligungsschritt erforderlich.	berücksichtigen
12.4 Südlicher Grüngürtel Im südlichen Grüngürtel sind zahlreiche Bäume dargestellt. Die Darstellung entspricht weder der Festsetzung „Anpflanzung von Einzelbäumen“ noch der Festsetzung „Erhalt von Einzelbäumen“. Da der Stamm als Kreis ohne Füllfarbe dargestellt ist, könnte man dies als Pflanzgebot interpretieren. Zur Klarstellung sollte die Festsetzung „ÖG 1 = Grünverbindung“ in „Grünverbindung mit der Bindung zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern“ geändert werden.	Bei der Darstellung der Bäume im südlichen Grünstreifen handelt es sich lediglich um eine Information zur Topografie des Katasterplans. Die dargestellten Symbole geben eine Information zum Bewuchs ohne Festsetzungscharakter. Der südliche Grünzug ist als Parkanlage festgesetzt, diese Festsetzung umfasst auch sämtlichen bestehenden Bewuchs, so wie er einer Parkanlage entspricht. Die Festsetzung ÖG 1 bezieht sich auf die mittlere Grünachse, in der noch kein Bewuchs vorhanden ist. Eine Ergänzung der Legende zur Planzeichnung ist somit nicht angezeigt.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
12.5 Artenschutz Anders als im „Bericht zur Prüfung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen“ vom 04.10.2021 dargestellt, sind bisher nicht alle gemäß Artenschutzgutachten artenschutzrechtlich erforderlichen Vermeidungs-, Minimierung- und Ausgleichmaßnahmen als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen worden, folgende Maßnahmen sind noch zu ergänzen: • Anbringen von 15 Nischenbrüterkästen (als Niststein zur Fassadenintegration möglich) • Anbringen von 15 Höhlenbrüterkästen für Brutvögel der Gebäude an Gebäuden im Geltungsbereich oder Umfeld. • Ausgleich für wegfallenden Gehölzbestand im Verhältnis der Fläche 1:1 (qualitativ) und Ergänzung um Sukzessions- und Brachestadien. • Amphibiengerechte Gestaltung der Grünzonen für die Zielart Kammmolch im Gebiet und am Rande des Gebietes (Schaffung von Sommer- und Winterlebensräumen).	Ausgleichsmaßnahmen: Der geforderte Ausgleich ist bereits durch die Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft – Nr.10.1 hinreichend festgesetzt. Die Zuordnungsfestsetzung im Bebauungsplan ist ausreichend bestimmt. Nischen- und Höhlenbrüterkästen: Es werden entsprechende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen. Amphibiengerechte Gestaltung: Es wird eine Festsetzung ergänzt, die auf die amphibiengerechte Gestaltung der geplanten Grünflächen abzielt. Da es sich bei der Ergänzung der Festsetzungen nicht um Grundzüge der Planung handelt und die für die Fläche zuständigen städtischen Dienststellen zustimmen, ist kein weiterer Beteiligungsschritt erforderlich.	berücksichtigen
12.6 Großnistkästen Dohlen Die UNB bittet weiterhin darum, der Anregung des NABU zu folgen und als zusätzliche Maßnahme das Anbringen von Großnistkästen für Dohlen vorzusehen. Hierzu sollte das mit dem Artenschutzgutachten und der Ökologischen Baubegleitung betraute Biologenbüro beauftragt werden, konkrete Empfehlungen zu erarbeiten und die Umsetzung fachlich zu begleiten.	Da durch die geplante Umnutzung der ehemaligen Kleingartenfläche zu einem Wohnquartier bereits zahlreiche Maßnahmen zum Artenschutz erforderlich werden, sollen weitere Maßnahmen wie das Anbringen von Nistkästen für Dohlen auf freiwilliger Basis erfolgen. Die Maßnahme könnte bei der Vergabe der Grundstücke – vorbehaltlich der Abstimmung in den politischen Gremien – als Zuschlagskriterium berücksichtigt werden. Daneben steht es der Hansestadt Lübeck frei, in den bestehenden Grünzügen oder im Bereich der Alleebäume entsprechende Nistkästen vorzusehen.	teilweise berücksichtigen
12.7 Energiekonzept Aus Sicht des Klimaschutzes sind die Erstellung des Energiekonzeptes sowie die frühzeitige Einbindung der Klimaleitstelle ausdrücklich zu loben. Den Ergebnissen des Energiekonzeptes ist fachlich nichts hinzuzufügen. Die Machbarkeitsstudie sowie die	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Umsetzung des Energiekonzeptes sollen weiterhin verfolgt werden.		
12.8 <u>Mobilitätskonzept</u> Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes werden ebenfalls unterstützt. Bei den Fuß- sowie Radwegen sind die Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Gestaltung nach der Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) bzw. der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) einzuhalten.	Die genannten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind Grundlage der Festsetzungen zu den Verkehrsflächen im Bebauungsplan und werden auch im Rahmen der Ausführungsplanung, die die Hansestadt Lübeck bei der Entwicklung des geplanten Wohnquartieres selbst beauftragt, berücksichtigt.	Kenntnisnahme
Nr. 13 HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom17.12.2021)		
13.1 <u>Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht</u> Da in dem Gebiet die Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser übertragen werden soll, ist dies in dem Text festzusetzen. Eine Festsetzung der Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser gilt als Voraussetzung der Erklärung der gesicherten Erschließung der EBL. Alle anderen Belange der Entwässerung sind aus Sicht der EBL vollumfänglich berücksichtigt und ausführlich wiedergegeben und definiert, auf Grundlage der detaillierten Abstimmung zwischen Stadtplanung, Wasserbehörde und EBL.	Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein Konzept zur Ableitung des Regenwassers entwickelt und die erforderlichen Maßnahmen festgesetzt. Somit ist durch den Bebauungsplan sichergestellt, dass ein schadloses Abführen des Regenwassers gewährleistet ist. Die Erschließung ist somit aus entwässerungstechnischer Sicht gesichert. Eine Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht kann nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt werden und erst erfolgen, wenn die künftigen Eigentümer:innen der einzelnen Baugrundstücke feststehen. Bis dahin würde zur Absicherung bei einem/-r privaten Eigentümer:in der zu entwickelnden Fläche parallel zum Bebauungsplanverfahren eine Verpflichtungserklärung des Grundstückeigentümers erforderlich sein. Da die HL selbst Grundstückseigentümerin und Vorhabenträgerin ist, wird eine Verpflichtungserklärung nicht erforderlich. Eine Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht für das Regenwasser wird im Rahmen der Grundstücksvermarktung verbindlich bestimmt und erfolgt, sobald die künftigen Grundstückeigentümer:innen feststehen. Dieses Vorgehen wurde im Rahmen der Abwägung der Stellungnahme mit der EBL und den Liegenschaften abgestimmt.	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 14 HL, Bereich 4.401 Schule und Sport (Schreiben vom 02.12.2021)		
14.1 <u>Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf</u> Die geplante Wohnbebauung ergibt einen schulischen Mehrbedarf im Grundschulteil um einen kompletten Zug in jedem Jahrgang an der nahegelegenen Albert-Schweitzer-Schule. Die Schule wächst dadurch von einer 2- in eine 3-Zügigkeit, was einen Mehrbedarf an 4 Klassen- und 2 Differenzierungsräumen ergibt. Derzeit findet die Sanierung mit Teilabrissen und Ersatzbauten an der Albert-Schweitzer-Schule statt. Im Sommer 2021 wurde in der Albert-Schweitzer-Schule der erste Bauabschnitt mit dem Neubau des Grundschulteils fertiggestellt und die Räumlichkeiten bezogen. Während des laufenden Baufortschrittes nunmehr diese erweiterten Räumlichkeiten mit zu planen und zu errichten, stellt sich als außerordentlich schwierig dar, zumal die Planung nebst Ausführung in vollem Gange ist. Zudem müssen die finanziellen Mittel noch im Haushalt bereitgestellt werden. Der Bereich Schule und Sport hat Architekten- und Planungsbüros bereits involviert den Bedarf mit einzuplanen und Überlegungen vorzunehmen, wie und wo an dem Schulstandort in der Albert-Schweitzer-Straße die zusätzlichen Flächen erbaut werden könnten, um auf Grundlage einer Kostenschätzung die entsprechenden Haushaltsmittel abschätzen und beantragen zu können. Die Partnerschule der Albert-Schweitzer-Schule die Schule an der Wakenitz ist für Schüler:innen aus diesem Gebiet zu weit entfernt. Des Weiteren hat die Schule an der Wakenitz aufgrund des Neubaugebiets auf dem Gelände Am Ährenfeld selbst Raumprobleme. Die Albert-Schweitzer-Schule ist die nächstgelegene und damit zuständige Schule. Für eine Umplanung des Neubaus und der Gesamtsanierung des bestehenden Schulgebäudes der Albert-Schweitzer-Schule war es zu dem damaligen Zeitpunkt zu spät. Eine Alternative wäre die Planung eines Solitärs oder die Errichtung von zusätz-	Der zusätzliche Grundschulplatzbedarf ist bereits in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben. Da sich die Fläche des geplanten Wohnquartiers Lauerhofer Feld im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet und die Baugrundstücke direkt vermarktet werden sollen, sind keine Maßnahmen zur teilweisen Kostenübernahme durch Investor:innen erforderlich. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
lichen Klassen- und Differenzierungsräumen in Form von Klassencontainern. Mit Blick auf den Lageplan wird es hier jedoch anspruchsvoll einen angemessenen Standort auf dem ohnehin nicht sehr umfangreichen Schulgelände zu finden. Fazit: Der erweiterte Schulbedarf bleibt weiter durch das geplante Wohnquartier bestehen. Dieser Schulraumbedarf könnte zum Beispiel mit dem zusätzlichen Aufstellen von modulare Bauten interimsweise kompensiert werden.		
Nr. 15 HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 01.12.2021)		
15.1 <u>Archäologische Untersuchung</u> Von Seiten der Archäologie bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Nach erfolgter Vor- und Hauptuntersuchung sind die archäologischen Maßnahmen 2021 abgeschlossen worden. Da der überwiegende Teil jedoch nur in Baggerschnitten untersucht wurde, ist das Vorhandensein einzelner archäologischer Befunde und Funde nicht gänzlich auszuschließen. Daher sind eventuelle weitere archäologische Untersuchungen bei Baumaßnahmen (dazu zählt auch die Erschließung des Geländes, also Straßenbau und Leitungsverlegungen) möglich und einzuplanen. Um Bauverzögerungen möglichst zu vermeiden, ist eine rechtzeitige Benachrichtigung (spätestens jedoch zwei Wochen vor Baubeginn) des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, (spätestens zwei Wochen vor Baubeginn) erforderlich. Weiterhin gilt die Fundmeldepflicht nach § 15 DSchG S-H: „Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung	Ein entsprechender Hinweis ist bereits in die textlichen Festsetzungen unter Hinweise I Archäologie aufgenommen worden. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.“ Dabei ist zu berücksichtigen, dass archäologische Kulturdenkmale nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit bedeutet. Ungenehmigte Maßnahmen, die vorsätzlich archäologische Kulturdenkmäler zerstören oder beschädigen, können nach §19 DSchG SH als Straftat geahndet werden. Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden. Rechtsgrundlage: Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz - DSchG SH in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015.		
Nr. 16 HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 17.12.2021)		
16.1 <u>Fuß- und Radverkehr</u> Die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden im B-Plan-Gebiet bei der inneren Erschließung gut erfüllt. Bei der äußeren Erschließung entsprechen die geplanten getrennten Geh- und Zweirichtungsradwege den erforderlichen Maßen der Empfehlungen und Richtlinien. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht vorsorglich darauf aufmerksam, dass eine Aufhebung des Zweirichtungsradweges entlang der Schlutuper Straße und Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Einrichtungsradwegen mit dem Ziel, die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen, in dem geplanten Straßenraum wegen der vorgesehenen Baumpflanzungen zukünftig nicht möglich sein wird.	Durch die geplante Umgestaltung der Schlutuper Straße werden sowohl der stadteinwärts führende Fußweg als auch der stadtauswärts führende Fuß- und Radweg deutlich breiter und stadtauswärts werden der Zweiradweg und der Fußweg künftig getrennt geführt. Damit erfolgt eine deutliche Verbesserung der Verkehrsführung für Fußgänger:innen und Radfahrende im Bereich des geplanten Wohnquartiers. Langfristig gesehen wäre ein zusätzlicher Radweg stadteinwärts zwar wünschenswert, der Erhalt bzw. die Herrichtung der Allee hat hier aber Priorität, zumal es weder in Richtung Kaufhof noch aus Richtung Wesloe kommend eine weiterführende Verbindung gibt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
16.2 <u>Verkehrsgutachten</u>	Das den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu Grunde liegende Verkehrsgutachten ist in sich schlüssig und beinhaltet alle	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der mitgelieferten Abwägungstabelle kann man entnehmen, dass sämtliche Anmerkungen zum Verkehrsgutachten aus der vorangegangenen Beteiligung durchgängig nicht berücksichtigt wurden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde machen an dieser Stelle deutlich, dass die seinerzeitigen Fragen / Anmerkungen daher entstanden sind, weil das Verkehrsgutachten unvollständig erschien und an einigen Stellen nicht nachvollziehbar war (z.B. warum der eine benachbarte Knotenpunkt gerechnet wurde, ein anderer wiederum nicht). Es ist daher ggf. davon auszugehen, dass diese Fragen auch bei den politischen Entscheidungsträgern auftauchen und es wird bezüglich der erforderlichen Transparenz empfohlen, die Gründe aus der Abwägungstabelle, die dazu führten, die Anregungen nicht zu berücksichtigen, nunmehr erläuternd in das Gutachten einfließen zu lassen. Dem Grunde nach bleiben demnach die seinerzeit formulierten Anmerkungen aufrecht erhalten.	Informationen, die zur Entwicklung der verkehrlichen Erschließung innerhalb und außerhalb des Bebauungsplanes erforderlich sind. Die Knotenpunkte im Bereich des geplanten Wohnquartiers sind sämtlich leistungsfähig und die Leistungsfähigkeit wird durch die zu erwartenden Mehrverkehre nicht beeinträchtigt. Die Einbeziehung weiterer Knotenpunkte würde zu keinen anderen Ergebnissen führen oder weitere verkehrliche Maßnahmen nach sich ziehen. Der Gutachter wurde in Bezug auf die Stellungnahme des Bereiches Stadtgrün und Verkehr um Überprüfung und Erläuterung gebeten. Die klaren und schlüssigen Erläuterungen sind in die Abwägungstabelle eingeflossen. Ziel des Gutachtens ist die Planung und Dimensionierung von verkehrlichen Maßnahmen und ihre Nachvollziehbarkeit und das ist zweifellos gegeben. Die nachträgliche Einbeziehung weiterer Knotenpunkte hätte lediglich zu einer zeitlichen Verzögerung des Bebauungsverfahrens geführt, ohne dass neue Erkenntnisse zu erwarten gewesen wären. Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.	
16.3 <u>Grünfläche Entwässerung</u> 	 Hier ist bei der Erstellung der Planzeichnung ein Zeichenfehler unterlaufen. Die Mulde soll, wie in der Begründung beschrieben, innerhalb der Bauflächen und nicht in der öffentlichen Grünfläche	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
In der Planzeichnung ist angrenzend an die allgemeinen Wohngebiete WA-6 und WA-15 und die Fläche der Ver- und Entsorgung eine „Rinne (Bereich zur Sammlung von Regenwasser)“ innerhalb der öffentlichen Grünfläche eingezeichnet. In der Begründung unter Punkt 5.4.4 „Regenwasserbewirtschaftung“ steht: „Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-6, WA-15 und die Fläche für Ver- und Entsorgung […], erfolgt die Regenwasserversickerung in einer Mulde innerhalb eines drei Meter breiten Streifens in der Grünfläche zum geschützten Landschaftsbestandteil.“ In der Begründung unter Punkt 10.1 steht: „Die Anregungen der Entsorgungsbetriebe und der unteren Wasserbehörde zum Umgang mit Regenwasser haben dazu geführt, dass die Behandlung des Regenwassers zwischen Regenwasser welches auf öffentlichen Flächen anfällt und Regenwasser welches auf privaten Flächen anfällt getrennt voneinander betrachtet wurde.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Regenwassersammlung von privaten Flächen nicht auf öffentlichen Flächen geschieht. Die „Rinne“ ist den jeweiligen Wohngebieten und der Fläche zur Ver- und Entsorgung zuzuschlagen bzw. auf diese Flächen zu verlegen, da auf öffentlichen Flächen keine Verantwortung für die Versickerung des Regenwassers von privaten Flächen bestehen soll.	liegen. Die Planzeichnung wird entsprechend korrigiert.	
16.4 <u>Bemessungsgröße Regenereignis</u> Im Teil B - Text steht unter den Punkten 8.1 bis 8.5: „das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.“ Unter Punkt 8.6 steht: „das zehnjährige Regenereignis heranzuziehen.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abt. Grün und Friedhöfe, fordert die Gleichbehandlung aller Flächen und fordert die gleichen Bemessungsgrößen bzw. Erläuterungen, warum unterschiedliche Bemessungsgrößen zugrunde gelegt werden.	Das Heranziehen des zehnjährlichen Regenereignisses für die öffentliche Regenwasserentwässerung erfolgt, um für die öffentliche Infrastruktur eine höhere Sicherheit gegen Überflutung und damit verbundene Schäden zu erreichen. So müssen keine weiteren Flächen bereitgestellt und es müssen keine Änderungen an den Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung durchgeführt werden. Die Anlagen sind an sich möglicherweise künftig ergebene extreme Wetterbedingungen angepasst. Der Umgang mit	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	der Stellungnahme ist mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abgestimmt.	
16.5 Wasserdurchlässigkeit Im Teil B - Text steht unter Punkt 10.2: „Rasensteine“. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr informiert, dass dies kein Fachausdruck ist. Es gibt Rasengittersteine und Rasenfugensteine.	Die Festsetzung bezieht sich auf die Durchlässigkeit von oberirdischen Park- und Stellplatzflächen. Die beispielhaft in Klammern aufgeführten Möglichkeiten werden angepasst und damit klargestellt: … (z.B. mit Rasengittersteinen, Rasenfugensteinen, Schotterrasen oder Pflaster mit mehr als 30 % Fugenanteil)	Klarstellung
16.6 Platz St. Philippus Kirche Im Teil B - Text steht unter Punkt 15.4: „Auf der Platzfläche östlich der St. Philippus Kirche sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.“ Aus dieser Beschreibung geht nicht hervor, ob diese Pflanzungen auf privatem oder öffentlichen Grundstück erfolgen sollen. Falls diese Pflanzungen auf öffentlichem Grundstück festgesetzt sind, dann fordert der Bereich Stadtgrün und Verkehr den Stammumfang von mindestens 18 cm.	Die Festsetzung bezieht sich auf die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgänger:in, Radfahrer:in, Außengastronomie und damit auf eine öffentliche Fläche. Die Festsetzung wird bezüglich der deutlicheren Zuordnung um die Bezeichnung Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgänger:in, Radfahrer:in, Außengastronomie ergänzt. Zur Begrünung und Gliederung des Platzes ist der genannte Stammumfang von mindestens 16 cm ausreichend bemessen. Außerdem handelt es sich um eine Fläche im Eigentum der HL, durch die die Verkehrsanlagen auch hergestellt werden. Der Baumdurchmesser kann daher im Rahmen der Erschließungsplanung von der HL frei gewählt werden.	nicht berücksichtigen
16.7 Heckenpflanzungen Im Teil B - Text steht unter Punkt 2.1: „Einzäunungen […] als Hecken […] ausgeführt werden, […].“ und unter Pkt. 15.5, 15.6 und 15.7: „[…] min. 1,20 m hohe Hecke aus heimischen Laubhölzern zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. / einzufassen.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert an den Grenzen zu öffentlichen Flächen die Ergänzung: „Der Mittelpunkt der Heckenpflanzen muss mindestens 75 cm von der Grundstücksgrenze entfernt sein, damit die Hecke nicht zu schnell über das öffentliche Grundstück wächst.	Die Bauleitplanung wird in § 1 Abs. 1 BauGB (Baugesetzbuch) zum zentralen städtebaulichen Gestaltungsinstrument bestimmt. Sie ist der Gemeinde als öffentliche Aufgabe anvertraut im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Die verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans geben dessen Inhalt vor, der die Schranken des Grundeigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG bildet. Festsetzungen sollen getroffen werden, soweit die städtebauliche Ordnung diese erfordert, dabei ist eine gewisse planerische Zurückhaltung geboten. Bestimmungen bezüglich einzuhaltender Abstände von Bepflanzungen zu Nachbargrundstücken, dazu zählen auch angrenzende öffentliche Flächen, sind bereits im Nachbarschaftsrecht des Landes Schleswig-Holstein geregelt. Eine Festsetzung im	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Bebauungsplan erübrigt sich also und wäre auch nur möglich, wenn sie städtebaulich motiviert wäre.	
16.8 Ersatzpflanzungen In der Begründung steht unter Punkt 5.5.3: „Der Ausgleichsbedarf […] 33 Ersatzpflanzungen mit einheimischen und standortgerechten Bäumen […].“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abt. Grün und Friedhöfe, fordert die Formulierung „standortgerecht und möglichst heimisch“ statt „einheimischen und standortgerechten“, da für das Wachstum von Gehölzen, und damit ihrem ökologischem Wert, die Pflanzenauswahl gemäß Standortbedingungen eine höhere Notwendigkeit hat als die heimische Herkunft, da der Bebauungsplan ein deutlich urbangeprägtes Gebiet ist. Es sollte auf die Liste der „Zukunftsbäume“ hinsichtlich der Klimaanpassung der GALK verwiesen werden.	Aufgrund der vorgebrachten Anregung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr wird die Begründung nachrichtlich angepasst.	berücksichtigen
16.9 Ersatzpflanzungen In der Begründung steht unter Punkt 5.5.3: „Der Ausgleichsbedarf […] beträgt laut Baumschutzsatzung 33 Ersatzpflanzungen mit […] einem Mindeststammumfang von 12/14 cm. Die Ersatzbäume werden teilweise wieder entlang der Schlutuper Straße gepflanzt, um den Allee-Charakter zu erhalten, und teilweise entlang der Erschließungsstraße im geplanten Wohnbaugebiet.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „Die Ersatzbäume werden mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm [oder 20 cm gemäß Teil B] teilweise entlang… Dies entspricht den Lübecker Richtlinien zur Pflanzung von Straßenbäumen.“	Die vom Bereich Stadtgrün und Verkehr angeregte Ergänzung der Begründung zum Bebauungsplan wird übernommen.	berücksichtigen
16.10 Amphibiengerechte Gestaltung In der Begründung unter Punkt 6.2.7 c) steht: „Die Grünflächen und insbesondere die darin integrierten Flächen / Baulichkeiten zur Regenwasserrückhaltung und -versickerung müssen zum	Die Anregung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ist nicht bebauungsplanrelevant, da sie sich auf die Ausführungsplanung bezieht. Es muss zwischen der Ausführungsplanung und den Festsetzungen eines Bebauungsplanes unterschieden werden.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Schutz von Kammmolchen, die das Gebiet auf dem Weg zu ihren Sommerlebensräumen voraussichtlich weiterhin durchwandern werden, durchgehend amphibiengerecht gestaltet sein.“ Wenn dies bedeutet, dass z. B. der mittlere Grünzug zur Amphibienwanderung unter den Wegen und der Straße bis zum nördlichen Grünzug verbunden sein müssen, dann fordert der Bereich Stadtgrün und Verkehr, alle dafür notwendigen Bauwerke (z. B. Brücken) in den Teil A – Planzeichnung einzuzeichnen.	Im Bebauungsplan wird die künftige Bodennutzung bestimmt und die planungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit geschaffen. Die Ausführungsplanung wird auf Grundlage des Bebauungsplanes erstellt und nicht umgekehrt. Da die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Fläche ist und auch die Erschließungsmaßnahmen von der HL durchgeführt werden, sind hier keine weiteren Regelungen erforderlich.	
16.11 Mittelbare Kosten In der Begründung unter Punkt 9.1 b) Mittelbare Kosten ist der Satz zu den vom Bereich Stadtgrün und Verkehr zusätzlich benötigten Vollarbeitszeitkräfte komplett gelöscht worden. In der Abwägung unter Punkt 17.8 steht: „Die Angabe wird in die Begründung zum Bebauungsplan übernommen.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr benötigt für den Unterhalt der öffentlichen Grün- und Straßenverkehrsflächen gemäß Flächenbilanz unter Pkt.5.1 zusätzlich 0,70 Vollarbeitszeitkräfte.	Die Kosten für zusätzliche Arbeitskräfte im Bereich Stadtgrün und Verkehr sind nicht relevant für die Erstellung des Bebauungsplanentwurfes. Mit dem gefassten Aufstellungsbeschluss ist der politische Wille, hier ein Wohngebiet einschließlich nötiger Verkehrs- und Grünflächen zu entwickeln, ausreichend bekundet. Die Nennung nur der mittelbaren Kosten im Zusammenhang mit der Pflege von öffentlichen Grünflächen würde zu einer Unausgewogenheit in der Begründung führen. Insbesondere im Rahmen der vorliegenden Wohngebietsentwicklung sind momentan alle Flächen im Eigentum der Hansestadt Lübeck und binden Arbeitskräfte in Zusammenhang mit der Flächenverwaltung. Wird das Wohngebiet realisiert, würden etwa 5,8 ha privatisiert, dem steht die Schaffung von etwa 0,5 ha öffentlicher Grünfläche entgegen, die bisher als Kleingartenfläche von den Liegenschaften der HL verwaltet wurde. Die genannte Auswertungstabelle war bezüglich des Umgangs mit der Information nicht aktuell und wird hiermit richtiggestellt. Auch sei darauf hingewiesen, dass für weitere Funktionsträger:innen mittelbare Kosten entstehen, zum Beispiel für Kitas, Schulen oder sonstige soziale Infrastruktur.	Klarstellung
16.12 Geänderter Flächenumgriff Der Flächenumriss im Vergleich zur vorherigen Beteiligung hat sich im nordwestlichen Bereich (gegenüberliegende Straßenseite) geändert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass daraus ggf. eine Aktualisierung der bisher angedachten Kostenverteilung zum Ausbau der Schlutuper Straße ergeben kann. Hierzu sollte eine erneute interne Abstimmung zwischen 610 und 660 stattfinden.		

Prüf- und Abwägungsbericht der ersten förmlichen Behördenbeteiligung (25.01. - 26.02.2021), Stand 16.09.2021

Vorbemerkung: Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 71 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

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

1. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 22.01.2021)
2. Telefónica GmbH & Co OHG (Schreiben vom 12.02.2021)
3. HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung (Schreiben vom 24.02.2021)
4. HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 15.02.2021)
5. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Schreiben vom 25.02.2021)
6. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz – Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 26.01.2021)
7. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz – untere Wasserbehörde (Schreiben vom 17.02.2021)
8. Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 25.02.2021)
9. HL, Bereich 4.041 Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 23.02.2021)
10. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 23.02.2021)
11. HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 24.02.2021)
12. HL, Bereich 5.691 Lübeck Port Authority (Schreiben vom 08.02.2021)

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben der Planung zugestimmt bzw. keine Bedenken und Anregungen vorgebracht oder sonstige Hinweise gegeben, die zu berücksichtigen sind.

1. Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 19.01.2021)
2. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 11.01.2021)
3. Industrie und Handelskammer (Schreiben vom 26.02.2021)
4. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Untere Forstbehörde (Schreiben vom 24.02.2021)
5. Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 16.02.2021)
6. Polizeidirektion Lübeck (Schreiben vom 28.02.2021)
7. Stadtverkehr Lübeck GmbH /LVG (Schreiben vom 19.01.2021)
8. Stadtwerke Lübeck GmbH - Planung und Steuerung (Schreiben vom 23.02.2021)
9. TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 18.01.2021)
10. Stadtbeauftragter für Naturschutz (Schreiben vom 14.02.2021)
11. Landesamt für Bergbau Energie und Geologie Bergbehörde für Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein (Schreiben vom 25.01.2021)
12. HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 25.01.2021)
13. HL, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 18.02.2021)

14. HL, Bereich 4.041 Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 23.02.2021)
15. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 23.02.2021)

c) Bei den übrigen, nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, von denen keine Stellungnahmen eingegangen sind, wird gemäß entsprechender Klarstellung im Anschreiben davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Handelsverband Nord
- Kirchenkreis Lübeck der Nordelbischen Evangelischen Lutherischen Kirche
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Natur und Forst
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 7 Technischer Umweltschutz
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Lande Schleswig-Holsten – Abteilung IV 6 Landesplanung
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Lande Schleswig-Holsten – Abteilung IV 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein – Abt. Verkehrspolitik – VII 6 über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
- Römisch-katholische Kirche Lübeck
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck (nachrichtlich)
- Seniorenbeirat
- Vodafone GmbH
- Wirtschaftsförderung Lübeck
- Amt Schönberger Land
- Arbeitsgemeinschaft § 29 BNatSchG Naturschutzverbände AG 29
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Koordinierungsbüro Wirtschaft KWL (nachrichtlich)
- Landesnaturschutzverband LNV S-H
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Stadtschülersprecher
- Vertreter der Jugend
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas und Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Bereich 4.401 Schule und Sport
- HL, Bereich 4.510 Familienhilfen / Jugendamt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 22.01.2021)		
1.1 Hinweis erforderliche Untersuchung auf Kampfmittel In der o.a. Gemeinde/ Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist das Plangebiet gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.	Nach erfolgter Auswertung durch den Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 12.06.2019) handelt es sich bei den ehemaligen Kleingärten nicht um eine Kampfmittelverdachtsfläche. Damit ist die Fläche für Eingriffe in den Boden freigegeben. Für das Privatgrundstück Schlutuper Straße 35 hingegen ist nach aktuellem Kenntnisstand bereits ein Antrag auf eine Luftbildauswertung erfolgt, es liegt hier jedoch noch keine Freigabe des Kampmittelräumdienstes vor. Das Grundstück wurde aus dem Geltungsbereich herausgenommen und ist nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplanes 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld. Das Bebauungsplanverfahren zur Schaffung von Planungsrecht auf dem Grundstück Schlutuper Straße 35 wird in einem gesonderten Verfahren weitergeführt.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 2 Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (Schreiben vom 12.02.2021)		
2.1 Richtfunkverbindung Um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden ist die Fresnelzone zweier Richtfunkverbindungen 101550422, 101554371 in einem vertikalen Korridor zwischen 15 m und 45 m über Grund, entsprechend der Visualisierung im beigefügten Luftbild mit Darstellung des Verlaufes der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung. Man kann sich die Telekommunikationslinie als eine horizontal über die Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60 m (einschließlich der Schutzbereiche und abhängig von verschiedenen Parametern) vorstellen. Die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG bittet um Berücksichtigung und Übernahme der Richtfunktrasse in die zukünftige Bauleitplanung. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen so festzusetzen, dass die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss	Die genannten Richtfunkverbindungen wurden bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung berücksichtigt. Die Geschosshöhen der Gebäude in der beschriebenen Fresnelzone einschließlich des Schutzkorridors sind auf maximal vier Vollgeschosse begrenzt, so dass keine Beeinträchtigung zu erwarten ist. Außerdem wurde ein Hinweis zur Berücksichtigung der Richtfunktrasse hinsichtlich der Platzierung von Baukräne in den Bebauungsplan aufgenommen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
dazu ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mind. +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens+/- 15 m eingehalten werden.		
Nr. 3 HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung (Schreiben vom 24.02.2021)		
3.1 Sozialer Wohnungsbau In der Begründung sollte beschreiben werden, dass mindestens 30 % des Geschosswohnungsbaus mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung errichtet werden sollen.	Die Begründung wird der Anregung entsprechend im Kapitel 7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung um eine entsprechende Aussage ergänzt.	berücksichtigen
3.2 Durchmischung des Stadtteils Sehr begrüßenswert ist die soziale, generationale und gesundheitsbezogene Durchmischung durch Reihen- und Doppelhäuser, Geschosswohnungsbau, Kita sowie Hospiz- und Palliativangebot.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
3.3 Bushaltestelle Unterstützt wird die Empfehlung für eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich der Schlutuper Straße, um auch gesundheitlich eingeschränkten Menschen Mobilität zu ermöglichen.	Der Straßenverkehrsentwurf für die Anpassung der Schlutuper Straße im Bereich der Bauleitpläne sieht eine neue Bushaltestelle vor.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 4 HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 15.02.2021)		
4.1 Löschwasserbedarf Der für das geplante Baugebiet erforderliche Löschwasserbedarf wird auf der Grundlage der aus den Antragsunterlagen ergebenen Eckdaten in Verbindung mit dem DVGW-Arbeitsblatt W405 wie folgt festgelegt: Für die Gebäude entlang der Schlutuper Straße innerhalb des Wohngebietes WA- 1 und der Sondergebiete SO 1 und SO 2 min. 96m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt.	Der von der Feuerwehr benannte Löschwassergrundschutz ist in den bisherigen Planungen bereits in dieser Größenordnung vorgesehen. Details wie die Hydranten-Standorte sind in der Ausführungsplanung zu klären.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Für die übrigen Gebäude im B-Plan-Gebiet wird ein Löschwasserbedarf von min. 48 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt. Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über Unterflurhydranten nach EN 14339 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 geeignet Löschwasserentnahmestellen. Die Löschwasserentsorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss aus einer Entfernung von 75 m Lauflinie bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von min. 50 % des gesamten 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. Kann der erforderliche Löschwasserbedarf nur in Teilen über die öffentliche Trinkwasserversorgung sichergestellt werden, so ist die fehlende Löschwassermenge über andere, für die Feuerwehr nutzbare Löschwasserentnahmestellen im Umkreis von 300 m von dem betroffenen Objekt nachzuweisen. Dabei soll die in Frage kommende Löschwasserentnahmestelle gemäß DVGW W400-1 (A) von min. 24 m³/h über eine Dauer von 2 Stunden ermöglichen. Weitere Einzelheiten wären in diesem Fall mit der Brandschutzdienststelle der Hansestadt Lübeck abzustimmen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.2 <u>Erreichbarkeit durch Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr</u> Die Erreichbarkeit der geplanten Gebäude ist für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr über die öffentlichen Erschließungsstraßen sicherzustellen. Die erforderlichen Bewegungsflächen und ggf. erforderlichen Aufstellflächen für den Einsatz eines Hubrettungsfahrzeuges sind bei der Planung des Straßenraumes zu berücksichtigen. Für die weitere Planung, Bemessung und Ausführung wird auf die Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-0 lfd. Nr. A2.2.1.1 und Anlage A2.2.1.1/1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Schl.-H (VVTBSH), Ausgabe Januar 2020 verwiesen.	Die Festsetzungen des Bebauungsplanes und das zugrundeliegende städtebauliche Konzept ermöglichen einen entsprechenden Ausbau der Erschließungsflächen. Die konkrete Planung und Bemessung gemäß den geschilderten Vorschriften obliegt der Ausführungsplanung.	berücksichtigen
Nr. 5 HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 25.02.2021))		
5.1 <u>Landschaftsplanung Pufferstreifen / Abstandsfläche zum GLB „Lauerhofer Feld“</u> Der gefundene Kompromiss hinsichtlich der Breite des vorgesehenen Abstandsstreifens zwischen der geplanten Bebauung und dem geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) ist aus landschaftsplanerischer Sicht grundsätzlich akzeptabel. Allerdings stoßen die vorgesehenen Grundstücke im allgemeinen Wohngebiet WA-6 Nr. 13 und 14 teilweise direkt an die Schutzgebietsgrenze an. Hier ist aus hiesiger Sicht eine Umplanung i.S. einer Reduzierung der vorgesehenen Bebauung sowie ein entsprechender Schnitt der Baugrundstücke erforderlich, um den vorgesehene Pufferstreifen durchgängig und wirkungsvoll einzurichten. Es sollte aus naturschutzfachlicher Sicht jedoch kein Geh- und Radweg innerhalb der Abstandsfläche angelegt werden, da seine Nutzung zu einer erheblichen Beunruhigung des Schutzgebietes führen würde, vor allem durch freilaufende Hunde (womit aufgrund gemachter Erfahrungen im Stadtgebiet mit Sicherheit zu rechnen ist!). Es wird darum vorgeschlagen, alternativ den Anschluss der Bebauung an den Hauptweg des Grünzuges hier über die Planstraße A vorzunehmen und keinen gesonderten	Um den Schutzstreifen zum GFL nicht zu unterbrechen, wird die Grünfläche, die den Pufferstreifen zum GLB bildet, der Anregung entsprechend bis zur Einmündung an der Schlutuper Straße verlängert. Durch die Erweiterung wird ein geplantes Doppelhaus wegfallen und die Flächen für Ver- und Entsorgung rückt nach Osten und erhält einen insgesamt günstigeren Zuschnitt. Ein städtebauliches Ziel des geplanten Wohnquartieres ist die Schaffung von Wegeverbindungen, die frei von motorisieren Individualverkehr MIV sind. Gerade die nördliche Zufahrtsachse wird voraussichtlich am stärksten durch den MIV frequentiert, so dass hier der Bedarf einer getrennten Wegeverbindung besonders hoch ist. Aufgrund der Verlängerung des Grünstreifens kann auch die Wegeverbindung bis zur Schlutuper Straße geführt werden. Da sich die Fläche im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet und auch so verbleibt, ist es möglich, bei wesentlichen Störungen einen Wildschutzzaun zum GBL zu setzen. Es wird bedauert, dass die Anleinpflicht nicht von allen befolgt wird. Allerdings darf dieses Fehlverhalten nicht dazu führen, dass wichtige Naherholungsangebote nicht umgesetzt werden.	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Weg innerhalb der Abstandsfläche anzulegen. Schließlich sollte eine wirkungsvolle Abzäunung des Schutzgebietes zum Baugebiet erfolgen, auch um z.B. möglichen illegalen Ablagerungen von Gartenabfällen vorzubeugen.		
5.2 Östlicher Randbereich des geplanten Baugebietes Die landschaftsplanerisch vorgeschlagene und begründete Aufweitung des östlich der Bebauung vorhandenen Grünzuges mit durchgängigem Geh- und Radweg würde bezogen auf die gesamte Bebauung um lediglich sechs bis sieben Doppelhäuser verringern. Folgende Doppelhäuser / Baugrundstücke sollten zu Gunsten einer Erweiterung des Grünzuges wegfallen: Allgemeines Wohngebiet mit der Bezeichnung WA-11, Grundstück Nr. 27, WA-12 Nr. 31, 29, WA-13 Nr. 37, 35, 33 sowie WA-14 Nr. 40 teilweise bzw. ersatzweise Zulässigkeit eines Einzelhauses.	Angeregt wird ein Verzicht auf 7 bis 14 Doppelhaushälften zugunsten einer Aufweitung des vorhandenen Grünzuges zwischen der geplanten Bebauung und der verbleibenden Kleingartenanlage. Dem kann angesichts des erheblichen Bedarfes an Einfamilienhäusern hier in Form von Doppelhäusern in der Hansestadt Lübeck nicht gefolgt werden. Um den Baumbestand zu berücksichtigen, wurde bereits von der Flurstücksgrenze zugunsten des Grünstreifens etwas abgewichen. Auch wurden bewusst Doppelhäuser am Rand des Grünstreifens angeordnet, um einen guten Übergang ins Grün zu erreichen. In Folge der Anregung werden jedoch vier kleinere Teilstücke von bisher den Baugrundstücken zugeordneten Gartenflächen der Grünfläche zugeschlagen und das Baufeld WA-11 Nr. 27 reduziert, so dass sich der Abstand zum vorhandenen Bewuchs vergrößert.	teilweise berücksichtigen
5.3 Eingriff in die Natur Seitens der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplan. Den Ausführungen des Umweltberichtes und der dort vorgenommenen Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung wird grundsätzlich zugestimmt. Eine abschließende Stellungnahme kann erst nach Vorlage der Endfassung des Umweltberichtes erfolgen.	Der landschaftsplanerische Fachbeitrag und der Umweltbericht zum Bebauungsplan sind insbesondere hinsichtlich des Artenschutzes und der Differenzierung der Ausgleichsmaßnahmen abgestimmt und überarbeitet worden. Die in den Bebauungsplan übernommenen Inhalte werden in einer wiederholten Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit zur Stellungnahme bereitgestellt.	berücksichtigen
5.4 Artenschutz Ausgleichsmaßnahmen Die fachgerechte, vollständige und rechtzeitige Umsetzung der gemäß dem Artenschutzgutachten (Artenschutzrechtliche Stellungnahme, BBS Büro Greuner-Pönicke, Entwurf Stand 26.8.2020) artenschutzrechtlich erforderlichen Vermeidungs-, Minimierung- und Ausgleichmaßnahmen ist weiterhin in allen	Der Anregung entsprechend wurden erforderliche Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen und die Ausgleichsmaßnahmen konkretisiert. Die Ausführung der Maßnahmen soll außerdem über Verträge im Rahmen der Grundstücksverkäufe gesichert werden.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Schritten durch eine umfassende Ökologische Baubegleitung sicher zu stellen und zu protokollieren. Dies gilt auch für die noch ausstehenden, nicht vorgezogen durchzuführenden artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen wie: • Anbringen von 15 Nischenbrüterkästen (als Niststein zur Fassadenintegration möglich) • 15 Höhlenbrüterkästen für Brutvögel der Gebäude an Gebäuden im Geltungsbereich oder Umfeld. • Ausgleich für wegfallenden Gehölzbestand im Verhältnis der Fläche 1:1 (qualitativ) und Ergänzung um Sukzessions- und Brachestadien. • Amphibiengerechte Gestaltung der Grünzonen für die Zielart Kammmolch im Gebiet und am Rande des Gebietes (Schaffung von Sommer- und Winterlebensräumen). Die UNB bittet darum, der Anregung des NABU zu folgen und als zusätzliche Maßnahme das Anbringen von Großnistkästen für Dohlen vorzusehen. Hierzu sollte das mit dem Artenschutzgutachten und der Ökologischen Baubegleitung betraute Biologenbüro beauftragt werden, konkrete Empfehlungen zu erarbeiten und die Umsetzung fachlich zu begleiten.		
5.5 <u>Artenschutz Zeitraum Räumungsarbeiten</u> Die UNB weist darauf hin, dass gemäß den Vorgaben der Artenschutzprüfung ein Abriss der Gebäude im Plangebiet zum Schutz von Fledermäusen und Brutvögeln im Zeitraum zwischen 01. Dezember und 28./29. Februar durchzuführen ist. Laut dem vorgelegten Protokoll der Ökologischen Baubegleitung ist der Abriss aber erst im März zu erwarten. Gemäß Artenschutzprüfung ist ein Abweichen von den Vorgaben nur dann zulässig, wenn ein Nachweis durch einen Fachgutachter erbracht wird, dass zum Eingriffszeitpunkt die Arten nicht vorkommen. Dies muss durch eine intensive ökologische Baubegleitung vor und während der Abrissarbeiten sichergestellt und protokolliert werden.	Die Anregung ist nicht mehr relevant, da die Fällarbeiten auf der Kleingartenanlage bereits abgeschlossen wurden. Ebenso sind die Abrissarbeiten mit bauökologischer Begleitung schon erfolgt.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Des Weiteren müssen die zur Fällung vorgesehenen, noch vorhandenen Höhlenbäume bis zum Ende Februar entfernt sein, da sonst mit Brutvögeln oder Quartiernutzung durch Fledermäuse zu rechnen ist. Es fehlt bisher noch eine Regelung zu den als Ersatz für diese Bäume erforderlichen Vogelnistkästen bezüglich Anzahl, Anbringungsorte und Zuständigkeit. Diese ist zwingend zu ergänzen.		
5.6 Anpassung an den Klimawandel Aus Sicht der Klimaanpassung sind insgesamt die frühzeitige und umfangreiche Berücksichtigung eines naturverträglichen Regenwassermanagements und die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Begleitplans zu begrüßen. Auch die Festsetzungen von Retentionsgründächern, Retentionstiefbeeten, wasserdurchlässigen Belägen und Fassadenbegrünungen wird sowohl aus Sicht der Überflutungs- als auch der Hitzevorsorge positiv bewertet.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
5.7 Gründächer Aufbauhöhe der Retentionsgründächer sollte mindestens 8 cm betragen. Zudem ist zu ergänzen, wieviel Wasser auf dem Dach bezogen auf welche Jährlichkeit zurückgehalten werden soll. (Teil B Text - Planungsrechtliche Festsetzungen Pflanz- und Erhaltungsbindungen Nr. 8.7)	Der Bebauungsplan beinhaltet bereits eine textliche Festsetzung, die eine Aufbauhöhe von mindesten 8,0 cm bestimmt. Der Anregung entsprechend sind die Abflussbeiwerte unter Pkt. 9 – Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr.14 BauGB festgesetzt. Der Abflussbeiwert gem. des Arbeitsblattes DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ variiert je nach Grundwasserstand zwischen 0,5 und 0,2. Das heißt, 50 % des Wassers werden abgeleitet und 50 % verdunsten auf dem Dach bzw. 20 % werden abgeleitet und 80 % verbleiben auf dem Dach.	berücksichtigen
5.8 Regenwasserbewirtschaftung In der Begründung zum Bebauungsplan sollte der Textabschnitt Regenwasserbehandlung den Titel „Regenwasserbewirtschaftung“ tragen, da nicht allein die Behandlung des Regenabflusses thematisiert wird. (S. 22, Nr. 5.4.3)	Die Anregung wird in die Begründung zum Bebauungsplan übernommen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.9 Wasserhaushalt Es sollte ergänzt werden, dass das vorrangige Ziel gemäß den Wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser (A-RW 1) ist, den potentiell naturnahen Wasserhaushalt zu erhalten, d.h. auch die Verdunstung gezielt zu fördern und nicht allein der Rückhalt des Regenabflusses in der Fläche.	Der Anregung entsprechend wird die Begründung zum Bebauungsplan ergänzt. *Für den B-Plan: berücksichtigen* *Für die FNP-Änderung: nicht relevant*	berücksichtigen
5.10 Notwasserwege Es sollte konkretisiert werden, für welche Jährlichkeit die Notwasserwege ausgelegt sind und welche Einstauhöhen dort erlaubt sind.	Für die Bemessung der Notwasserwege wird das dreißigjährige Regenereignis herangezogen. Der Wasserwirtschaftliche Begleitplan wird um entsprechende Angaben ergänzt. Daneben werden in der Planzeichnung erforderliche Notwasserwege soweit erforderlich ergänzt und textlich festgesetzt.	berücksichtigen
5.11 Retentionsflächen Straße Die maximalen Einstauhöhen für die Retentionsflächen auf den Straßen sollten benannt werden.	Bei einer Straße, die mit Hochborden (12 cm in der Ansicht) eingefasst ist, beträgt die maximale Einstauhöhe ebenfalls 12 cm. Danach fließt das Niederschlagswasser in die umliegenden Flächen ab. Die maßgebende Jährlichkeit des Regenereignisses beträgt T > 30 Jahre. Der wasserwirtschaftliche Begleitplan wird entsprechend ergänzt.	berücksichtigen
5.12 Baumrigolen Der Begriff Retentionsbaumscheiben sollte durch den Begriff Baumrigolen oder Pflanzgruben zur gezielten Versickerung von Niederschlagswasser ersetzt werden.	Die Begründung zum Bebauungsplan wird der Anregung entsprechend angepasst.	berücksichtigen
5.13 Umweltbericht Schutzgut Klima Für die Bewertung der Ausgangssituation sollte die Planungshinweiskarte Stadtklima (Nachtsituation), Stand 2015 herangezogen werden. Diese stellt dar, dass die bisherige Kleingartenanlage eine hohe bioklimatische Bedeutung hat und ein hoher Luftaustausch in die angrenzenden Siedlungsgebiete erfolgt. Dementsprechend ist der Luftaustausch zwischen der Umgebung und der Neubebauung sicherzustellen und zu fördern. Die bisherige Textpassage ist dementsprechend anzupassen. Die Hinweiskarte kann unter folgender Emailadresse eingesehen werden.	Nach der Hinweiskarte hat die Kleingartenanlage Lauerholz eine Bedeutung bezüglich des Luftaustausches für den umgebenden Siedlungsbereich. Es handelt sich um einen Volumenstrom. Dem wird insofern Rechnung getragen, dass die umgebenden Grünzüge erhalten werden, durch das geplante Wohnquartier eine mittige Grünachse geführt wird und alle Dächer als Gründächer ausgeführt werden müssen. Diese Maßnahmen minimieren den	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/anpassung-an-den-klimawandel.html	Eingriff in den Volumenstrom deutlich. Außerdem bleibt ein großer Teil der Kleingartenanlage bestehen. Die Ausführungen zum Volumenstrom werden in den Umweltbericht übernommen.	
5.14 Klimaschutz Energiekonzept Aus Sicht des Klimaschutzes sind die Erstellung des Energiekonzeptes sowie die frühzeitige Einbindung der Klimaleitstelle ausdrücklich zu loben. Den Ergebnissen des Energiekonzeptes ist fachlich nichts hinzuzufügen. Die Machbarkeitsstudie sowie die Umsetzung des Energiekonzeptes sollen weiterhin verfolgt werden.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
5.15 Mobilitätskonzept Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes werden ebenfalls unterstützt. Bei den Fuß- sowie Radwegen sind die Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Gestaltung nach der Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) bzw. der ERA einzuhalten.	Die auf dem Verkehrskonzept basierenden Ausweisungen von Verkehrsflächen ermöglichen einen entsprechenden Ausbau der Verkehrsanlagen. Die differenzierte Gestaltung erfolgt jedoch im Detail im Rahmen der Ausführungsplanung.	Kenntnisnahme
5.16 Immissionsschutz Lärm Die schalltechnischen Untersuchungen vom 28.03.2018 und 07.09.2020 mit den daraus resultierenden Festsetzungen zum Schallschutz sind soweit nachvollziehbar. -Auf Seite 30 unter b) wird auf ein ruhiges Gebiet (ruhige Achse „Brandenbaumer Feld“) hingewiesen, welches im aktuellen Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG ausgewiesen worden ist. Der Immissionsschutz bittet in der Begründung zu ergänzen, dass ruhige Gebiete gemäß § 47 d Abs.2 Satz 2 BImSchG grundsätzlich vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. Folglich ist auch im Rahmen eines B-Plan-Verfahrens zu prüfen, ob durch die neuen Planungen relevante Lärmbelastungen entstehen, die zusätzlich auf das angrenzende ruhige Gebiet einwirken. Auf Seite 14 der schalltechnischen Untersuchung vom 07.09.2020 werden die Auswirkungen dargestellt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass es im straßenzugewandten Bereich der ruhigen Achse zu einer Pegelerhöhung um 0,2 dB kommt,	Die Begründung zum Bebauungsplan wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
welche aber unterhalb der menschlichen Wahrnehmungsschwelle liegt und somit nicht relevant ist. Dieses Ergebnis ist zusätzlich in der Begründung zu ergänzen.		
5.17 Verkehrslärm Auf Seite 43 der Begründung wird unter dem Punkt „Verkehrslärm“ angeführt, dass in direkter Nähe zur Schlutuper Straße östlich des Geltungsbereiches Beurteilungspegel von bis zu 65,5 dB(A) tags und bis zu 56,5 dB(A) nachts berechnet worden sind und somit die „juristisch anerkannte Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht wird“. Der Immissionsschutz weist aber darauf hin, dass Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung (u.a. Studien des Umweltbundesamtes) besagen, dass ab einer Dauerbelastung (chronischer Lärmstress) von 65 dB(A) tags und 55dB(A) nachts das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen steigt. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lübeck bei der Betroffenheitsanalyse 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts als Schwellenwerte für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung ausgewählt. Da die Beurteilungspegel im straßenzugewandten Plangebiet im oberen Grenzbereich dieser Werte liegen bzw. diese leicht überschreiten, bittet der Immissionsschutz in der Begründung um einen entsprechenden Hinweis auf die zuvor genannten Schwellenwerte.	Die Begründung zum Bebauungsplan wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen
Nr. 6 HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Bodenschutzbehörde, untere Wasserbehörde (Schreiben vom 10.01.2021, 17.02.2021 und 26.02.2021)		
6.1 Schlutuper Straße 35 Kontamination Von der ehemaligen Eigentümerin des Grundstückes Schlutuper Straße 35 wurde eine ergänzende Untersuchung zu Gefahrenabschätzung und Sanierungsuntersuchungen beauftragt und durchgeführt. Diese Untersuchung hat ergeben, dass eine Gefährdung gemäß BBodSchG bezogen auf den Wirkungspfad Boden-Grundwasser vorliegt. Somit ist die Kontamination zu sanieren oder zu sichern. Da der kontaminierte Bereich zurzeit nicht	Die derzeitigen Grundstückseigentümer:innen und Bauherr:innen haben zugesichert, eine Sanierungsplanung zu beauftragen und diese mit der uBB abzustimmen. Die Sanierung der Altlasten muss vor der Fassung des Satzungsbeschlusses mittels städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB oder Sanierungsvertrag nach dem BBodSchG vertraglich gesichert werden. Da sich die Erstellung und Absicherung des Sanierungskonzeptes verzögert	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
überbaut aber versiegelt ist, besteht momentan keine Gefährdung z.B. durch Direktkontakt und durch möglichen Ausgasung von MKW gegenüber dem Wirkungspfad Boden–Mensch. Das könnte sich aber durch die gewünschte Folgenutzung ändern. Im nächsten Schritt muss (zeitnah) eine detaillierte Sanierungsplanung erfolgen. Das Vorgehen ist im Vorwege mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck (uBB) abzustimmen.	hat, wird das Grundstück aus dem Planumgriff des Bebauungsplanes ausgegliedert und das erforderliche Planungsrecht in einen gesonderten Bebauungsplanverfahren – Bebauungsplan 07.31.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld geschaffen.	
6.2 Schlutuper Straße Kleingartengelände Die bisherige Stellungnahme der uBB hat weiterhin ihre Gültigkeit.	Es werden hier nur die Ausführungen der Stellungnahme wiedergegeben, die nicht bereits im Rahmen der vorherigen Beteiligungsschritte berücksichtigt wurden und dem Bauausschuss bereits im Rahmen der Beschlussvorlage zur Fassung des Auslegungsbeschlusses vorlagen.	Kenntnisnahme
6.3 Oberbodenmischproben Das Flurstück (Gemarkung St. Gertrud, Flur 12, Flurstück 50/3) besteht aus einem ehemaligen Kleingartengelände. Das Kleingartengelände muss nach Rückbau der Gebäude von einem Sachverständigen gemäß §18 BBodschG besichtigt werden. Auf der Fläche sind Oberbodenmischproben gemäß BBodSchV zu nehmen und entsprechend der geplanten Nutzung auszuwerten. (z.B. Spielplatz, Wohnnutzung, Grünfläche)	Das Ingenieurbüro Sachverständigen Ring Mücke GmbH wurde beauftragt, eine orientierende Untersuchung nach § 2 Nr. 3 BBodSchV durchzuführen. Im Rahmen der Untersuchung wurden Oberboden-Mischbeprobungen durchgeführt und auf PAK, Schwermetalle, Holzschutzmittel und Pestizide analysiert. Dazu wurde die Fläche in Quadranten von jeweils 1.000 m² aufgeteilt. Lediglich in einem Quadranten wurden Überschreitungen der zulässigen Werte festgestellt, so dass hier ein Austausch der belasteten Bodenbereiche empfohlen wird. Davon abgesehen konnten keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß BBodSchG festgestellt werden. Der Bodenaustausch wurde bereits im Rahmen der Beseitigung der ehemaligen Kleingärten durchgeführt. *Für den B-Plan: berücksichtigen* *Für die FNP-Änderung: berücksichtigen*	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.4 Wasserwirtschaftlicher Begleitplan Aus Sicht der unteren Wasserbehörde kann keine Stellungnahme zum Bebauungsplan abgegeben werden, solange der wasserwirtschaftliche Begleitplan nicht vollständig vorliegt.	Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan beauftragt und durch das Ingenieurbüro IPP erarbeitet. Das Gutachten wurde zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB in zwei Teilen zur Verfügung gestellt. Die Kapitel zu Sonderbauteilen, die Berechnung nach A-RW 1 des Landes Schleswig-Holstein, der Überflutungsnachweis nach DIN EN 752 und die Zusammenfassung des Berichtes fehlen in dem Gutachten, da sie aus zeitlichen Gründen leider noch nicht bearbeitet werden konnten. Der wasserwirtschaftliche Begleitplan wurde ergänzt. Daneben wurde die Regenwasserbehandlung im nördlichen Teilbereich nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und den Entsorgungsbetrieben der Hansestadt Lübeck angepasst. Die Inhalte können einem den wasserwirtschaftlichen Begleitplan ergänzenden Vermerk entnommen werden. Der Bebauungsplan wurde um erforderliche Festsetzungen ergänzt.	Kenntnisnahme
Nr. 7 HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck EBL (Schreiben 25.02.2021)		
7.1 Redaktionelle Änderungen Da das gesamte Niederschlagswasser im Plangebiet versickert werden soll, sind dazu Festsetzungen im Bebauungsplan zu treffen. Die Hansestadt Lübeck ist Abwasser- und Abfallbeseitigungspflichtig und hat diese Aufgaben auf die Entsorgungsbetriebe übertragen. Daher sind Rechte für öffentliche Entsorgungsleitungen grundsätzlich für die Hansestadt Lübeck (Entsorgungsbetriebe) auszuweisen, gleiches gilt für Fahrrechte zu Gunsten der Abfallentsorgung. Redaktionell sollte Müllentsorgung durch Abfallentsorgung ersetzt werden. Papier, Glas und Altkleider sind Wertstoffe, diese Bezeichnung ist ebenfalls zu benutzen.	Zwischenzeitlich wurde das wasserwirtschaftliche Konzept dahingehend überarbeitet, dass die Abwasserbeseitigungspflicht auf sämtlichen privaten Grundstücken auf die Eigentümer:innen bzw. Nutzer:innen übertragen wird. Die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen wird getrennt von der privaten Entwässerung über Retentionstiefbeete bzw. Retentionsbaumscheiben sowie straßenbegleitende Rinnen in die mittlere Grünachse geführt. Die Regenwasserbehandlung erfolgt also über Mulden bzw. Rigolen-Systeme und wird für jedes Teileinzugsgebiet sowie die Verkehrsflächen dezidiert bestimmt und entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt. Die redaktionelle Änderung wird übernommen.	berücksichtigen
7.2 Niederschlagswasser In der Planzeichnung sind die Flächen, die für die Versickerung	Im wasserwirtschaftlichen Begleitplan bzw. in der Überarbeitung wurden die Versickerungsflächen bestimmt und in den Bebauungsplan übernommen. Die betroffenen Stellplatzflächen und	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
vorgesehen sind auch als solche darzustellen. Der Flächenbedarf ist im wasserwirtschaftlichen Begleitplan zu ermitteln und in der Planzeichnung darzustellen. Das gilt sowohl für die Straßenregenentwässerung in Form von Retentionstiefbeeten als auch für die einzelnen Baugrundstücke. Im Bereich der WA 8, 12, 13 und 14 sind dafür, wie im Vorwege besprochen, die Parkplatzflächen gleichzeitig als Flächen für die Versickerung auszuweisen, (vergl. B-Plan Bornkamp/Schärenweg) Wenn die öffentliche Grünfläche ÖG1 ebenfalls zur Versickerung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers erforderlich ist, sind diese Flächen ebenfalls als Flächen für Regenwasserversickerung auszuweisen. Im SO 2 ist zu prüfen, ob bei einer GRZ von 0,8 überhaupt Flächen für die vom Retentionsgründach abfließenden Niederschlagsmengen vorhanden sind. Hier ist gegebenenfalls das private Grün ebenfalls als Fläche für Versickerung auszuweisen.	Grünflächen bekommen eine überlagernde Festsetzung Stellplatzfläche bzw. Grünfläche und Retentionsfläche jeweils zugunsten der privaten Eigentümer:innen bzw. der öffentlichen Straßenflächen. Wie angeregt wird die private Grünfläche nördlich des Parkhauses zur Regenwasserrückhaltung genutzt und entsprechend ausgewiesen. Der Hinweis zum Sondergebiet wird in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren geprüft.	
7.3 <u>Notwasserwege</u> Die Baugrundstücke 13 und 43 sind bei Starkregenereignissen durch das von den Straßenflächen oberirdisch abfließende Niederschlagswasser überflutungsgefährdet. Hier sind auf den privaten Flächen zwischen 42 und 43 sowie neben 13 Notwasserwege vorzusehen. (Breite mind. 1,50 m) Diese Flächen müssen von einer Bebauung auch mit Nebengebäuden freigehalten werden.	Die Notwasserwege sind zur Sicherstellung eines schadlosen Abflusses des Regenwassers erforderlich und werden entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.	berücksichtigen
7.4 <u>Geh- Fahr und Leitungsrechte</u> In den Wegeflächen im Bereich der WA 12, 13 und 14 sind GFL zu Gunsten der Entsorger vorgesehen. Da es sich bei den Entsorgungsleitungen um private Anlagen handelt, sind GFL zu Gunsten der öffentlichen Entsorgung nichtzutreffend. Hier sind Rechte zu Gunsten der privaten Anlieger vorzusehen.	In den genannten Wohngebieten sind Geh- und Leitungsrechte für die Anlieger:innen erforderlich, die Nutzung für die öffentliche Entsorgung ist nicht erforderlich, die Festsetzung wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.5 Abfallentsorgung Die Verkehrsfläche vor den Baugrundstücken 44 und 45 werden die Entsorgungsbetriebe nicht befahren können, da dort keine Wendemöglichkeit besteht, daher sind auch hier die Entsorgungsträger rauszunehmen. Das gilt auch für die Fläche vor den Grundstücken 24, 25, 26 und 27. Im Bereich der mit Fahrzeugen der Entsorgungsbetriebe befahrbaren öffentlichen Straße müssen dann Flächen für das Abstellen von Abfallbehältern ausgewiesen werden. Alternativ müssten Wendeanlagen mit entsprechenden Abmessungen geschaffen werden.	Die Verkehrsfläche dient der Erschließung der Baugrundstücke von zwei Doppelhäusern und eines Reihenhauses im nördlichen Bereich und drei Doppelhäusern im südlichen Bereich. Da die Erschließungsfläche von 12,0 m im Süden und 11,0 m (plus Grünfläche) im Norden und die Entfernung gering ist, können die Mülltonnen am Tag der Abholung am Rand der Ringerschließung aufgestellt werden. Für einen Wenderadius für ein dreiachsiges Müllfahrzeug mit einem erforderlichen Durchmesser von 18,0 m ist die Fläche nicht ausreichend. Die Flächen entsprechend auszuweiten würde den Verzicht von zwei Doppelhäusern bedeuten und stellt aufgrund der großen Nachfrage keinen Lösungsansatz dar.	Kenntnisnahme
7.6 Schmutzwasser Für die Schmutzwasserableitung aus dem Plangebiet ist eine öffentliche Pumpstation erforderlich. Die Fläche ist ausreichend groß vorzusehen (mind. 150 m², da das Eckgrundstück einen ungünstigen Zuschnitt hat), um die erforderlichen Arbeiten an den Anlagen auf dem Grundstück auszuführen. Dieser Arbeiten müssen teilweise mit Hilfe von großen Fahrzeugen (Saugewagen) ausgeführt werden. Eine Aufstellung auf der öffentlichen Fläche würde im Kreuzungsbereich zur Schlutuper Straße zu Behinderungen führen.	Im Bebauungsplan sind nebeneinander Flächen für das Aufstellen von Wertstoffcontainer und für die Unterbringung der Schmutzwasser-Pumpstation vorgesehen. In Berücksichtigung der Stellungnahme werden die Flächen getauscht, so dass Arbeiten mit dem Saugewagen nicht zu Behinderungen im Kreuzungsbereich führen.	berücksichtigen
7.7 Niederschlagswasser Versickerung Im Plangebiet ist eine Versickerung des Niederschlagswassers vorgeschrieben. Dieses ist im B-Plan festzusetzen. Dieses ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB - Besonderer Nutzungszweck von Flächen und § 9 Abs. 1 Nr. 14- BauGB - Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser Außerdem ggfs. Festsetzungen gemäß § 9 Abs. Nr. 20 BauGB – Maßnahmen zum Schutz , zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorzunehmen.	Nach der abgestimmten Überarbeitung und Fertigstellung des Regenwasserkonzeptes sind die entsprechenden Festsetzungen zur Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser in den Bebauungsplan eingeflossen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.8 Retentionsgründächer Die sind mit 8 cm Aufbau festgesetzt. Das ist für eine Rückhaltung von Niederschlagswasser nicht ausreichend. Der Dachaufbau muss mindestens 15 cm betragen. Diese müssen dann als Retentionsgründächer festgesetzt werden.	Im Bebauungsplan ist die minimale Dicke des Substrataufbaus mit mindestens 8 cm festgesetzt. Der künstliche Aufbau zur Speicherung von Regenwasser ist unabhängig davon zu addieren. Zur Konkretisierung der Festsetzung wird statt der Dicke des gesamten Dachaufbaus die Kapazität der Rückhaltung in Form der Reduzierung des Regenwasserabflusses ergänzt. Auf eine Festsetzung der Höhe des gesamten Dachaufbaus wird verzichtet, da hier das Rückhaltevolumen bestimmt werden soll, welches je nach Hersteller:in unabhängig von der Dicke des gesamten Dachaufbaus variiert. Die Dächer sind bereits als Retentionsdächer festgesetzt.	teilweise berücksichtigen
7.9 Schmutzwasserbeseitigung Die Schmutzwasserbeseitigung kann nicht im Freigefälle erfolgen, daher ist auch die Fläche für Abwasseranlagen-Schmutzwasserpumpwerk textlich festzusetzen.	Es ist eine entsprechende Fläche in der Planzeichnung als Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen – Schmutzwasser berücksichtigt. Eine weitere Konkretisierung als textliche Festsetzung ist planungsrechtlich nicht erforderlich.	teilweise berücksichtigen
7.10 Abwasserpumpwerkes Die Notwendigkeit des Abwasserpumpwerkes ist in der Begründung ausführlicher zu beschreiben.	Die Begründung zum Bebauungsplan wird wie folgt ergänzt: Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Trennverfahren. Hinsichtlich der schmutzwasser-technischen Erschließung ist eine Anbindung an das bestehende Schmutzwassernetz in der Schlutuper Straße erforderlich. Aufgrund der Topographie ist es voraussichtlich nicht möglich, das Gebiet im Freigefälle anzuschließen. Im Nordwesten des Bebauungsplangebiets wird eine Fläche für eine öffentliche Pumpstation vorgesehen, die direkt an die Haupterschließung angebunden ist.	berücksichtigen
7.11 Behandlung Regenwasser In der Begründung sind die Auflagen zur Entwässerung bezüglich der Versickerung des Niederschlagswassers eindeutiger zu beschreiben. Eine Aussage, dass eine Versickerung auf den Grundstücken angedacht ist, ist in diesem Falle nicht ausreichend, da die gesamte Erschließung nur auf Basis einer dezentralen Versickerung gesichert ist. Sofern die vollständige Versi-	Der wasserwirtschaftliche Begleitplan wurde mittlerweile in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck und der unteren Wasserbehörde überarbeitet. Wie angeregt wird eine entsprechende Beschreibung des Regenwasserkonzeptes in der Begründung zum Bebauungsplan übernommen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ckerung des Niederschlagswassers auf den jeweiligen Grundstücken erfolgt, wird keine RW-Kanalisation hergestellt und die Niederschlagswasser-Beseitigungspflicht auf den jeweiligen Eigentümer übertragen. Damit entfällt ein Anschluss- und Benutzungsrecht für RW. Dies ist in der Begründung zu erläutern und dann auch so festzusetzen.		
7.12 Entwässerungstrasse mittige Grünachse In der Begründung zum Bebauungsplan (Pkt. 5.6.3) wird ausgeführt, dass die Entwässerungstrasse zum Transport des Regenwassers in der mittleren Grünachse als besonderes Gestaltungselement oberirdisch verlaufen soll. Aus Sicherheitsgründen darf die Einstauhöhe maximal 30 cm betragen. Die vorhandenen Fußwege sind so anzulegen, dass im Fall eines Regenereignisses keine Einschränkungen der Benutzbarkeit der Wegebeziehung entstehen." Diese Aussage muss geprüft und nachgewiesen werden, da das Gefälle des Geländes eine komplette Ableitung des Niederschlagswassers von der Straße in die Mulde nicht zulässt. Die nördlichen Straßen liegen tiefer als die Mulde.	Das Regenwasser, welches auf den öffentlichen Straßen anfällt, wird in einem ersten Schritt in Retentionstiefbeeten und Retentionsbaumscheiben gesammelt, bei Bedarf in eine straßenbegleitende Rinne eingeleitet und dann in der Mulde versickert. Bei hohem Wasseranfall wird es (statistisch einmal jährlich) in den landschaftsbeschützen Bestandteil abgeführt. Die Berechnungen können dem wasserwirtschaftlichen Begleitplan entnommen werden. Die nördliche Erschließungsachse erhält ebenfalls Retentionstiefbeete, Retentionsbaumscheiben und Rinnen. Wenn erforderlich wird es anschließend in den landschaftsgeschützen Bestandteil eingeleitet. Die Details hierzu können dem Vermerk zur Überarbeitung des wasserwirtschaftlichen Begleitplans entnommen werden.	berücksichtigen
7.13 Schmutzwasserentsorgung Es fehlen Angaben zu den geplanten EW Werten (Einwohnerwerten) und deren Umrechnung nach EW-Werten. Dies ist für den Schmutzwasseranfall entscheidend.	Die Einwohner:innenwerte können aus den Wohneinheiten ermittelt werden, die unter Pkt. 7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung – Zusätzliche Wohneinheiten – entnommen werden können.	Kenntnisnahme
7.14 Straßenraum Im Straßenraum sollen großkronige Bäume gepflanzt werden. Die Vereinbarkeit mit den Retentionstiefbeeten (Wartung, Bodenaustausch, etc.) und den SW-Kanälen und Hausanschlussleitungen in der Straßenverkehrsfläche, zumal die Straße auch noch verschwenkt werden soll, ist zu prüfen und zu berücksichtigen.	Die Straßenbäume werden nach den entsprechenden Vorschriften fachgerecht gepflanzt. Die detaillierte Planung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und der unteren Naturschutzbehörde.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.15 <u>Abwasserbeseitigungspflicht</u> In der Begründung zum Bebauungsplan (Pkt. 5.4.3) wird beschrieben, dass die Abwasserbeseitigungspflicht, für die privaten Grundstücke auf die Grundstückeigentümer übertragen wird, da höhenmäßig kein Anschluss an das öffentliche Netz möglich ist. Zur Grundstücksentwässerung, welche vorrangig die Dachflächen betrifft, ist ein unterirdisches Rigolen-System denkbar. Die Abflüsse der Dachflächen sind nur gering durch die Luft verschmutzt, daher ist diese Versickerungsanlage ohne vorherige Behandlungsmaßnahme zulässig“. Höhentechnische wäre ein Anschluss für RW möglich, das Problem stellt die Vorflut (Medebek) dar, da das Gewässer bereits jetzt überlastet ist. Zudem ist der Erlass A-RW1 anzuwenden. Danach muss das Niederschlagswasser auf den Grundstücken selber versickert werden. Der Grünstreifen in der Mitte des B-Plangebietes müsste als private Fläche ausgewiesen werden. Die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser benötigt die Zustimmung der Wasserbehörde. Dazu muss eindeutig nachgewiesen werden, dass eine Versickerung vor Ort in dem dazu nötigen Umfang erfolgen kann. In dem aktuellen Bearbeitungsstand und aus den dargelegten Gründen, muss die Erschließung, aus entwässerungstechnischer Sicht, aktuell als nicht gesichert angesehen werden.	Der wasserwirtschaftliche Begleitplan wurde mittlerweile in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck und der unteren Wasserbehörde überarbeitet. Wie angeregt wird eine entsprechende Beschreibung des Regenwasserkonzeptes in der Begründung zum Bebauungsplan übernommen. Daneben werden erforderliche Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen. Das Entwässerungssystem ist mit den entsprechenden Fachbehörden abgestimmt. Damit sind alle Maßnahmen zur Sicherung der wassertechnischen Erschließung passend, um das Wasser auf den jeweiligen Baugrundstücken zurückzuhalten, zu verdunsten bzw. zu versickern. Sobald Regenwasser, welches auf einer privaten Fläche anfällt, in den mittigen Grünstreifen eingeleitet würde, handelt es sich um eine Entwässerungsanlage, für die die EBL zuständig wäre. Die EBL zäunt grundsätzliche alle Entwässerungsanlagen ein. Da aber die Einzäunung des mittigen Grünstreifens städtebaulich nicht tragbar ist, erfolgt eine strikte Trennung zwischen Regenwasser, welches auf privaten und welches auf öffentlichen Flächen anfällt. In den mittigen Grünstreifen wird nur Regenwasser eingeleitet, welches auf den öffentlichen Straßen und Plätzen anfällt. Damit verbleibt die Fläche in der Verwaltung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr und wird nicht eingezäunt.	berücksichtigen
Nr. 8 HL, Bereich 4.041 Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 23.02.2021)		
8.1 <u>Frei- und Rückzugsflächen</u> Aus Sicht der Bereichs Jugendarbeit ist zu prüfen, ob genügend Frei- und Rückzugsflächen unbebaut bleiben, die von Kindern- und Jugendlichen für informelle Treffen und Rückzugorte in der Freizeit genutzt werden können. Die öffentlichen Flächen sollen Aufenthalts- bzw. Betätigungsmöglichkeiten für ältere Jugendliche bieten.	Der das geplante Wohngebiet umgebende Grüngürtel und der bestehende Bolzplatz bieten ausreichend Aufenthaltsräume und Rückzugsräume für Jugendliche.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
8.2 Wohnraumbedarf Der Bereich Familienhilfen / Jugendamt weist auf den Bedarf an kleinen Wohnungen für junge Erwachsene (Einzelpersonen), die im Rahmen der Verselbständigung in eigenen Wohnraum ziehen als auch für Alleinerziehende mit Kindern, die im Anschluss an einen stationären Aufenthalt in einer Mutter/Kind-Einrichtung Wohnraum benötigen.	Der mit dem Team Wohnraumförderung abgestimmte Wohnungsmix für den sozialen Wohnungsbau sieht entsprechende Wohnungen vor. Der Wohnungsmix wird im Rahmen der Grundstückverkäufe vertraglich gesichert.	berücksichtigen
Nr. 9 HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 23.02.2021)		
9.1 Archäologische Untersuchung In Berücksichtigung der Stellungnahme der Abteilung Archäologie wird nach Beräumung der Kleingartenanlage über die KWL eine archäologische Voruntersuchung (Baggerprospektion) durchgeführt werden. Das Plangebiet soll dafür ab Mitte April 2021 zur Verfügung stehen. Die Voruntersuchungen werden etwa 6 Wochen in Anspruch nehmen. Sollten bei den Voruntersuchungen archäologische Kulturdenkmale nach § 2 Denkmalschutzgesetzt Schleswig-Holstein (DSchG S-H), ist gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu verfahren. Eine Entscheidung über weitere Maßnahmen kann erst nach erfolgter Voruntersuchung erfolgen. Ggf. sind archäologische Ausgrabungen durchzuführen. Werden umfangreichere archäologische Untersuchungen, Bergungen, Dokumentationen und Veröffentlichungen notwendig, ist der Träger des Vorhabens im Rahmen des Zumutbaren gem. § 14 DSchG S-H zur Deckung der Gesamtkosten verpflichtet. Vor Bodeneingriffen ist die rechtzeitige Information der Oberen Denkmalschutzbehörde zwingend erforderlich.	Die archäologische Untersuchung ist bereits erfolgt, gegen die Bebauung des Plangebietes bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine weiteren Bedenken. Da das Areal nicht flächendeckend untersucht wurde, ist jedoch das Vorhandensein einzelner archäologischer Funde nicht auszuschließen. Daher sind eventuelle weitere archäologische Untersuchungen bei Baumaßnahmen einzuplanen. Vor Bodeneingriffen ist eine rechtzeitige Benachrichtigung des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege erforderlich. Dieses Erfordernis ist unter „Hinweise“ aufgenommen.	Kenntnisnahme
Nr. 10 HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 24.02.2021)		
10.1 Flächenbilanz	Die Flächenbilanz wird unter Pkt. 5.1 in der Begründung zum Bebauungsplan entsprechend ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Differenzierung der privaten und öffentlichen Grünflächen in der Flächenbilanz unter Pkt. 5.1 in der Begründung zum Bebauungsplan.		
10.2 Retentionsbeete In der Begründung unter Punkt 5.4.3 Regenwasserbehandlung steht: „*Retentionstiefbeete liegen unter dem Straßenniveau und werden zum Beispiel durch Schlitzborde mit überschüssigem Wasser von der Fahrbahn beschickt. Das Niederschlagswasser sammelt sich im Beet und versickert von dort nach und nach. Wichtig ist eine Bepflanzung mit Pflanzen welche gut Staunässe abkönnen. Geneignet wären unter anderem Birken, Feldahorn, Schneeball, Holunder und Sumpfdotterblumen.*“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr führt aus, dass sich das Klima zu Klimaextremen hin entwickelt. Deswegen wird es neben den Starkregenereignissen auch zu Trockenperioden kommen. Straßenbegleitgrün, wenn es in Retentionsbeeten steht, sollte daher für einen wechselfeuchten Standort geeignet sein, und nicht für Staunässe. Die Pflanzenbeispiele sind anzupassen.	Der zitierte Vorschlag zur Bepflanzung der Retentionstiefbeete ist lediglich ein beispielhafter Vorschlag im wasserwirtschaftlichen Begleitplan. Die Bepflanzung der Retentionstiefbeete wird im Rahmen der Realisierungsplan vom Bereich Stadtgrün und Verkehr in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde bestimmt.	berücksichtigen
10.3 Regenwasserbehandlung In der Begründung unter Punkt 5.4.3 Regenwasserbehandlung steht: „*Beispielsweise im Bereich, wo sich die Gehwege im Grünstreifen kreuzen, können Wasserspielplätze für Kinder integriert werden. Die Spielplätze führen das Wasser in gepflasterten Rinnen zu den Wasserspielgeräten, wie Schrauben und Becken. Von den Spielplätzen läuft das zugeleitete Regenwasser dann weiter zum Versickern in die angrenzenden Mulden.“* Der Bereich Stadtgrün und Verkehr führt aus, das Im Bereich von Regenwassermulden insbesondere bezogen auf Starkregenereignissen zum Schutz der Kinder keine Spielplätze liegen sollten. Deswegen wird angeregt das Spielplatz-Symbol am tiefsten Punkt der Retentionsfläche zu entfernen und den Textteil entsprechend umzuformulieren.	Es wird kein Spielplatz im Bereich von überflutungsgefährdeten Flächen geplant. An den Kreuzungspunkten könnten gepflasterte Rinnen oder ähnlich gestaltete Flächen angeordnet werden, die die geplante Regenwasserbewirtschaftung u.a. für Kinder sichtbar macht, der Begriff Spielplatz ist hier nicht richtig angebracht, die Begründung zum Bebauungsplan wird entsprechend angepasst. Die Ausführung der Entwässerungsmulde wird bezüglich der benötigten Fläche und Rückhalteanforderung im Bebauungsplan festgesetzt, die differenzierte Ausführungsplanung wird im Rahmen der Realisierung der Erschließungsmaßnahmen durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr mit dem Erschließungsträger KWL abgestimmt. Im nördlichen Grüngürtel wird auf einen Kinderspielplatz neben dem Notwasserweg verzichtet.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.4 Abgegrenzte Spielbereiche In der Begründung unter Punkt 5.5.1 steht: „*Um bezüglich der Entwässerungsfunktion Gefährdungen für spielende Kleinkinder zu verhindern, sollen kleine abgeschlossene d.h. durch Hecken abgegrenzte Bereiche mit Spielgeräten vorgesehen werden.*“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt diese Spielbereiche ab. Die Kommune hat keine Verpflichtung, Spielbereiche im öffentlichen Raum für Kleinkinder zu schaffen. Außerdem behindern Hecken zwar Kinder, um hindurchzulaufen, aber Wasser wird von Hecken nicht abgehalten. Im Gegenteil, die Sicht auf die Mulden wird behindert, um ggf. ankommendes Wasser frühzeitig zu erkennen.	Gemeint sind kleine Kinder im Vorschulalter zwischen drei und sechs Jahren. Für diese Altersgruppe ist ein Spielplatzangebot erforderlich. Die mittige Grünachse soll neben der Entwässerungsfunktion als Grünfläche hergerichtet und genutzt werden. Die Mulden für die Regenwasserbehandlung erstrecken sich dabei nicht auf die gesamte Grünfläche, so dass ausreichend Platz zum Spielen, Verweilen usw. verbleibt. Dabei könnte die Pflanzung von Hecken, die kleine abgeschlossene Bereiche bilden, eine Form der Gestaltung sein. Es war jedoch selbstverständlich nicht vorgesehen, diese in überschwemmungsgefährdete Bereiche zu platzieren. Die detaillierte Ausführungsplanung zur Herrichtung der Grünfläche wird im Rahmen der Realisierung der Erschließungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr festgelegt.	Kenntnisnahme
10.5 Alleebäume Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert gemäß der Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen für die 33 Ersatzpflanzungen der 12 zu fällenden Linden einen Mindeststammumfang von 18/20 cm statt des festgesetzten Stammumfanges von 12/14 cm. Außerdem ist der Begriff „einheimische“ zu streichen, da die meisten einheimischen Gehölze durch die extremen Standortbedingungen an innerörtlichen Straßen nicht oder nur mit großen Einbußen wachsen. Ausschlaggebend ist an Straßen ausschließlich die jeweils zu analysierenden Standortbedingungen.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den landschaftsplanerischen Fachbeitrag, der die Grundlage für die im Bebauungsplan zu treffenden Festsetzungen bildet. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sehen für die Alleebäume einen Stammumfang von mindestens 20 cm vor und beinhalten das Wort heimisch nicht. Insofern ist die Stellungnahme bereits berücksichtigt.	berücksichtigen
10.6 Spielplatzbedarf In der Begründung unter Punkt 7.2.1 wird ein zusätzlicher Spielplatzbedarf beschrieben, der im Bereich des Grüngürtels zum geschützten Landschaftsbestandteil untergebracht werden soll. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Fläche am tiefsten Punkt der Retentionsflächen nicht als Spielplatz auszuweisen. Der zu einem Kinderspielplatz aufgewertete Ballspielplatz ist mit	Im Bebauungsplan 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld werden 270 Wohneinheiten im westlichen Teil vorwiegend im Geschosswohnungsbau und 135 Wohneinheiten im östlichen Teil vorwiegend in Doppel- und Reihenhäusern planungsrechtlich ermöglicht. Aufgrund der zu erwartenden Bewohner:innenstruktur wird im westlichen Teil von 1,2 Kindern je WE und im westlichen Teil von 2 Kindern je WE ausgegangen. Legt man jedem Kind einen Bedarf von 10 m² Spielplatzfläche zugrunde, so	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einem maximalen Abstand von 350 m Luftlinie ausreichend für das neue Baugebiet.	ergibt sich ein Bedarf von rund 6.000 m². Der vorhandene Bolz- und Spielplatz hat eine Größe von 6.700 m². Da dieser Bereich jedoch auch aus dem Bestand genutzt wird, sollen in den geplanten Grünflächen mittig und im Norden des Plangebietes im Rahmen der Realisierungsplanung Spielbereiche vorgesehen werden. Da die Grünflächen von der Hansestadt Lübeck selbst gestaltet werden, kann auf weitere Festsetzungen im Bebauungsplan verzichtet werden. Selbstverständlich werden die Spielflächen nicht innerhalb von Entwässerungsmulden errichtet.	
10.7 Kostenschätzung In der Begründung unter Punkt 9.1 zu mittelbaren Kosten wird ausgeführt, dass die Kosten für die Herrichtung der öffentlichen Grünanlagen und die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen inklusive der Flächenbereitstellung im Rahmen der förmlichen Behördenbeteiligung geschätzt werden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bemängelt die unpräzise Formulierung hinsichtlich einer etwaigen Aufgabenzuordnung und weist daraufhin, dass vom Bereich Stadtgrün und Verkehr keine Kostenschätzungen vorgenommen werden. Die Erschließung soll gem. Ausführungen in der Begründung durch KWL GmbH erfolgen. Von der KWL GmbH werden zur Erstellung der Entwurfsunterlagen fachkundige Planungsbüros zu beauftragen sein, welche im Rahmen ihrer Fachplanung Kostenschätzungen vornehmen.	Die in der Begründung angegebenen Kosten basieren auf einer Kostenschätzung eines beauftragten Ingenieurbüros sowie den Erfahrungswerten der KWL, die regelmäßig Erschließungsmaßnahmen für die HL durchführt. Eine Begründung zum Bebauungsplan setzt sich mit den städtebaulichen Zielen der Planung und den darauf basierenden Festsetzungen auseinander, die Angabe von Kosten bezieht sich ebenfalls auf die Bodenordnung und soll lediglich belegen, dass die Belange der Wirtschaftlichkeit ausreichend berücksichtigt wurden.	Kenntnisnahme
10.8 Unterhaltung Grün- und Verkehrsflächen Aufgrund der erhöhten Flächenbilanz für öffentliche Grün- und Verkehrsflächen benötigt der Bereich Stadtgrün und Verkehr statt der bisher angegebenen zusätzlichen 0,63 Vollarbeitszeitkräften aktuell 0,70 Vollarbeitszeitkräfte.	Die Angabe ist nicht bebauungsplanrelevant. Der Ansatz ist in der Haushaltsplanung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr zu berücksichtigen.	berücksichtigen
10.9 Wegeverbindung südöstlicher Spielplatz Der dargestellte „Geh- und Radweg in öffentlichen Grünanlagen“ wird im Bereich des südöstlichen Spielplatzes durch Baumreihen	Es handelt sich hier um eine bereits bestehende Wegeverbindung, die von der ehemaligen Kleingartenanlage zum bestehen-	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
hindurchgeführt. Beim einem Ausbau des Weges wären aufgrund der Tiefe des Wegeaufbaus die Bäume neben dem Weg nicht zu erhalten.	den Grünzug führt und als Gehrecht im Bebauungsplan eingetragen ist. Ein Ausbau der Wegeverbindung resultiert aus der Festsetzung nicht.	
10.10 Straßenbäume Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hält entgegen der Festsetzung im Bebauungsplan statt 16 cm einen Mindeststammumfang von 18-20 cm gemäß der Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen im Wohnquartier für erforderlich.	Der Mindeststammumfang wird der Anregung folgend von 16 cm auf 18 cm in der textlichen Festsetzung vergrößert.	berücksichtigen
10.11 Verkehrsgutachten Betrachtung Knotenpunkte Bereits am 29.04.2020 sind durch das hiesige Sachgebiet Verkehrseinrichtungen diverse Fragen/Anregungen zum Verkehrsgutachten gestellt/gegeben worden. Die Tatsache, dass teilweise angrenzende Knotenpunkte nach wie vor nicht im Gutachten betrachtet werden, stößt hier auf Unverständnis. Das aktuelle Verkehrsgutachten weist nur bedingt Antworten auf die damaligen Fragen auf. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wiederholt an dieser Stelle die seinerzeit aufgeworfenen Fragen mit der Bitte um Beantwortung im Verkehrsgutachten:1.) So heißt es auf Seite 25, dass 65% (Anm.: im aktualisierten Gutachten auf 80 % erhöht, was von hier aus als realistisch angesehen wird) der Verkehre des Plangebietes den südlichen Teil der Schlutuper Straße benutzen. Es wird hinterfragt, warum folgende signalgeregelten Knoten gar nicht betrachtet wurden? - Waldersee/Wallbrechtstr. - Schlutuper Str./Marlistr. - Schlutuper Str./Kantstr.	Die verkehrlichen Auswirkungen eines Bauvorhabens werden in einem räumlichen Umgriff betrachtet, der spürbare Auswirkungen erwarten lässt. Eine Zunahme der Gesamtverkehrsstärke am Knotenpunkt Schlutuper Straße / Marlistraße von 2 % ist keine verkehrlich relevante Veränderung. Aus dem gleichen Grund wurde der Knotenpunkt Walderseestraße / Wallbrechtstraße ebenfalls nicht betrachtet. Der Knotenpunkt Schlutuper Straße / Kantstraße wurde nicht betrachtet, weil die Betrachtung exemplarisch erfolgte und stattdessen der unsignalisierte Knotenpunkt Schlutuper Straße / Marliring betrachtet wurde. Der Knotenpunkt Schlutuper Straße / Kantstraße ist zwar für die Erschließung der Einkaufsmärkte wichtig, allerdings werden gem. Mobilitätskonzept diese Verkehre ganz überwiegend als Nahmobilität zu Fuß bzw. mit dem Rad abgewickelt. Im Übrigen bleibt auch hier die zu erwartende Mehrbelastung mit 6 % deutlich unter einer relevanten Veränderung.	nicht berücksichtigen
10.12 Verkehrsgutachten Quell- / Zielverkehr In der Verkehrsverteilung in Abb. 15 wird nur der Quellverkehr dargestellt, nicht jedoch der Zielverkehr. Warum? Es wäre hilf-	Die Ziel- und Quellverkehre sind grundsätzlich gleich groß, weil vereinfachend immer davon ausgegangen wird, dass jeder Weg am selben Tag wieder einen Rückweg hat. In den Berechnungen zur Verkehrsqualität und zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit erfolgt allerdings immer eine Betrachtung der	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
reich zu sehen, welche Bestandsbelastungen aus welchem Zeitraum vorliegen und was an welchen Stellen an Mehrverkehr erzeugt wird.	morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenstunden, die mit den zusätzlichen Verkehren überlagert werden. Die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität – auch im Vergleich zur derzeitigen Situation – sind ausführlich und damit ausreichend dokumentiert.	
10.13 Verkehrsgutachten Quellverkehr Die Verbindung von der Schlutuper Straße - ausgehend vom Plangebiet - in Richtung Nordtangente wird gar nicht betrachtet. Der Weg über die Arnimstraße wird als nicht realistisch angesehen. Hier wird man doch eher den Weg über die Marlistraße wählen. In Abb. 15 wird weiterhin davon ausgegangen, dass von der Schlutuper Straße 10% des Verkehrs über den Marliring und 5% über die Marlistraße abfließen. Auch hier wird der Weg über den Marliring als nicht sehr attraktiv angesehen, um in Richtung Nordtangente zu fahren (z.T. temporeduziert, schlechte Sichtbeziehung an Einmündung Arnimstraße). In der Realität haben wir am Knoten Schlutuper Str./Marlistraße zudem einen Rechtsabbiegeanteil in die Marlistraße Richtung Norden von ca. 21%, daher soll die Aufteilung der Quellverkehr an diesen Wert angelehnt werden.	Die Verbindung über die Marlistraße wird durchaus betrachtet, allerdings gilt auch hier die Verhältnismäßigkeit: die zusätzliche Belastung liegt bei 2 %, so dass sich eine weitere Bemessung erübrigt. Es geht nicht nur um die Fahrbeziehung zur Nordtangente, sondern insgesamt um die Beziehungen im Stadtteil und darüber hinaus. Im Übrigen war der ursprünglich von den Gutachtern gewählte Weg über die Arnimstraße, der die Schlutuper Straße stadteinwärts entlasten würde, von der Verkehrsplanung der Hansestadt Lübeck als unrealistisch dargestellt worden. Der Anteil der Rechtsabbieger wurde mit 15 % gewählt, die über den vorhandenen Rechtsabbiegestreifen abgewickelt werden können. Die von den Stellungnehmenden angesprochene Alternative mit 21 % Rechtsabbieger entlastet die Geradeausrichtung und damit den Knotenpunkt insgesamt. Die von den Gutachtern gewählte Aufteilung liegt folglich auf der “sicheren Seite”.	nicht berücksichtigen
10.14 Verkehrsgutachten Berechnung Knotenpunkte Im aktuellen Verkehrsgutachten wird folgende Aussage getätigt: „An den beiden äußeren Knotenpunkten (Arnimstraße / Edelsteinstraße / Wesloer Landstraße / Schlutuper Straße und Marlistraße / Walderseestraße/ Schlutuper Straße) beträgt die Zunahme der Fahrten durch die Entwicklung des neuen Quartiers nur noch etwa 2 % und liegt damit im Rahmen der allgemeinen verkehrlichen Schwankungen.“ Am Knoten Schlutuper Straße/Arnimstraße (KP 3) wird die Verkehrszunahme mit 2% angegeben und dafür wird auch eine Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt. Am Knoten Schlutuper Straße/Marlistraße erfolgt dies jedoch nicht. Warum? KP 3 ist in seiner aktuellen Be-	Der Hinweis ist nachvollziehbar und resultiert aus der früheren Betrachtung, die deutlich mehr Verkehr über die Arnimstraße geschickt hat. Diese Aufteilung wurde auf Hinweis der städtischen Verkehrsplanung geändert. Die ausführliche Betrachtung des Knotenpunktes Schlutuper Straße / Arnimstraße ist insofern ein Relikt früherer Betrachtungen, schadet aber nicht. Aus gutachterlicher Sicht ist die detaillierte Betrachtung bei derart geringen Belastungsänderungen nicht notwendig und – der Hinweis sei erlaubt – fachlich auch sehr unüblich. Es ist zwar nicht ganz klar, welcher Knotenpunkt exakt damit gemeint ist, der beschriebene Effekt ist aber durchaus nachvollziehbar. Die Qualitätsstufen werden über die mittlere Wartezeit bestimmt und die Grenze zwischen den Qualitätsstufen C und D	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
lastung jedoch weitaus weniger kritisch, als der Knoten Schlutuper/Marlistraße. Diese Vorgehensweise ist daher nicht nachvollziehbar. Ebenso ist nicht nachvollziehbar, wie diese Zahlen zustande kommen, denn an keiner Stelle werden Belastungszahlen im Bestand dargestellt, so dass nicht einmal einzuschätzen ist, um wieviel Verkehr in absoluten Zahlen es sich handelt. So hatte der Knoten Schlutuper/Marlistraße in 2017 eine Gesamtbelastung von 33.217 Kfz/24h (das stammt aus einer Verkehrszählung, die hier nicht dargestellt ist). 2% davon sind 664 Kfz/24h. Das sind etwa 60-70 Kfz/h. Das Erschließungsgebiet hat max. eine Verkehrserzeugung von 1.200 Kfz/24h, das sind etwa 120 Kfz/h. 55% davon (Abb. 15) sind 66 Fahrzeuge pro Stunde, die in Richtung Schlutuper/Marlistraße abfließen. Das passt also, ist aber anhand des Gutachtens nicht nachzuvollziehen. Geht man dann noch einen Knotenpunkt weiter und rechnet die 66 Fahrzeuge dazu, verschlechtert sich die Qualitätsstufe von C auf D, wobei ich hier Zahlen von 2015 zugrunde gelegt habe. Aber auch das taucht im Verkehrsgutachten weiterhin nicht auf, was damit nur als unvollständig zu bezeichnen ist. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um entsprechende Überarbeitung des Verkehrsgutachtens dahingehend, dass die oben genannten Kritikpunkte im Gutachten aufgeklärt bzw. transparent / nachvollziehbar werden.	liegt bei signalisierten Knotenpunkten bei einer mittleren Wartezeit von 50 Sekunden (Kfz-Verkehr). In den Berechnungen kann bereits ein zusätzliches Fahrzeug den Sprung von C nach D bewirken. Im Übrigen bezeichnet aber selbst die Qualitätsstufe D eine noch ausreichende Verkehrsqualität.	
10.15 <u>Öffentliche Parkplätze</u> In der Begründung unter Punkt 5.3.3 wird erklärt, dass öffentliche Parkplätze in der Quartiersgarage untergebracht werden sollen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, die Formulierung dahingehend etwas zu ändern, weil auch im Querschnitt der Planstraße A, im vorgesehenen verkehrsberuhigten Bereich, Parkplätze angeordnet werden sollen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.	Es ist nicht vorgesehen, innerhalb der Planstraße A öffentliche Parkplätze anzubieten. Die Parkplätze sollen sämtlichst in der Quartiersgarage untergebracht werden. Der Bebauungsplan setzt grundsätzlich nur die maximale Ausdehnung der Verkehrsflächen fest. Die angegebenen Straßen-Querschnitte dienen lediglich der Information ohne Normcharakter. So wurde im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes geprüft, ob es möglich wäre, auch Parkplätze in der Planstraße unterzubringen; falls es sich im Laufe der Zeit und Nutzung der Straße als erfor-	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	derlich darstellt, wäre eine Anpassung möglich. Um hier Missverständnissen vorzubeugen, werden die entsprechenden Darstellungen korrigiert.	
10.16 Zufahrten Doppelhäuser Im bisherigen Planungsprozess zum städtebaulichen Konzept ist durch die Beteiligung des hiesigen Bereichs bereits darauf hingewiesen worden, dass es sinnvoll ist, die Zufahrten insbesondere der Doppelhäuser festzulegen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet daher um eine entsprechende Festsetzung.	In Berücksichtigung der Anregung wird die Festlegung der Zufahrtsbereiche zu den am südlichen und nördlichen Plangebietsrand gelegenen Doppelhäusern im Bebauungsplan ergänzt.	berücksichtigen
10.17 Geh- und Radweg Schlutuper Straße Der linksseitige Geh-/Radweg in der Schlutuper Straße (Schnitt A-A) wies u.E. in der bisherigen Diskussion eine Breite von 3,50 m auf. In der aktuellen Darstellung ist er auf 3,00 m reduziert worden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Änderung bzw. Begründung, warum dieser von 3,50 m auf 3,00 m reduziert wurde.	Die Darstellung der Straßenquerschnitte ist eine Darstellung ohne Normcharakter, ausschlaggebend als Festsetzung ist lediglich die Breite der gesamten Verkehrsfläche. Nach dem zur Information beigefügten Regelquerschnitt steht stadtauswärts für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eine insgesamt 6,0 m breite Fläche zur Verfügung, somit ist die Fläche ausreichend bemessen. Die exakte Ausbildung des Querschnitts wird hinsichtlich des Erhalts möglichst vieler Alleebäume in der Breite etwas variieren. Die Umgestaltung der Schlutuper Straße wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr im Detail abgestimmt.	Kenntnisnahme
10.18 Retentionstiefbeete Die Querschnitte B-B und C-C der Planstraße A wiesen bisher kastenförmige Retentionstiefbeete auf. Die jetzige Darstellung zeigt Mulden auf, in der Begründung werden jedoch weiterhin Retentionstiefbeete mit Schlitzborden beschrieben. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet, die textlichen Erläuterungen mit der zeichnerischen Darstellung in Einklang zu bringen, so dass Flächen für etwaige Bordanlagen in der Querschnittsbreite berücksichtigt werden können.	Die Retentionstiefbeete sind Bestandteil des Entwässerungskonzeptes und werden im Rahmen der Ausführungsplanung des Erschließungsringes in den Straßenverkehrsentwurf eingefügt. Die Bauleitplanung legt diesbezüglich lediglich die Grundlagen fest. Die im Bebauungsplan ausgewiesene Fläche mit mindestens 11,0 m Breite ist ausreichend bemessen, um sowohl die Retentionsbeete aufzunehmen als auch die erforderliche Querschnittsbreite für die Fahrbahn zu gewährleisten.	Kenntnisnahme
10.19 Darstellung Planstraße A	Die baulichen Verschwenkungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung des Erschließungsringes in Abstimmung mit	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Gemäß städtebaulichem Konzept soll die Planstraße A im Bereich der vorgesehenen Verkehrsberuhigung zur Geschwindigkeitsreduzierung baulich verschwenkt / einengt werden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, einen weiteren Querschnitt ohne Normcharakter in die Planzeichnung aufzunehmen, aus dem etwaige verbleibende Fahrspurbreiten ersichtlich sind.	dem Bereich detailliert festgelegt. Die Breite der Fahrspur, des Fußgängerbereiches und des Grünstreifens wird nicht verändert, lediglich der Grünstreifen wird abwechselnd links bzw. Rechts geführt.	

Aufgestellt: Lübeck, den 10.03.2022

Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtplanung und Bauordnung / 5.610.4

07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld - TEIL A - PLANZEICHNUNG

07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld TEIL A - PLANZEICHNUNG

ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.November 2017 (BGBl. I S. 3786, in Verbindung mit der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S. 58), geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 04.05.2017, BGBl. I S. 1057).

I. FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB §§ 1 bis 11 BauNVO)

- WA1 — Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO)
  Teilgebiete **WA1 - WA 15**
- SO1 — Sonstige Sondergebiete mit Zweckbestimmung (§ 11 BauNVO)
- Zweckbestimmung: **SO** - Quartiersgarage (Parkhaus)

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

- GRZ 0,3 — Grundflächenzahl
- II — Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 16 BauNVO)

- o — offenen Bauweise
- D, E — nur Doppelhäuser / Einzelhäuser zulässig
- H — nur Hausgruppen (Reihenhäuser) zulässig
- Baulinie
- Baugrenze

Flächen für Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 Abs. 6 BauGB)

- Flächen für Gemeinbedarf
- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kindergarten/Kindertagesstätte

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
- V — Verkehrsberuhigter Bereich
- F — Bereich für Fußgänger / Fahrräder / Außengastronomie / Feuerwehr Anlieger / Ver- und Entsorgungsträger
- Einfahrtsbereich
- **Geh- und Radwege** in Wohngebieten (öffentlich)

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

- Flächen für Ver-und Entsorgungsanlagen
- Elektrizität
- Abwasser
- Abfall
- Notwasserweg (Freihaltezone für Wasserabfluss bei Starkregen)
- Rinne 3,00 m (Bereich zur Sammlung von Regenwasser)
- Übergreifende Festsetzung: Öffentliche Grünfläche und Anlage zur Regenwasserrückhaltung bzw. Regenwasserversickerung
- Übergreifende Festsetzung: Private Grünfläche und Anlage zur Regenwasserrückhaltung bzw. Regenwasserversickerung
- Übergreifende Festsetzung: Sondergebiet (Quartiersgarage) und Anlage zur Regenwasserrückhaltung bzw. Regenwasserversickerung
- Übergreifende Festsetzung: Allgemeines Wohngebiet (Stellplatzanlage) und Anlage zur Regenwasserrückhaltung bzw. Regenwasserversickerung

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche (ÖFF.) — Spielplatz — Bolzplatz
- Öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung: (ÖG 1) = Grünverbindung, Parkanlage, Retentionsfläche
- Geh- und Radweg in öffentlichen Grünanlagen
- Private Grünfläche (PRIV.)

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)

- Umgrenzung von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
- Flächen zum Anpflanzen von Hecken (1 m breit)
- Anpflanzung von Einzelbäumen im Straßenraum (Beispiel)
- Erhaltung von Einzelbäumen im Straßenraum (Allee - Schlutuper Straße)

Regelungen für die Stadterhaltung und den Denkmalschutz (§ 9 Abs. 6 , § 172 Abs. 1 BauGB)

- D — Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen

Sonstige Planzeichen

Vorkehrungen für den passiven Schallschutz gem § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

- Isophone - Linie Verkehr 45 dB(A) nachts - siehe hierzu textl. Festsetzung Nr. 16.1
- Bereich für Lärmschutzvorkehrungen (Gewerbelärm) an Gebäuden - siehe hierzu textl. Festsetzung Nr. 16.2 und 16.3
- Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze,Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)
- St / GSt — Stellplätze / Gemeinschaftsstellplätze
- GMÜ — Gemeinschafts-Müllentsorgungsanlage - siehe hierzu textliche Festsetzung Nr. 4.1
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung - nach Art oder Maß
- Mit Geh-(**G**), Fahr- (**F**) und / oder Leitungsrechten (**L**) zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)
- **G-F-L** — Geh-, Fahr-und/oder Leitungrechte - siehe hierzu textliche Festsetzung Nr. 13.1
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND KENNZEICHNUNGEN

- LB — Geschützter Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld" gem. § 21 Landesnaturschutzgesetz
- Allee (geschützter Teil) gem. § 25 Landesnaturschutzgesetz
- Fresnelzone der Richtfunkverbindungen

III. DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

- Arkade
- Grundstücksgrenze in Aussicht genommen (Vorschlag)
- 14.00 — Bemaßung - Angaben in Meter
- (33) — Nummerierung Baufelder
- POLLER — Absperrpoller/Kipp-Pfosten
- HBP — Höhenbezugspunkt
- künftig entfallende Einzelbäume
- künftig entfallender Bereich aus dem geschützten Landschaftsbestandteil "Lauerhofer Feld"

IV. PLANGRUNDLAGE

- Flurstücksgrenzen (vorhanden)
- künftig entfallende Flurstücksgrenze
- vorhandene Bebauung
- Gemarkungsgrenzen
- Flurgrenze
- 50/3 — Flurstücksnummern
- vorhandene Bäume - Bestand

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

G:\150-CAD-Arbeitsbereich\B-PLAN\NG\07-32-00\CAD\B-07-32-00-PLan2-default.dwg-Planzeichnung+Legende A3

Anlage 4

Bebauungsplan 07.32.00
- Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld -
TEIL B - Text

Entwurf zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB

Stand: 10.03.2022

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

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

1.1 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1 bis WA-15 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 – 5 BauNVO unzulässig. (§ 1 Abs. 6 BauNVO)

1.2 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1 bis WA-15 sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO unzulässig.

1.3 In den allgemeinen Wohngebieten WA-2, WA-6, WA-7, WA-8, WA-9, WA-10, WA-11, WA-12, WA-13, WA-14 und WA-15 sind Anlagen für sportliche Zwecke nur ausnahmsweise zulässig. (§ 1 Abs. 5 BauNVO)

1.4 In den Allgemeinen Wohngebieten WA-12, WA-13 und WA-14 sind Räume für freie Berufe nur ausnahmsweise zulässig. (§ 1 Abs. 5 BauNVO)

1.5 Im sonstigen Sondergebiet wird die Nutzung Parkhaus festgesetzt, zulässig sind Park- und Stellplätze, Lagerräume für das ausschließlich dem Quartier zugeordnete Postdepot sowie mit der Nutzung verbundene Verwaltungs-, Büro- und Technikräume.

1.6 Auf der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kirchliche Einrichtungen“ sind Einrichtungen für seelsorgerische, soziale und kulturelle Zwecke zulässig.

1.7 Auf der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte ist eine Kindertagesstätte sowie ausnahmsweise untergeordnet Einrichtungen für soziale und kulturelle Zwecke zulässig.

1.8 In der öffentlichen Grünanlage mit der Bezeichnung ÖG 1 sind auch Anlagen zur Regenwasserbeseitigung zulässig

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

2.1 Innerhalb der Wohngebiete WA-1 bis WA-15, der Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kindergarten/Kindertagestätte sowie des Sondergebiets Quartiergarage ist der Bau von Kellergeschossen nicht zulässig. Als Kellergeschosse gelten alle Geschosse deren Fußbodenoberkante mehr als 25 cm unterhalb der Geländeoberfläche liegt. Im Sondergebiet Quartiersgarage darf die Fußbodenoberkante ausnahmsweise bis zu 50 cm unterhalb der Geländeoberfläche liegen. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)

2.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-12, WA-13 und WA-14 darf die GRZ für Grundstücke ohne Grenzabstand (Mittelhaustypen) bis 0,5 betragen. Die Breite der einzelnen Reihenhäuser muss mindestens 6,0 m betragen. (§9 (3) BauGB)

2.3 In den allgemeinen Wohngebieten sind Nichtvollgeschosse als Staffelgeschosse oberhalb des obersten zulässigen Geschosses nur auf den folgenden Bauflächen zulässig:
Im allgemeinen Wohngebiet WA-1 ist oberhalb der Gebäude(teile) deren Geschosshöhe auf maximal III Vollgeschosse festgesetzt ist, ein zusätzliches Staffelgeschoss als Nichtvollgeschoss zulässig. Die Außenwände der Staffelgeschosse müssen an den Gebäudelängsseiten um mindestens 2 m hinter der Außenwand des darunterliegenden Vollgeschosses zurücktreten.
In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-3, WA-4 und WA-5 ist oberhalb der Gebäude(teile) deren Geschosshöhe auf maximal III Vollgeschosse festgesetzt ist, ein zusätzliches Staffelgeschoss als Nichtvollgeschoss zulässig. Die Außenwände der

Staffelgeschosse müssen nach Süden bzw. Westen an der Gebäudelängsseite um mindestens 2 m hinter der Außenwand des darunterliegenden Vollgeschosses zurücktreten.
In den allgemeinen Wohngebieten WA-8, WA-9 und WA-10 ist oberhalb der Gebäude(teile) deren Geschosshöhe auf maximal II Vollgeschosse festgesetzt ist, ein zusätzliches Staffelgeschoss als Nichtvollgeschoss zulässig. Die Außenwände der Staffelgeschosse müssen nach Süden um mindestens 2 m hinter der Außenwand des darunterliegenden Vollgeschosses zurücktreten.
In den allgemeinen Wohngebieten WA-2, WA-7 und WA-11 ist oberhalb des maximal zulässigen Vollgeschosses, ein zusätzliches Staffelgeschoss als Nichtvollgeschoss zulässig. Die Außenwände der Staffelgeschosse müssen nach Süden um mindestens 2 m hinter der Außenwand des darunterliegenden Vollgeschosses zurücktreten.
Auf allen anderen Bauflächen sind Nichtvollgeschosse unzulässig.
(§ 18 BauNVO)

2.4 Überdachte Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, sind in einem Abstand von weniger als 20,0 m von der nördlichen Grenze des Geltungsbereichs unzulässig.

3. Überbaubare Grundstücksfläche (§ 23 Abs. 3 Satz 3 i.V.m. Abs. 2 Satz 3 BauNVO)

3.1 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4 und WA-5 sowie WA-8, WA-9 und WA-10 kann ausnahmsweise ein Überschreiten der Baugrenzen durch untergeordnete Gebäudeteile wie Wintergärten, Erker und Balkone bis zu einer Tiefe von 2,5 m zugelassen werden, sofern der Anteil der vortretenden Gebäudeteile 40 % der Breite der jeweiligen Außenwand nicht überschreitet.

4. Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

4.1 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1, WA-3, WA-4, WA-5, WA-8, WA-9, WA-10, WA-12, WA-13 und WA-14 sind Müllabstellanlagen außerhalb der für Müllsammelplätze festgesetzten Flächen unzulässig.

4.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-2, WA-6, WA-7, WA-11 und WA-15 ist innerhalb der privaten Erholungsgärten je Garten (nur) ein Geräteschuppen mit einer Grundfläche von jeweils höchstens 15 m² Grundfläche zulässig.

4.3 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-12, WA-13 und WA-14 ist innerhalb der privaten Erholungsgärten je Garten (nur) ein Geräteschuppen mit einer Grundfläche von jeweils höchstens 10 m² Grundfläche zulässig.

5. Höchstzulässige Zahl der Wohneinheiten (§ 9 Abs. 1 Nr.6 BauGB)

5.1 In den allgemeinen Wohngebieten WA-12, WA-13 und WA-14 ist maximal eine Wohneinheit je Doppelhaushälfte bzw. Reihenhaus zulässig.

5.2 In den allgemeinen Wohngebieten WA-2, WA-6, WA-7, WA-8, WA-9, WA-10, WA-11 und WA-15 sind maximal zwei Wohneinheiten je Doppelhaushälfte/ Reihenhaus zulässig.

6. Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen (§ 12 BauNVO, § 9 Abs. 1 Nr.4 BauGB)

6.1 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1, WA-3, WA-4 sowie WA-5 sind Stellplätze, Garagen und Carports unzulässig. Sie sind nur innerhalb der Quartiersgarage zulässig.

6.2 In den allgemeinen Wohngebieten WA-8, WA-9, WA-10, WA-12, WA-13 und WA-14 sind Stellplätze nur innerhalb der zugeordneten Sammelstellplatzanlage zulässig.

6.3 In den allgemeinen Wohngebieten WA-2, WA-6, WA-7, WA-11 und WA-15 ist maximal ein Stellplatz je Doppelhaushälfte auf dem Grundstück zulässig.

6.4 Im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Quartiersgarage dürfen nur Stellplätze und

Parkplätze untergebracht werden, die im Zusammenhang mit den im gesamten Bebauungsplangebiet zulässigen Nutzungen stehen. Ausnahmsweise können Stellplätze für die Nutzer der Grundstücke Schlutuper Straße 35 und 37 zur Verfügung gestellt werden.

7. Anschluss der Grundstücke an die öffentlichen Verkehrsflächen

7.1 Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA- 2, WA-6, WA-7, WA-11 und WA-15 ist je Grundstück nur eine Zufahrt in einer Breite von maximal 3,5 m zulässig.

8. Anzahl von Pkw- und Fahrräderabstellplätzen

8.1 Der Stellplatznachweis erfolgt gemäß folgender Vorgabe:

Gebäude	**Anzahl Stellplätze**
Einfamilienhäuser	
Doppelhaus /Reihenhaus	1 St
Mehrfamilienhäuser	
unter 50 m² Wohnfläche	0,5 St
ab 50 m² Wohnfläche	0,7 St
ab 80 m² Wohnfläche	1 St

(Für alle anderen Nutzungen wird der erforderliche Stellplatzbedarf im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt.)

8.2 Der Stellplatznachweis für Fahrräder erfolgt gemäß folgender Vorgabe:

Gebäude	**Anzahl Stellplätze**
Einfamilienhäuser	
Doppelhaus /Reihenhaus	kein Nachweis erforderlich
Mehrfamilienhäuser	
1-2 Zimmer je WE	1 FSt
3-4 Zimmer je WE	2 FSt
ab 5 Zimmer je WE	3 FSt

(Hinweis: Für alle anderen Nutzungen wird der erforderliche Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt.)

8.3 Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen und Mitarbeiter:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen, ebenerdig, über einen Aufzug, über eine Rampe oder über eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar, mit ausreichender Beleuchtung über Bewegungsmelder und ohne selbstschließende Türen (bzw. Verschließen nur mit zeitlicher Verzögerung). Fahrradabstellplätze für Besucher:innen sind frei zugänglich und möglichst in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.

9. Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14)

9.1 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4, WA-5 ist das auf Dachflächen, Terrassen-, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken in Rigolen zurückzuhalten und zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-2, WA-7 und WA-11 sowie auf der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kita ist das auf Dachflächen, Terrassen-, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken in Mulden und/oder Rigolen zurückzuhalten und zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.3 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-8, WA-9 WA-10, WA-12, WA-13, WA-14 ist das auf Dachflächen, Terrassen-, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf

untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser in Rigolen unterhalb der jeweils zugeordneten Sammelstellplatzanlage zurückzuhalten und zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.4 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-6 und WA-15 ist das auf Dachflächen, Terrassen-, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken zu sammeln und in einer Mulde im Grünstreifen nördlich des Grundstückes zurückzuhalten bzw. zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.5 Im Sondergebiet mit der Bezeichnung Quartiersgarage ist das auf Dachflächen, Stellplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf dem Baugrundstück zu sammeln und in einer Mulde im Grünstreifen nördlich des Grundstückes zurückzuhalten bzw. zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.6 Das auf den Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung anfallende Niederschlagswasser ist in den straßenbegleitenden Retentionstiefbeeten und Rinnen aufzufangen, der mittigen Grünfläche zu zuführen und in Mulden zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das zehnjährige Regenereignis heranzuziehen.

9.7 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1, WA 2, WA-3, WA-4, WA-7, WA-8, WA-9, WA-11, WA-12, WA-13 und der Gemeinbedarfsfläche Kindergarten/ Kindertagestätte sind die Dachflächen zur Zurückhaltung von Regenwasser als Retentionsflächen auszubilden. Der Abflussbeiwert darf max. 0,5 betragen.

9.8 In den allgemeinen Wohngebieten WA- 5, WA-6 WA-10, WA-14, WA-15 und im Sondergebiet Quartiersgarage sind die Dachflächen zur Zurückhaltung von Regenwasser als Retentionsflächen auszubilden. Der Abflussbeiwert darf max. 0,2 betragen.

10. Flächen für die Regelung des Wasserabflusses (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 b BauGB)

10.1 Die in der Planzeichnung als Notwasserwege festgesetzten Flächen sind dauerhaft herzurichten und soweit von Bebauung und Bewuchs freizuhalten, dass der Abfluss des Regenwassers nach Starkregen gewährleistet ist.

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

11.1 Insgesamt 91.720 m² der Ausgleichsfläche an der Grinau aus dem Kompensationspool der Hansestadt Lübeck mit dem Entwicklungszielen mesophiles Extensivgrünland, Sukzession und Gehölz in der Gemarkung Niendorf Moorgarten, Flur 4, Flurstück 10, 44/11 und 79 tlw. und Flur 5, Flurstücke 8/1, 41 und 45 tlw. werden dem geplanten Wohnquartier insgesamt zugeordnet. (Siehe Nebenzeichnung 2)

11.2 Oberirdische Park- und Stellplätze sowie die Zuwegungen auf den Baugrundstücken sind nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau (z.B. mit Rasengittersteinen, Rasenfugensteinen, Schotterrasen oder Pflaster mit mehr als 30 % Fugenanteil) zulässig. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Verguss von Fugen, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig.

11.3 Zur Aufnahme von Regenwasser, zur Begrünung und Gliederung sind innerhalb der Verkehrsfläche auf 50 m Länge mind. ein Retentionstiefbeet vorzusehen. Die Tiefbeete sind so anzulegen, dass ein Befahren nicht möglich ist.

12. Maßnahmen zum Artenschutz

12.1 Anbringen von insgesamt 15 Nischenbrüterkästen als Niststein an den Fassaden innerhalb folgender Gebiete:
- 5 Nischenbrüterkästen im Sondergebiet Quartiersgarage,
- 2 Nischenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-1,
- 3 Nischenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-3,
- 3 Nischenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-4,
- 2 Nischenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-5.

12.2 Anbringen von insgesamt 15 Höhlenbrüterkästen für Brutvögel innerhalb folgender Gebiete:
- 5 Höhlenbrüterkästen im Sondergebiet Quartiersgarage,
- 2 Höhlenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-1,
- 3 Höhlenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-3,
- 3 Höhlenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-4,
- 2 Höhlenbrüterkästen innerhalb des Wohngebietes WA-5.

12.3 Amphibiengerechte Gestaltung der mittigen Grünfläche mit der Bezeichnung ÖG-1 sowie der Grünfläche südlich des gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteils

Von dem festgesetzten Maßnahmenumfang kann abgewichen werden, wenn der unteren Naturschutzbehörde nachgewiesen wird, dass die Maßnahmen teilweise oder vollständig außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, aber im räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Plangebiet durchgeführt werden.

13. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs.1 Nr.21)

13.1 Die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte mit der Bezeichnung GFL sind mit einem Gehrecht und einem Leitungsrecht zugunsten der Benutzer und Besucher der anliegenden Grundstücke zu belasten.

14. Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

14.1 Anstelle von Gemeinschaftsstellplätzen können auch überdachte Gemeinschaftsstellplätze als Carports errichtet werden. Dies betrifft jeweils nur die gesamte Anlage.

14.2 Die Flächen G-Abfall sind Gemeinschaftsaufstellflächen nur für unterirdische Abfall- und Wertstoffbehälter. Außerhalb dieser Fläche sind in den Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4, WA-5, WA-8, WA-9, WA-10, WA-12, WA-13 und WA-14 Aufstellflächen für Müll- und Wertstoffbehälter unzulässig.

15. Energieversorgung (§ 9 Abs.1 Nr. 23 b BauGB)

15.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind Dachflächen der Gebäude mindestens zu 60% mit Photovoltaikmodulen zur Nutzung von solarer Strahlungsenergie auszustatten. Ausgenommen davon sind erheblich beschattete Dachflächen durch festgesetzte Pflanzbindungen und Bäume.

16. Schallschutzmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

16.1 Durch eine geeignete Grundrissgestaltung sind die Aufenthaltsräume der allgemeinen Wohngebiete innerhalb des Bereiches zwischen der Schlutuper Straße und der in der Planzeichnung dargestellten Isophone-Linie mit Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) tags / und 45 dB(A) nachts den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Wo dies durch die Gebäudestruktur nicht möglich ist, sind vorrangig die

Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind dabei wie Schlafräume zu betrachten.
Für Aufenthaltsräume sowie Wohn-und Schlafräume, die nicht an einer lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert werden können, sind folgende bauliche Maßnahmen an der Gebäudehülle zu treffen:
Die Luftschalldämmung von Außenbauteilen ist nach Gleichung 6 der DIN 4109: 2018-01, Teil 1 (Kapitel 7.1) zu bestimmen und im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bzw. des Baufreistellungsverfahrens nachzuweisen. Zur Umsetzung von Satz 1 sind die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109-1: 2018-01 und DIN 4109-2: 2018-01 in Anlage 4a für schutzbedürftige Räume und in Anlage 4b für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können, festgesetzt.
Schlafräume deren Außenbauteile mit einer Luftschalldämmung ausgestattet werden müssen, sind mit schallgedämmten Lüftungen zu versehen, falls der notwendige Luftaustausch nicht auf andere, nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, geeigneten Weise sichergestellt werden kann.
Von der Festsetzung kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

16.2 In den allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA-1, WA-4 und WA-5 ist an den gekennzeichneten Fassaden mit Überschreitungen des Richtwertes der TA-Lärm von 40 dB(A) nachts durch eine geeignete Grundrissgestaltung sicherzustellen, dass dort keine Schlafräume angeordnet werden. Schlafräume sind somit nur an den lärmabgewandten Gebäudeseiten zulässig. Sollte eine Anordnung aller Aufenthaltsräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Seiten nicht möglich sein, sind ausnahmsweise zur Sicherung des Schutzanspruches verglaste Vorbauten vor den Fenstern der Schlafräume auszuführen.

16.3 Die Außenfassaden innerhalb des Sondergebietes mit der Bezeichnung Quartiersgarage sind aus Schallschutzgründen zu den südlich und westlich gelegenen Wohngebäuden mit einer mindestens zu 60 % geschlossenen flächigen Verkleidung zu versehen. Außerdem ist das Gebäude der Quartiersgarage zu überdachen.

17. Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB)

17.1 Auf den Baugrundstücken innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4, WA-5, WA-8, WA-9 und WA-10 ist je angefangene 400 m² Gartenfläche (zu Grunde zu legen ist die Grundstückfläche abzüglich der zulässigen Bebauung) ein Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. *(Pflanzliste Obstgehölze; Vogelkirsche, Knorpelkirsche, Herzkirsche oder Baumhasel).*

17.2 Innerhalb des Plangeltungsbereiches sind an der Schlutuper Straße mindesten 16 Alleebäume (Tilia Cordata) mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

17.3 Im Straßenraum der geplanten Ringstraße sind mindestens 17 großkronige Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und zu erhalten.

17.4 Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgänger, Radfahrer, Außengastronomie - Platz östlich der St. Philippus Kirche - sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

17.5 An der nördlichen Grundstücksgrenze der allgemeinen Wohngebiete WA-6 und WA-15 ist eine min. 1,20 m hohe Hecke aus heimischen Laubhölzern zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

17.6 Die gemeinschaftlichen Stellplatzanlagen sind von mind. 1,20 m hohen Hecken aus heimischen Laubgehölzen einzufassen. Für Zufahrten und Zugänge darf die Hecke - bezogen auf die gesamte Länge und alle Unterbrechungen zusammen berücksichtigt - auf maximal 4 m Länge unterbrochen werden. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten.

17.7 Die Müllsammelplätze sind an mind. 3 Seiten von mind. 1,20 m hohen Hecken aus heimischen Laubhölzern einzufassen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten.

17.8 In den allgemeinen Wohngebieten WA-1, WA 2, WA-3, WA-4, WA-7, WA-8, WA-9, WA-11, WA-12, WA-13 und der Gemeinbedarfsfläche Kindergarten/ Kindertagestätte sind Dachflächen des jeweils obersten Geschosses als Retentionsgründächer auszubilden und mit einem min. 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau und einem künstlichen Stauraum für Regenwasser zu versehen und extensiv zu begrünen. Der Abflussbeiwert darf max. 0,5 betragen. Von einer Dachbegrünung kann in den Bereichen, die der Belichtung, Be- und Entlüftung dienen, abgesehen werden. (§ 9 (1) Nr. 25 a) BauGB)

17.9 In den allgemeinen Wohngebieten WA- 5, WA-6 WA-10, WA-14, WA-15 und im Sondergebiet Quartiersgarage sind Dachflächen des jeweils obersten Geschosses als Retentionsgründächer auszubilden und mit einem min. 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau und einem künstlichen Stauraum für Regenwasser zu versehen und extensiv zu begrünen. Der Abflussbeiwert darf max. 0,2 betragen. Von einer Dachbegrünung kann in den Bereichen, die der Belichtung, Be- und Entlüftung dienen, abgesehen werden. (§ 9 (1) Nr. 25 a) BauGB)

17.10 Die Wandflächen der Quartiersgarage sind an mind. zwei Seiten durch geeignete Bepflanzung zu begrünen. Die Begrünung ist verpflichtend für die der Wohnbebauung zugewandten Gebäudelängsseite vorzusehen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.

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

1. Einfriedigung

1.1 Einfriedigungen im Plangeltungsbereich dürfen maximal eine Höhe von 1,50 m aufweisen und müssen als Hecken aus heimischen Laubgehölzen ausgeführt werden, an deren Innenseite ein max. 1,5 m hoher Maschendrahtzaun errichtet werden darf.

2. Werbeanlagen/ Warenautomaten

2.1 Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig.

2.2 Werbeanlagen sind zum öffentlichen Raum hin nach Lage, Größe, Form und Material so zu wählen, dass die architektonische Gestaltung der Fassaden ergänzt wird.

2.3 Werbeanlagen dürfen nur soweit in Erscheinung treten, dass das Straßenbild nicht gestört wird.

2.4 Eine Beleuchtung von Werbeanlagen ist so auszuführen, dass sie sich dem Umgebungslicht (öffentliche Beleuchtung) nach ihrer Beleuchtungsstärke unterordnet.

2.5 Warenautomaten sind ausnahmsweise nur innerhalb des allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA-1 und im Sondergebiet zulässig.

III. HINWEISE

A Bauzeitenregelung Naturschutz

Fäll- und Rodungsarbeiten dürfen gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz nur in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar durchgeführt werden.

B Bauzeitenregelung Offenlandbrüter

Bauarbeiten im Bereich der Ruderalflächen/Brachen werden außerhalb der Brutzeit der Offenlandbrüter durchgeführt, d.h. zwischen Ende August und Mitte März. Während der Brutzeit sind Eingriffe nur dann zulässig, wenn kurz vor Beginn der Bauarbeiten durch eine Fachperson ein Brutvorkommen ausgeschlossen werden konnte.

C Mutterboden

Die anfallenden Mengen an Erdaushub sind sowohl in der Planung als auch in der Ausführung grundsätzlich nach Mutterboden bzw. nach Unterboden (Baugrubenaushub) zu trennen und zu beurteilen. Dabei ist das Vernichtungsverbot von Mutterboden gem. § 202 BauGB, verbunden mit der gesetzlichen Pflicht zum Schutz des Mutterbodens (BBodSchG § 1), zu beachten.

D Bodenbeschaffenheit

Wenn bei der Durchführung der Maßnahme Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde, Tel.: 0451 122-3969 umgehend zu informieren (LBodSchG § 2).

E Bodenverdichtung

Bodenverdichtungen sind während der Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken (BBodSchG § 4). Nach Beendigung der Arbeiten sind die natürlichen Bodenfunktionen der vorübergehend genutzten Flächen (z. B. Lager- und Baustelleneinrichtungen) wiederherzustellen.

F Richtfunktrasse

Über den Plangeltungsbereich verläuft eine Richtfunktrasse. Die Platzierung von Baukränen, die in die Fresnelzone von > 15,0 m über Gelände hineinreichen ist mit der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG abzustimmen.

G Archäologie

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können archäologische Funde nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Eingriffen in den Boden ist die obere Denkmalschutzbehörde (Abt. Archäologie) frühzeitig über den beabsichtigten Beginn der Erdarbeiten zu informieren. Funde sind gemäß § 15 des Denkmalschutzgesetztes umgehend zu melden.

H Baulärm

Grundsätzlich sollen im Rahmen von Bauarbeiten folgende Lärmschutzaspekte berücksichtigt werden, um die Lärmbelästigung möglichst gering zu halten: Frühzeitige Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten in Fragen der Baulärmbekämpfung, Berücksichtigung der Lärmschutzauflagen in Ausschreibung und Angebot, Einsatz von fortschrittlichen lärmarmen Bauverfahren und -maschinen, Berücksichtigung des Immissionsrichtwertes für das betroffene Gebiet bei der Gestaltung des Bauablaufes, Zusammenlegen lärmintensiver Arbeiten mit anschließenden ausreichend langen Lärmpausen, Information der Nachbarschaft und der Aufsichtsbehörden über unvermeidbaren, ungewöhnlich hohen Lärm, Einsatz von lärmarmen Baumaschinen in besonders schutzbedürftigen Gebieten und bei nächtlichem Betrieb.

I Feinstaub

Emissionen von Baustellen sind nach dem Stand der Technik durch technische und/oder

organisatorische Maßnahmen bei Betriebsabläufen soweit wie möglich und zumutbar zu reduzieren. Dabei ist neben der Umgebungsnutzung der Baustelle auch deren Betriebszeitraum zu berücksichtigen.

(Alle in den textlichen Festsetzungen genannten DIN- Vorschriften können bei der Stadtverwaltung, Mühlendamm 10 – 12, 23552 Lübeck zu den allgemeinen Dienststunden kostenlos eingesehen werden.)

Anlage 5

BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 07.32.00 – Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld –

Entwurf zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB

Fassung vom 10.03.2022

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	5
2.	Ausgangssituation	5
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	5
2.2	Natur und Umwelt	6
2.3	Bisheriges Planungsrecht	10
3.	Übergeordnete Planungen	10
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	10
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	10
3.3	Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck	10
3.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	10
3.5	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	11
3.6	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020	11
3.7	Stadtentwicklung	11
3.8	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept	12
4.	Ziele und Zwecke der Planung	12
4.1	Städtebauliches Entwurfskonzept	13
5.	Inhalt der Planung	14
5.1	Flächenbilanz	14
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	14
5.2.1	Art der baulichen Nutzung	14
5.2.2	Nebenanlagen	14
5.2.3	Maß der baulichen Nutzung	15
5.2.4	Bauweise, Überbaubare Grundstücksfläche	15
5.3	Erschließung	16
5.3.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	16
5.3.2	Innere Erschließung	16
5.3.3	Stellplätze, Parkplätze, Fahrradstellplätze	16
5.3.4	Öffentlicher Platz	17
5.3.5	Öffentliche Widmung der Verkehrsflächen	17
5.3.6	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	17
5.3.7	Wegebeziehungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen	17
5.3.8	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	18
5.3.9	Durchführung der Erschließungsmaßnahmen	18
5.4	Ver- und Entsorgung	18
5.4.1	Energieversorgungskonzept	18
5.4.2	Umsetzung der Energieversorgung	19
5.4.3	Schmutzwasserentsorgung	20
5.4.4	Regenwasserbewirtschaftung	20

5.4.5 Löschwasserversorgung 22
5.4.6 Müllentsorgung 22
5.5 Grün, Natur und Landschaft 23
5.5.1 Grünflächen 23
5.5.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung 23
5.5.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 24
5.5.4 Ausgleichsflächen 24
5.6 Schallschutzmaßnahmen 25
5.6.1 Verkehrslärm 25
5.6.2 Gewerbelärm 25
5.6.3 Sportlärm 26
5.6.4 Ruhige Achse 26
5.7 Gestaltung 26
5.7.1 Werbeanlagen 26
5.8 Kennzeichnungen 26
5.9 Nachrichtliche Übernahmen 26
5.10 Hinweise 26

6. Umweltbericht 27
6.1 Vorbemerkungen 27
6.1.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte der Bauleitplanung 27
6.1.2 Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes 27
6.1.3 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen 29
6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 29
6.2.1 Schutzgut Boden 30
6.2.2 Schutzgut Fläche 31
6.2.3 Schutzgut Wasser 32
6.2.4 Schutzgut Luft 33
6.2.5 Schutzgut Klima 33
6.2.6 Schutzgut Pflanzen 34
6.2.7 Schutzgut Tiere 37
6.2.8 Schutzgut Biologische Vielfalt 39
6.2.9 Schutzgut Landschaft 40
6.2.10 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 41
6.2.11 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit 41
6.2.12 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern 43
6.2.13 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete 43
6.3 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung 43
6.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 43
6.5 Anfälligkeit des durch die Planung ermöglichten Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen / Möglichkeit des Verursachens schwerer Unfälle oder Katastrophen durch das Vorhaben 44
6.6 Angaben zum Verfahren und zur Methodik 44
6.6.1 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben 44
6.6.2 Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) 44
6.6.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 44

7.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	47
7.1	Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung	47
7.2	Wohnfolgebedarfe	47
7.2.1	Soziale Infrastruktur	47
7.3	Verkehrliche Auswirkungen	48
7.4	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	48
7.5	Auswirkungen auf Natur und Umwelt	49
7.5.1	Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote	49
7.5.2	Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen	50
7.5.3	Berücksichtigung des Hochwasserschutzes	50
8.	Finanzielle Auswirkungen	50
8.1	Ausgaben (Kosten und Finanzierung)	50
9.	Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten	51
9.1	Verfahrensübersicht	51
9.2	Rechtsgrundlagen	53
9.3	Fachgutachten	54

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt etwa 2,5 km östlich der Lübecker Altstadtinsel im Stadtteil St. Gertrud, Stadtbezirk Marli / Brandenbaum. Es umfasst die Flächen der Kleingartenanlage Lauerholz, Gartenfeld 1 nördlich der St. Philippus Kirche (Flurstücke 22/7, 22/21 tlw., 22/22, 22/27 tlw., 23/5, 50/2, 50/3, 51/12, 51/23, 51/36, 51/40, 51/41, 76/1 und 584 tlw. aus Flur 12 der Gemarkung St. Gertrud und die Flurstücke 41/1 tlw. und 41/3 aus Flur 12 der Gemarkung Schlutup).

Begrenzt wird das ca. 11,5 ha große Plangebiet im Norden durch den geschützten Landschaftsbestandteil Lauerhofer Feld, im Osten durch die verbleibenden Flächen der Kleingartenanlage Lauerhof, im Süden durch die Gärten der Wohnbebauung an der Straße Am Pohl und im Westen durch die Grundstücke Schlutuper Straße 33, 35 und 37.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist die vorgesehene Entwicklung von Wohngebieten. Das Plangebiet ist hinsichtlich seiner siedlungsstrukturell günstigen Lage und der guten infrastrukturellen Ausstattung für eine Flächenentwicklung zu Gunsten von Wohnungsbau hervorragend geeignet. Die Realisierbarkeit kann als gut bewertet werden. Um dem ermittelten Wohnungsbedarf aus dem Wohnungsmarktkonzept 2013 bzw. dem Wohnungsmarktbericht 2017 Rechnung zu tragen, sollen die Flächen als Wohnbauflächen entwickelt werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da der Bereich der geplanten Wohnnutzung im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegt und das beabsichtigte Vorhaben somit nach geltendem Planungsrecht nicht genehmigungsfähig ist.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld - wird als qualifizierter Bebauungsplan im Normalverfahren mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aufgestellt.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)

Die Fläche wurde als Kleingarten, Feld 1 der Anlage des Kleingartenvereins Lauerhof e.V. genutzt (KGV). Der KGV verzeichnete eine hohe Leerstandsrate, aufgrund dessen wurde mit der Stadt, dem KGV und dem Kreisverband der Kleingärtner die Auflösung eines rund 8 ha großen Teils (Feld 1) der Kleingartenanlage vereinbart. Die noch in diesem Teil der Anlage verbliebenen Pächter konnten auf Wunsch in andere Teile umziehen. Für die aufzugebenden Gärten erhielten die Pächter eine Entschädigung nach den Bestimmungen des Bundeskleingartengesetzes. Die geräumte Fläche wurde bereits an die Stadt zurückgegeben und soll künftig für Wohnungsbau genutzt werden. Die Rücknahme des Feldes 1 der Kleingartenanlage Lauerhof wurde am 28.04.2016 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen (VO/2016/03494). Südöstlich des Gartenfeldes 1 der Kleingartenanlage befindet sich ein öffentlicher Ballspielplatz in Verwaltung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr. Der Platz ist sehr beliebt und der einzige im Bezirk zwischen Schlutuper Straße, Brandenbaumer Landstraße und der Edelsteinsiedlung. Der Platz soll im Bebauungsplan gesichert werden.

Die gesamte Kleingartenanlage ist nördlich, östlich und südlich von Einfamilienhausbebauung eingefasst.

St. Philippus-Kirche

Das Plangebiet umfasst die unter Denkmalschutz stehende St. Philippus-Kirche, im Allgemeinen auch „Seehundskirche“ genannt mit Gemeindehaus und angegliederter Kindertagesstätte. Sie wurde 1956 vom Architekten Gerhard Langmaack gebaut. Die Kirche ist mit ihrem höchsten Firstpunkt und dem hohen Dachreiter mit den vergoldeten Kugeln und dem Kreuz direkt in der Biegung der Schlutuper Straße städtebaulich prägend.

Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt über die Schlutuper Straße, die im weiteren Verlauf die Lübecker Altstadtinsel mit der Bundesstraße B 104 Richtung Schlutup verbindet. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen. Der Ausbaustandard der Schlutuper Straße entspricht im Bereich des Plangebietes nicht dem einer innerörtlichen Erschließungsstraße und soll im Zuge der Entwicklung der geplanten Wohnbaugebiete ertüchtigt werden. Es ist insbesondere eine Verbesserung der Fuß- und Radwegeführung erforderlich.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Bushaltestellen in der Schlutuper Straße ist das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Schlutuper Straße im diesem Bereich ist eine weitere Bushaltestelle vorgesehen.

Entwässerung

Die schmutzwassertechnische Erschließung für das Gebiet ist über die vorhandenen Schmutzwasserleitungen in der Schlutuper Straße möglich. Kann der Anschluss nicht im Freigefälle erfolgen, so ist eine Pumpstation erforderlich.

Das Planungsgebiet befindet sich im Quellgebiet der Medebek. Um den Bach, der in seinem weiteren Verlauf in die Trave mündet, nicht weiter stofflich zu belasten, scheidet sie als Vorfluter aus.

Das Bebauungsgebiet grenzt weiter an den geschützten Landschaftsbestandteil Lauerhofer Feld. Hierbei handelt es sich um ein extensiv bewirtschaftetes Feuchtgrünland mit oberflächennahen Grundwasserständen.

Die bereits vorhandene Regenwasserleitung, welche in der Schlutuper Straße liegt, kann aufgrund ihrer Dimensionierung kein weiteres Regenwasser aufnehmen. Dementsprechend wird im Regenwasser-Bewirtschaftungskonzept des Planungsgebietes davon ausgegangen, dass jegliches Regenwasser in dem Gebiet versickert werden soll. Für die öffentlichen Flächen ist der Anschluss an eine zentrale Versickerungsanlage geplant und für die privaten Grundstücke ist die Grundstücksentwässerung eine dezentrale Versickerung auf den einzelnen Grundstücken z.B. durch eine Rigolen Versickerung vorgesehen.

2.2 Natur und Umwelt

Topographie

Das Gelände weist östlich der Schlutuper Straße ein leichtes Nord-Süd-Gefälle mit einem Höhenunterschied von 4,5 m zwischen den Geländeoberkanten auf.

Aufgrund der Höhenlage liegen die Flächen des Plangebietes nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen sind.

Vegetationsbestand

Das Grundstück ist durch Gehölzpflanzungen eingefasst, der Gehölzstreifen, der südlich innerhalb des Geltungsbereiches verläuft, weist eine Breite von etwa 30 m auf und ist größtenteils mit hochgewachsenen Nadelbäumen bepflanzt. Nördlich an das Gebiet grenzt die Grünfläche Lauerhofer Feld an, ein nach § 21 Landesnaturschutzgesetz geschützter Landschaftsbestandteil. Dazu zählt auch ein Grünstreifen direkt neben der Schlutuper Straße, der aus dem geschützten Landschaftsbestandteil zugunsten der erforderlichen Verbesserung der Fuß- und Radwegeführung entlassen wird. Das Verfahren zur Entlassung wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren von der zuständigen Fachbehörde durchgeführt. Zum geschützten Landschaftsbestandteil ist ein Schutzstreifen bis zu den geplanten Baugrundstücken von min. 10 m vorzusehen. Zwischen der Kleingartenanlage und dem geschützten Landschaftsbestandteil befindet sich ein gem. § 21 LNatSchG geschützter Knick. Die ehemaligen Kleingärten sind bereits beräumt. Großkronige Bäume waren auf den Gartenparzellen nicht vorhanden.

Landschaftsbild und Erholung

Die Grünflächen der Kleingartenanlage und der geschützte Landschaftsbestandteil sind Teil des Grünzuges Brandenbaumer Feld, der seine Fortsetzung im Grünzug Marli findet und eine Zäsur zwischen den Wohnsiedlungen Brandenbaum und der Edelsteinsiedlung bildet. Südwestlich im Geltungsbereich verläuft ein weiterer Grünzug, der Teil einer Grün- und Wegeverbindung bis zur Dieselstraße ist und vorbei am Schulgrundstück der nördlich gelegenen Albert-Schweitzer-Schule bis zum Marliring bzw. der Arnimstraße verläuft. Das Plangebiet stellt eine Weiterentwicklung des vorhandenen Siedlungsbestandes dar. Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan (Höhenbegrenzung, Eingrünung etc.) können negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild minimiert werden.

Baugrund

Die Ingenieurgesellschaft Possel und Partner GmbH & Co. KG (IPP) wurde mit der Durchführung von Orientierenden Untergrunderkundungen beauftragt. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Untergrund unterhalb der voraussichtlichen Gründungssohlen größtenteils aus sandig-humosen Oberböden besteht, die nicht ausreichend tragfähig im Hinblick auf die geplante Bebauung sind. Sie müssen komplett gegen einen verdichteten Kiessand ausgetauscht werden. Im südlichen Grundstücksteil folgt unterhalb der Sande hingegen ein weich- bis steifplastischer Geschiebemergel, der als ausreichend tragfähig einzustufen ist.

Grundwasser wurde mit einem Flurabstand von 1,2 – 3,7 m ermittelt.

Altlasten

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde von der unteren Bodenschutzbehörde eine Altlastenuntersuchung für die ehemalige Kleingartenanlage für erforderlich gehalten. Aufgrund dessen wurden im Oktober 2019 Oberbodenmisch-Beprobungen durchgeführt. Die entnommenen Bodenproben wurden auf PAK, Schwermetalle, Holzschutzmittel und Pestizide analysiert. Die in den Bodenproben gemessenen Schadstoffgehalte unterschreiten weitestgehend allesamt deutlich die Prüfwerte der BBodSchV bzw. des Prüfwertvorschlages des MELUR für Benzo[a]pyren für Kinderspielflächen und Wohngebiete. Daher kann bezogen auf den Wirkungspfad Boden-Mensch festgestellt werden, dass keine Gefährdung bei der geplanten wohnbaulichen Nutzung vorliegt.

Bei der Betrachtung des Wirkungspfades Boden-Grundwasser wurde lediglich im Untergrund eines Quadranten (Grundfläche 1.000 m²) ein gering erhöhter PAK-Wert im LAWA-Maßnahmenschwellenwertbereich festgestellt, alle anderen ermittelten PAK-Gehalte befinden sich im Prüfbereich oder deutlich darunter. Anhand einer durchgeführten Sickerwasserprognose wird fast im gesamten Untersuchungsraum derzeit keine Prüfwertunterschreitung angenommen. Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchung kann bezogen auf den Wirkungsgrad Boden-Grundwasser

festgestellt werden, dass in den untersuchten Bereichen keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) § 2 Abs. 3 vorliegen und eine Gefährdung über den Wirkungsgrad Boden-Grundwasser auszuschließen ist. Ausgenommen hiervon ist der Bereich des einen Quadranten, da hier nach aktueller Datenlage eine schädliche Bodenveränderung und damit eine Gefährdung über den Wirkungsgrad Boden-Grundwasser nicht vollständig auszuschließen ist.

Aufgrund der Gefährdungslage im Quadranten C7 wurde eine entsprechende Detailuntersuchung in Auftrag gegeben. Der Quadrant wurde in 9 Teilflächen unterteilt und auf PAK untersucht. Die Ergebnisse deuten nicht daraufhin, dass ein relevantes Schadstoffquellpotential im Untergrund vorhanden ist. Lediglich in einer Teilfläche wurde ein erhöhter PAK-Gehalt festgestellt. Hier ist eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch und den Wirkungspfades Boden-Grundwasser hinsichtlich der geplanten Wohnnutzung gegeben. Aufgrund der ermittelten Schadstoffsituation wurde der belastete Boden im Zuge der Baureifmachung des Geländes ausgetauscht.

Die Gartenlauben wiesen bei stichprobenartiger Inaugenscheinnahme Hinweise auf möglicherweise belastete Materialien auf (teer- und asbesthaltige Dachpappen, PAK-haltige Anstriche, KMF-haltige Dämmungen, Eternitplatten etc.). Eine Schadstofferhebung wurde im Rahmen der Baufeldfreimachung durchgeführt und die Materialien entsprechend entsorgt.

Weitere Untersuchungen gemäß § 2 Nr. 4 BBodSchV zur abschließenden Gefährdungsabschätzung sind für die ehemalige Kleingartenanlage im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht erforderlich

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in dem untersuchten Bereich der ehemaligen Kleingartenanlage keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) § 2 Abs. 3 vorliegen, daher sind keine Festsetzungen nach § 9 Abs. 5 Nr.3 und Abs. 6 BauGB innerhalb des Bebauungsplanes zu treffen.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde vom Kampmittelräumdienst mitgeteilt, dass Kampfmittel in der Hansestadt Lübeck nicht auszuschließen sind und vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen eine Untersuchung auf Kampfmittel (Luftbildauswertung) durchzuführen ist.

Für die Flächen innerhalb des Plangeltungsbereiches wurden die Untersuchungen bereits beantragt und durchgeführt. Die Flächen wurden mit Schreiben vom 12.06.2019 des Kampfmittelräumdienstes freigegeben.

Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Verkehrslärm wirkt auf das Plangebiet von der Schlutuper Straße. Des Weiteren sind als potentielle Lärmquellen die an das Plangebiet angrenzende Tankstelle und die nördlich des Plangebietes befindliche Sportanlage zu betrachten.

Es ist eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Geräuschemissionen der genannten Lärmarten durchgeführt worden. Das Ergebnis der Beurteilung der Lärmsituation entsprechend der städtebaulichen Planung zeigt, dass zur Bewältigung der Lärmbelastung Hinweise und Empfehlungen in die Bebauungsplanung zu übernehmen sind.

Die Berechnungsergebnisse zum Verkehrslärm zeigen großflächige Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005/6 für allgemeine Wohngebiete durch die Verkehre auf der Schlutuper Straße. Im direkten straßennahen Bereich wurden Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich prognostiziert.

Innerhalb des straßenbegleitenden, gesundheitsgefährdeten Bereiches wird keine Wohnbebauung vorgesehen. Ansonsten ist der festgestellte Lärmkonflikt im Rahmen des Bebauungsplanver-

fahrens berücksichtigt worden. Da aktiver Lärmschutz in Form einer Wand und eines Walles lediglich den Erdgeschossbereich schützen und sich städtebaulich nicht einfügen würde, soll ein ausreichender Lärmschutz in den Räumen (Innenraumpegel) durch bauliche Maßnahmen an den Außenbauteilen vorgesehen werden. Wo dies möglich ist, soll der Konflikt durch die Anordnung der Baukörper und die Grundrissgestaltung gelöst werden, in dem Wohn- und Schlafräume an den lärmabgewandten Seiten des Gebäudes angeordnet werden.

Durch die Tennisanlage und die weitere Sportnutzung ergeben sich keine Konflikte bezüglich der Wohnnutzung.

Natur- und Artenschutz

Durch die Realisierung des geplanten Wohnquartieres ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft zu rechnen. Aufgrund dessen wurde ein Fachbeitrag Natur und Landschaft erarbeitet, der sich mit folgende Inhalten befasst hat: Eingriffsregelung gemäß § 15 BNatSchG i.V.m. § 9 LNatSchG, Bestandsaufnahme und –bewertung, Beschreibung des Vorhabens, Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Beeinträchtigungen, Darstellung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft, Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs für nachteilige Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.

Fauna:
Laut einer artenschutzrechtlichen Stellungnahme sind Bestände der artenschutzrechtlich relevanten Gruppen Fledermäuse, Vögel und Amphibien zu erwarten sowie auch national geschützte Kleinsäuger, Insekten, Mollusken und weitere Wirbellose.

In den verbliebenen Gebäuden und in älteren Bäumen sind Tages-, Balzquartiere und Wochenstuben von Fledermäusen möglich, Winterquartiere sind sowohl in den Hütten als auch in den Bäumen nicht zu erwarten. Im Einzelfall ist dies jedoch bei Umsetzung von Rodungsmaßnahmen zu überprüfen.

Bedingt durch die zahlreichen Brutplatz-Möglichkeiten, das hohe Nahrungsangebot, die Störungsarmut sowie dem mosaikartigen Nebeneinander diverser hochwertiger Klein-Habitate und Strukturen ist im brachliegenden Kleingarten mit einer hohen Arten- und Individuendichte von Brutvögeln zu rechnen.

Die ehemalige Kleingartenanlage hat für Amphibien Bedeutung als Landlebensraum (Sommer- und Winterverstecke, Wander-Route etc.). Besonders die Lage zwischen wasserführenden Gräben und den Kleingewässern auf der aktiven Kleingartenfläche lassen hier Wanderbewegungen vermuten.

Insgesamt ist für die potenziell vorhandene Fauna aus der Sicht des Artenschutzes im Hinblick auf die geplante Nutzung von einem hohen Konflikt auszugehen, da der Plangeltungsbereich vielfältige Habitat-Möglichkeiten aufweist. Die Bedeutung dieses Bereichs für das Schutzgut Tiere ist daher hoch einzustufen.

Flora:
Der Bereich ist durch die brachliegende Kleingartenanlage mit umgebenden Gehölzstreifen und das südwestlich angrenzende Gelände der Kirchengemeinde St. Philippus geprägt.

Am Nordrand der ehemaligen Kleingartenanlage verläuft ein Knick aus heimischen Laubgehölzen.

An der Schlutuper Straße verläuft ein Abschnitt der Linden-Allee, die sich vor allem weiter westlich erstreckt. Die Alleebäume im Plangeltungsbereich weisen Stammdurchmesser bis 0,8 m auf und Kronendurchmesser bis 10 m. Auf Höhe der Stellplatzfläche vor der ehemaligen Kleingartenkolonie besteht eine größere Lücke im Baumbestand, die 90 m auf der Ostseite und 60 m auf der Westseite umfasst.

Knick und Allee sind gesetzlich geschützt gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 3 bzw. 4 LNatSchG. Die Allee ist überdies geschützt gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck.

Die Verkehrsfläche der Schlutuper Straße ist aufgrund ihrer sehr stark belasteten, versiegelten Flächen in einen sehr geringen Biotopwert einzustufen.

Die ehemalige Kleingartenanlage östlich der Schlutuper Straße ist stark von Menschen überprägt und extensiv genutzt worden. Sie weist seit der Rücknahme im Jahr 2016 und dem Brachliegen wertvolle Zeichen der Ruderalisierung und Sukzession auf. Es wird angenommen, dass sich auf dem ehemaligen Kleingartengelände Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz entwickelt haben. Somit kann ihr ein geringer bis mittlerer Biotopwert zugeordnet werden.

Eigentumsverhältnisse

Die Flächen der Kleingartenanlage befinden sich im Besitz der Hansestadt Lübeck.

2.3 Bisheriges Planungsrecht

Die Grundstücke liegen im Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) festgelegten baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets des Oberzentrums Lübeck. Entsprechend der Zielsetzung im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck trägt die künftige Wohnsiedlung zur besseren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur bei und kann dem bestehenden Siedlungsbereich im Ortsteil Marli zugeordnet werden.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der abschließende Beschluss der zum Bebauungsplan zugehörigen 127. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld wurde bereits am 30.09.2021 beschlossen und stellt das geplante Wohnquartier als Wohnbaufläche dar.

3.3 Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der Plan „Entwicklung“ des Landschaftsplanes trifft für das Plangebiet keine Aussage, es sind lediglich einzelne Alleebäume an der Schlutuper Straße gekennzeichnet. Im Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept Erholung in Lübeck ist die gesamte Kleingartenanlage Bestandteil des Grünzuges Brandenbaumer Feld.

3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Der Stadtteil St. Gertrud, in dem das Plangebiet liegt, wird im ISEK 2010 folgendermaßen beschrieben: „Der Stadtteil liegt naturnah eingebettet zwischen den Erholungsgebieten Lauerholz, Schellbruch an der Trave und der Wakenitz. In Marli, Brandenbaum und Eichholz sind in der Zwischen- und Nachkriegszeit des 20. Jahrhunderts Geschosswohnungsbauten, teils als sozialer Wohnungsbau und Einfamilienhausgebiete entstanden. Die Konversion der 1990er Jahre führte zu weiteren auch geförderten Wohnungen durch Umbau der Waldersee-Kaserne und Bebauung der Schießstände. Der Geschosswohnungsbau der 1950/60er Jahre ist insbesondere rund um den „Kaufhof“ im Umbau begriffen (Modernisierung/ Abriss/ Neu-bau). Ein Stadtteilzentrum mit Einzelhandel und Dienstleistung liegt im Ortsteil Marli („Kauf-hof“, Meesenplatz) und nordwestlich befindet sich die Justizvollzugsanstalt. Grundschulen und Kitas gibt es in allen Ortsteilen. Weiterführende Schulen sind räumlich gleichmäßig verteilt.“

Das grüne Wohnumfeld zeigt Mängel bei der Pflege der öffentlichen Anlagen, insbesondere der Spielflächen und Wege. Auch die Rad- und Wanderwege entlang der Wakenitz und durch das Lauerholz bedürfen der Verbesserung. Der Durchgangsverkehr der Ausfallstraßen, zu denen auch die Schlutuper Straße zählt, belastet die Bewohner:innen. Empfehlungen für den Stadtteil, die für das anstehende Projekt Bedeutung haben, sind die Schaffung von Wohnraum unter Berücksichtigung des sozialen Gleichgewichtes, die Verbesserung des Straßenraumes, Ergänzung der Alleebäume und die Verbesserung der Wegeverbindung in die Naherholungsgebiete.

3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

Die Hansestadt Lübeck hat mit dem Konzept „2030“ im Rahmen einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung Suchräume für Wohn- und Gewerbeflächen vorgelegt. Das Plangebiet ist im Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung entsprechend seiner geplanten Entwicklung als Wohnbaufläche der Kategorie I genannt.

3.6 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020, der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose fortschreibt, wird die Hansestadt Lübeck voraussichtlich bis 2040 einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von rd. 5.300 Wohnungen haben.

Unter anderem aufgrund der voraussichtlich auch in den nächsten Jahren noch anhaltenden Zuzüge wird dabei das Gros der erwarteten Bevölkerungs- und Haushaltszunahme bereits in den nächsten Jahren auf die Hansestadt Lübeck zukommen. Dementsprechend geht der Wohnungsbericht von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein nicht unerheblicher Bedarf an gartenbezogenen Wohnformen gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort zu halten.

Die im Wohnmarktbericht aufgeführten Wohnbauflächenpotenziale bieten unter Berücksichtigung der durch die Lübecker Bürgerschaft beschlossenen 30 %-Regelung für öffentlich geförderten Wohnungsbau Raum für rd. 1.630 geförderte Wohnungen. Die bis 2030 wegfallenden rd. 3.700 geförderten Wohnungen können trotz vereinzelter Überschreitung der 30 %-Regelung nicht auf den zusätzlichen Bauflächen ausgeglichen werden. Es wird geprüft inwieweit eine Erhöhung des Anteils des geförderten Wohnungsbaus im Bebauungsplangebiet möglich ist, ohne eine ausgewogene soziale Durchmischung des Quartiers zu gefährden.

Der kontinuierliche Anstieg der Angebotsmieten, die für nachfragende Haushalte entscheidend sind, weist auf zunehmende Anspannungen auf dem Wohnungsmarkt hin. Es ist zudem festzustellen, dass die Zahl der Haushalte, die auf den preisgünstigen Wohnraum zugreifen, zugenommen hat. Darüber hinaus ist in stärkerem Maße zu beobachten, dass es Personengruppen mit Zugangsschwierigkeiten zum Wohnungsmarkt gibt.

Derzeit stehen kaum Grundstücke mit gartenbezogenen Wohnformen zur Verfügung. Die Nachfrage nach derartigen Angeboten ist hoch. Langfristig muss hier allerdings bedacht werden, dass die Zahl der Haushalte, die diese Wohnangebote nachfragt (z.B. Familien), zurückgeht. Auch kommt dem Bestand für die Befriedigung der zukünftigen Nachfrage eine große Bedeutung zu: 10.000 Einfamilienhäuser in Lübeck werden derzeit ausschließlich von Personen über 60 Jahren bewohnt. Das Konzept des geplanten Wohnquartieres sieht unter Berücksichtigung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden als Angebote für Familien einen Anteil an Doppel- und Reihenhäusern vor. Daneben ist die Schaffung von Flächen für Geschosswohnungsbau geplant, der u.a. auch senior:innengerecht realisiert werden kann. Ziel ist es Wohnraumangebote für ältere Generation zu schaffen, die einen Umzug vom Einfamilienhaus mit Garten in eine Wohnung im direkten Umfeld ermöglichen. Die Nachfrage nach altengerechtem Wohnraum wird sich weiter erhöhen, insbesondere ab 2025, wenn die Generation der „Babyboomer“ das Senior:innenalter erreichen. Aufgrund des Trends zur Singularisierung als Folge der demographischen Entwicklung und der Pluralisierung der Lebensstile in der Bevölkerung werden zukünftig vermehrt 1- und 2-Zimmer-Wohnungen erforderlich. Auch Angebote im Bereich des gemeinschaftlichen Wohnens werden verstärkt nachgefragt und sind im städtebaulichen Konzept berücksichtigt.

3.7 Stadtentwicklung

Das Baugesetzbuch (BauGB) führt in § 1 Abs. 5 Satz 3 aus, dass die städtebauliche Entwicklung in einer Gemeinde vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.

Das vorliegende Plangebiet ist faktisch einer Außenentwicklung zuzuordnen. Das Plangebiet befindet sich auf ehemaligen Kleingartenflächen und entspricht somit nicht einer Innenbereichsfläche im Sinne des § 13 a BauGB. Die Fläche befindet sich jedoch in einer städtebaulich integrierten Lage und ist infrastrukturell hervorragend erschlossen. Eine Inanspruchnahme eines freien Landschaftsraumes erfolgt durch die Flächenausweisung nicht. Sie weist durch die bisherige Nutzung als Kleingarten bereits eine gewisse Versiegelung auf. Der Grundsatz "Innen- vor Außenentwicklung" in der Bauleitplanung wurde durch die BauGB-Novelle 2013 in § 1 Abs. 5 ergänzt. Ein wichtiger Grund neben der Verminderung von Flächeninanspruchnahme in der Landschaft ist beispielsweise die Reduzierung von Fahrverkehren und die Nutzung vorhandener Infrastruktur wie Verkehrswege und soziale Einrichtungen. Durch das Plangebiet verläuft eine Hauptverkehrsstraße, die direkt in die Innenstadt führt und im Umkreis sind alle erforderlichen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte usw. fußläufig erreichbar. Damit trägt die Umnutzung der Fläche zum Wohnen zur Stabilisierung vorhandener Infrastruktur bei und entspricht somit einem wichtigen Ziel der Innenentwicklung.

Mit dem Wohnungsmarktkonzept wurde eine strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung in der Hansestadt Lübeck bis in das Jahr 2025 gelegt. Das Wohnungsmarktkonzept baut auf grundlegenden und umfassenden Analysen auf. Das Konzept „Lübeck 2030“ bildet eine Grundlage für die Wohnbauflächenentwicklung in der Hansestadt Lübeck und damit auch für die vorliegende Flächenausweisung. Das Wohnungsmarktkonzept sowie das Konzept „Lübeck 2030“ werden in Bezug auf die wesentlichen Kerndaten sowie in Bezug auf die Suchräume für Wohnbauflächen jährlich fortgeschrieben (vgl. hierzu „Wohnungsmarktbericht 2018“). Danach erfolgt die Entwicklung der Wohnbauflächen nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit. Im Rahmen dieses Konzeptes wurden 21 Suchräume für Wohnbauflächen ausgewählt und auf ihre Eignung hin überprüft.

Aufgrund der Aufgabe einer Anzahl von Kleingärten zur Reduzierung von Leerständen in der gesamten Kleingartenanlage wurde geprüft, inwieweit sich die Flächen zur Umnutzung zum Wohnen eignen würden. Die derzeit angespannte Lage auf dem Lübecker Wohnungsmarkt erfordert auch die Konversion schwieriger Standorte wie Kleingartenflächen. Weitere alternative Flächen, die für die Entwicklung von Wohnbauflächen geeignet wären, kurz- bzw. mittelfristig zur Verfügung stehen und bei denen es sich nicht um landwirtschaftlich genutzte oder für den Naturhaushalt bzw. für die Erholung bedeutsame Flächen handelt, sind in der Hansestadt Lübeck nicht vorhanden.

3.8 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept

Das Stadtteilzentrum St. Gertrud – Marli / Kaufhof / Kantstraße befindet sich etwa 500 m von Plangebiet entfernt. Eine ausreichende Versorgung des Plangebietes ist somit gegeben. Lediglich im Bereich des geplanten Quartierplatzes an der St. Philippus Kirche ist eine kleinteilige Verkaufsstelle für Backwaren o.ä. gewünscht.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung einer Wohnsiedlung geschaffen werden. Um einer nachhaltigen und auf die Bedürfnisse der künftigen Bewohner abgestimmten Siedlungsentwicklung gerecht zu werden, wurde zur Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfes ein kooperatives Gutachterverfahren durchgeführt. Ziel war die Ausarbeitung eines Konzeptes zur Realisierung einer Wohnbebauung aus einem Mix verschiedener Wohnformen des Geschosswohnungsbaus und des Einfamilienhausbaus. Dazu gehört die Gestaltung von öffentlichen und privaten Frei- und Verkehrsflächen ebenso wie die Vernetzung mit der Umgebung.

4.1 Städtebauliches Entwurfskonzept

Der städtebauliche Entwurf wurde unter Berücksichtigung der im weiteren genannten städtebaulichen Grundsätze anhand eines kooperierenden Gutachterverfahrens mit drei teilnehmenden Planungsbüros entwickelt:

- Städtebaulich verträgliche Arrondierung bzw. Erweiterung der Wohnsiedlungen Brandenbaum und Marli,
- Entwicklung eines Konzeptes mit mehreren Wohnformen zur Berücksichtigung unterschiedlicher Wohnbedarfe,
- Berücksichtigung ökologischer, klimaschützender, lärmschützender und entwässerungstechnischer Belange,
- Einbindung des städtebaulichen Konzeptes in das vorhandene Orts- und Landschaftsbild,
- Schaffung bzw. Aufwertung von Wegebeziehungen im Plangebiet und zu den Naherholungsgebieten.

Das städtebauliche Entwurfskonzept zeichnet sich hinsichtlich seiner stadtgestalterischen Ausprägung durch eine mittig durch das geplante Wohnquartier laufende Grünachse und Platzausbildung an der St. Philippus Kirche aus. Die mittige grüne Achse ist ein gutes Instrument zur Identitätsstiftung im Quartier, sie ist in die Hofstruktur mit ihren Wegeverknüpfungen einbezogen und erlaubt ein fußläufiges Durchqueren ohne Unterbrechungen durch Fahrverkehr. Die Fläche hat eine multifunktionale Nutzung als Wegebeziehung, als Auffangfläche im Sinne der Überflutungsvorsorge und als Grünfläche mit Bedeutung für die Erholung und das Landschaftsbild.

Der im Bereich der Verschwenkung der Schlutuper Straße angeordnete Platz ermöglicht eine Blickbeziehung auf die St Philippus Kirche. Die hier angedachte Unterbringung von Einrichtungen wie Altenwohnen, Kita, Läden usw. unterstützen die Identitätsbildung im geplanten Wohnquartier. Über den Quartiersplatz bleiben die Durchwegung und die Beziehung zur gegenüberliegenden Straßenseite intakt. Die geplante Lage der Kita belebt den Quartiersplatz und der „Hol- und Bringe-Verkehr“ wird nicht ins Wohnquartier hineingezogen.

Der städtebauliche Belang der Nutzung erneuerbarer Energien wird durch die Berücksichtigung von Erdwärme und Photovoltaik besonders hervorgehoben.

Die geplanten Gebäude an der Schlutuper Straße reagieren angemessen auf die Lärmbelastung durch den Fahrverkehr, indem die Baukörper einen ruhigen Innenhof aufweisen.

Die Loslösung von der klassischen Einzelhausstruktur zugunsten einer moderaten Verdichtung im Segment des Einfamilienhausbaus in Form von Doppel- und Reihenhäusern ist eine Anpassung an die hohe Nachfrage bei gleichzeitiger Flächenknappheit, so können deutlich mehr Grundstücke angeboten werden.

Die der Bebauungsplanung zu Grunde liegenden städtebaulichen Grundsätze können der beigefügten „Gebrauchsanweisung und dem städtebaulichen Entwurfsplan entnommen werden (Anlagen 1/2).

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet			ca. 11,47 ha
davon:			
Allgemeines Wohngebiet			ca. 53.700 m²
Sondergebiet Parkhaus			ca. 3.600 m²
Fläche für Gemeinbedarf			ca. 5.500 m²
Grünfläche	öffentlich	mittiger Grünzug	ca. 3.620 m²
		öffentlich gesamt	ca. 35.680 m²
	privat		ca. 270 m²
	gesamt		ca. 35.950 m²
Straßenverkehrsfläche			ca. 21.200 m²
Versorgungsfläche			ca. 700 m²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Wohngebiet

Die künftigen Wohngebiete werden als allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Aufgrund der Zielsetzung ein Wohnquartier zur Deckung des dringenden Bedarfes an Wohnraum zu entwickeln, werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, wie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ebenso wie Ferienwohnungen nicht zugelassen. Eine Nutzung für sportliche Zwecke ist wegen der damit möglicherweise verbundenen Störungen der Wohnruhe in einigen allgemeinen Wohngebieten nur ausnahmsweise zulässig. Daneben sind aufgrund der kleinteiligen Wohnnutzung und der Erschließung über Geh-, Fahr- und Leitungsrechte Räume für freie Berufe in den allgemeinen Wohngebieten am östlichen Plangebietsrand nur ausnahmsweise zulässig.

Sozialer Wohnungsbau

Mindestens 30 % der Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau sind mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung zu errichten. Da sich die Fläche des geplanten Wohnquartiers im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindet, werden die entsprechenden Einzelheiten wie der Wohnraumschlüssel usw. im Rahmen der Grundstückvermarktung fixiert. Außerdem sollen weitere Grundsätze wie der Anteil an Mietwohnungen, die Nutzung der Quartiersgarage und die Energieversorgung im Rahmen der Grundstücksvermarktung geregelt werden.

5.2.2 Nebenanlagen

Mit Ausnahme der am südlichen und nördlichen Plangebietsrand gelegenen Doppelhausgrundstücke ist die Lage der Müllsammelplätze im Bebauungsplan durch eine Flächenfestsetzung bestimmt. Das mit den Entsorgungsbetrieben abgestimmte Abfallbeseitigungskonzept sieht Müllsammelanlagen in Form von Unterflursammelbehältern vor. Hier können Abfallcontainer für vier Sorten von Müll - Papier-, Rest- und Biomüll, Wertstoffbehälter - installiert werden. Die Regelung bedingt einen flächensparenden Umgang mit den zur Verfügung stehenden Bauflächen und beugt einer Überfrachtung der Grundstücke mit Nebenanlagen vor. Lediglich den Nutzenden der o.g. größeren Doppelhausgrundstücke wird die Lage der Müllsammelbehälter freigestellt.

5.2.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird mittels der Festsetzung von Grundflächenzahlen (GRZ) und Festsetzung der maximal zulässigen Anzahl der Vollgeschosse bestimmt.
In der südlichen Hälfte des allgemeinen Wohngebiet WA-1 darf die maximal zulässige GRZ bis 0,5 und die GFZ bis 1,6 und damit die in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter § 17 genannte Obergrenze überschritten werden. Die Überschreitung der in § 17 BauNVO definierten Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für allgemeine Wohngebiete ist aufgrund der Kompensierung durch die angrenzende Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die nicht auf die GRZ angerechnet werden kann, als verträglich einzustufen. Die Verkehrsfläche soll der hier gewünschten Ansiedlung von Nutzungen wie Café, Mietertreff oder ähnliches zur Verfügung stehen. Die Nutzung soll im Rahmen der Widmung als öffentliche Verkehrsfläche ermöglicht werden.
In den allgemeinen Wohngebieten WA-1 (GFZ 1,6), WA-3 (GFZ 1,3), WA-4 (GFZ 1,5) und WA-5 (GFZ 1,3) dürfen die in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter § 17 genannten Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung (GFZ 1,2) überschritten werden. Die Überschreitung wird dadurch kompensiert, dass auf den Grundstücksflächen keine Stellplätze zulässig sind, sie stehen in Gänze den Bewohner:innen als Freifläche zur Verfügung. Die Stellplätze befinden sich sämtlich in der Quartiersgarage. Das allgemeine Wohngebiet mit der Bezeichnung WA-1 grenzt zu dem unmittelbar an die Platzfläche nördlich der St Philippus Kirche, die ebenfalls eine Freifläche für die Bewohner:innen darstellt.
In den allgemeinen Wohngebieten am östlichen Plangebietsrand soll eine kleinteilige Aufteilung der Reihenhauszeilen ermöglicht werden, um eine kosten- und flächensparender Bauweise zu erreichen. Für Baugrundstücke ohne seitlichen Grenzabstand (Mittelhäuser) sind Überschreitungen der zulässigen GRZ bis maximal 0,5 erlaubt. Um dies sicherzustellen, dass die Reihenhäuser nicht zu schmal werden und damit in ihren Nutzungsmöglichkeiten zu wenig Variabilität haben, wird eine Mindestbreite von 6 m festgesetzt.

Es soll ein Wohnquartier mit lebendiger Atmosphäre und einem menschlichen Maßstab entstehen, daher ist für die Geschosswohnungsbauten an der Schlutuper Straße eine maximale Vier-Geschossigkeit vorgesehen.
Die Gebäudehöhen sollen sich von der viergeschossigen Bebauung an der Schlutuper Straße über eine dreigeschossige Bebauung im Bereich der zentralen Grünachse bis zu den zweigeschossigen Doppelhäusern am Quartiersrand abstufen. Die Abstufung zeigt sich auch in der Bestimmung der Zulässigkeit von Staffelgeschossen, wie sie aus den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan ersichtlich sind.

5.2.4 Bauweise, Überbaubare Grundstücksfläche

Bauweise

Die Doppel- und Reihenhäuser werden in offener Bauweise mit seitlichem Grenzabstand errichtet. Die Geschosswohnungsbauten werden ebenfalls mit seitlichem Grenzabstand vorgesehen, dort wo die Gebäudelänge 50 m überschreitet, gilt die geschlossene Bauweise.

Daneben werden im Bebauungsplan Festsetzungen zur Bauweise teilweise hinsichtlich der Hausformen getroffen, um sicherzustellen, dass bedarfsentsprechend ausreichend Einfamilienhäuser in Form von Doppel- und Reihenhäusern realisiert werden. Auf weitere Festsetzungen hinsichtlich der Bauweise wird verzichtet, da die Erreichung der städtebaulichen Planungsziele über die Festsetzung von Baugrenzen hinreichend bestimmt werden kann. Die städtebaulich gewünschte Baustruktur wird durch die Baugrenzen definiert.

Überbaubare Grundstücksfläche

Die Festsetzung von Baugrenzen dient der Schaffung einer städtebaulichen Struktur. Daneben erfolgt die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche für den Geschosswohnungsbau,

um sicherzustellen, dass alle Wohnungen mindestens in zwei Richtungen orientiert werden können und um einen Bezug zum Innenhof bzw. Gartenbereich zu ermöglichen.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt über die Schlutuper Straße, die in östlicher Richtung an die Wesloer Straße anschließt und zum Stadtteil Schlutup führt und in westlicher Richtung über die Walderseestraße mit dem weiteren Stadtgebiet verbunden ist. Die Schlutuper Straße wird täglich durchschnittlich von 12.000 Fahrzeugen davon 5,3 % Schwerlastverkehr genutzt. Sie soll in ihrem Ausbaustandard an die geplante Nutzung angepasst werden. Die Schlutuper Straße wird umgestaltet, so dass die Straße künftig dem Charakter einer innerörtlichen Erschließung entspricht. Den Straßenfassaden sind städtebaulich prägend, so dass sie bezüglich Proportion, Materialität und Gestaltung eine besondere Bedeutung haben.
Die Haupterschließung des geplanten Wohnquartiers erfolgt an der nördlichen Plangebietsgrenze, abzweigend von der Schlutuper Straße als nördliche Haupterschließungsachse im Trennprinzip bis zur Vorhaltefläche, die möglicherweise langfristig als zusätzliche Erschließung eines weiteren östlich des Plangebietes liegenden Wohngebietes sein könnte. Die anschließenden Straßenflächen werden dann im Mischprinzip als Ringstraße weitergeführt.

5.3.2 Innere Erschließung

Die innere Erschließung des neuen Wohnquartiers erfolgt über die Ringstraße, deren flächensparende Anordnung eine großzügige Begrünung des Wohnquartiers ermöglicht. Durch Verschwenkungen innerhalb der Straßenflächen des Erschließungsringes sollen angemessene Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt werden. Die im Mischprinzip konzipierten Anteile des Erschließungsringes werden aufgrund der angestrebten hohen Aufenthaltsqualität als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Verkehrsberuhigter Bereich - festgesetzt. Innerhalb des Wohngebietes wird durch die geplante zentrale Grünachse ein großer autofreier Bereich gebildet, in dem sich die Bewohner:innen, insbesondere die Kinder ungefährdet vom Kfz-Verkehr bewegen können. Über die zentrale Grünachse bietet sich der Blick auf die nördlich angrenzenden Naturflächen. An die zentrale Grünachse werden Wohngebäude mit größtenteils offenen Höfen angeordnet. Es sind insgesamt viele gemeinschaftlich nutzbare Flächen vorgesehen.

Zwischen dem geplanten Geschosswohnungsbau an der Schlutuper Straße und dem geplanten Parkhaus wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger:innen und Radverkehr, die auch als Notzufahrt dienen kann, vorgesehen.

5.3.3 Stellplätze, Parkplätze, Fahrradstellplätze

Die erforderlichen Stellplätze für den Geschosswohnungsbau im westlichen Teilbereich des Wohnquartieres sollen in einer Quartiersgarage untergebracht werden. Sie dient somit der Unterbringung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze. Die Entfernung zwischen den einzelnen Wohnungen und der Quartiersgarage reicht von 25 m bis 150 m und kann somit als angemessen eingestuft werden.

Der Stellplatzbedarf für die Doppel- und Reihenhäuser und der Geschosswohnungen im östlichen Teilbereich des Wohnquartieres werden in Sammelstellanlagen und auf den Grundstücken (Doppelhäuser am südlichen und nördlichen Quartiersrand) untergebracht.

Der Stellplatzschlüssel wird mit einem Stellplatz je Wohneinheit im Geschosswohnungsbau und Einfamilienhausbau bzw. 0,7 Stellplätze je WE im sozialen Wohnungsbau vorgegeben.

Nachfragepotenziale für Zweitautos, von Besucher:innen der sozialen Nutzungen wie Kirche, Kita, Hospiz und Palliativzentrum und dem gegenüberliegenden Sportverein können ebenfalls in

der Quartiersgarage untergebracht werden.

Die Attraktivität der Quartiersgarage soll durch zusätzliche Angebote wie Fahrradabstellanlagen, Verleih von Transportmöglichkeiten (Lastenfahrräder, Karren), Postdepot oder die Vermietung von Lagerräumen (Storages) erhöht werden und damit die Klimafreundlichkeit des Quartiers fördern.

Durch die gemeinschaftliche Unterbringung der Stellplätze wird eine flächensparende Bauweise ermöglicht und die Aufenthaltsqualität im Quartier deutlich erhöht. Die Quartiersgarage ist im Gegensatz zu einer Tiefgarage in den Baukosten deutlich günstiger, zumal die hydrogeologischen Gegebenheiten vermuten lassen, dass der Bau einer Tiefgarage gar nicht oder maximal im südwestlichen Bereich mit hohem Aufwand möglich ist. Eine oberirdische Unterbringung von Stellplätzen scheidet im westlichen Bereich aus Gründen der fehlenden Flächenverfügbarkeit aus. Durch die Nutzung von Gemeinschaftsstellplatzanlagen im östlichen Bereich kann der Erschließungsaufwand deutlich reduziert werden, somit können Kosten reduziert und Wohnbauflächen geschaffen werden.

Die Umsetzung der Gemeinschaftsanlagen soll möglichst durch die Bauträger erfolgen.

Die öffentlichen Parkplätze sollen ebenfalls in der Quartiersgarage untergebracht werden.

5.3.4 Öffentlicher Platz

Zwischen der St. Philippus Kirche und der geplanten Bebauung soll ein öffentlicher Platz entstehen, der als Bindeglied zwischen der bestehenden und der neuen Bebauung fungiert. Zur Belebung des Platzes sind soziale Nutzungen wie die Kindertagesstätte, Nachbarschaftstreff, Senior:innenwohnen usw. ergänzt durch ein Café, Bistro o.ä. gewünscht und planungsrechtlich zulässig. Der Platz soll zum Verweilen einladen und mit Ausnahme von Zulieferverkehr Fußgänger:innen und Radfahrenden vorbehalten sein. Er ist im Bebauungsplan als Verkehrsberuhigter Bereich mit der Zweckbestimmung Fußgänger:innen, Außengastronomie und Radverkehr festgesetzt. Die den Platz abgrenzende Fassade bedarf besonderer Aufmerksamkeit. Es wird ein konkurrierendes Verfahren beispielsweise in Form eines Fassadenwettbewerbes empfohlen.

5.3.5 Öffentliche Widmung der Verkehrsflächen

Die festgesetzten Verkehrsflächen einschließlich der Verkehrsflächen besonderen Zweckbestimmung sollen in einem weiteren Verfahren öffentlich gewidmet werden.

5.3.6 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck. Die Haltestellen „Herbartweg“ werden von den Linien 3, 4 und 11 montags bis sonntags bedient. Im Zuge der Umgestaltung der Schlutuper Straße ist eine weitere Bushaltestelle vorgesehen.

5.3.7 Wegebeziehungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen

Für den Fuß- und Radverkehr ist ein dichtes Wegenetz vorhanden. Ergänzungen sind ein mittiger Grünzug sowie eine Grünfläche südlich des geschützten Landschaftsbestandteils, die ausschließlich Fußgänger:innen und Radfahrenden vorbehalten sind. Der mittige Grünzug dient gleichzeitig als Fläche zur Aufnahme von Regenwasser, welches auf dem öffentlichen Flächen und nach Starkregenereignissen anfällt.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen. Die Details des Straßenausbaus werden im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages festgelegt.

5.3.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) mit der Bezeichnung GFL-1 dient der fußläufigen Erschließung sowie der Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen für die Reihen- bzw. Doppelhäusern im östlichen Teilbereich. Da ein GFL lediglich eine öffentlich-rechtliche Bindungswirkung hat, sind vor der Veräußerung der Grundstücke die Wegerechte grundbuchlich zu sichern.

5.3.9 Durchführung der Erschließungsmaßnahmen

Die Durchführung der Erschließungsmaßnahmen erfolgt durch die KWL GmbH.

5.4 Ver- und Entsorgung

5.4.1 Energieversorgungskonzept

Um die nachhaltige Sicherung einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Energieversorgung unter Berücksichtigung möglicher Energieeffizienzmaßnahmen zu erreichen, wurde das Ingenieurbüro KAplus aus Eckernförde mit der Erstellung eines Energiekonzeptes beauftragt. Da zu dem Zeitpunkt der Untersuchung der Bebauungsplan neben dem geplanten Wohnquartier auch das auf dem gegenüberliegenden Grundstück geplante Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin beinhaltet hat, wurde dieses im Energiekonzept mitbetrachtet. Aus dem Teil 1 des Energiekonzeptes ergab sich die Empfehlung folgende Kombinationsvarianten weitergehend zu untersuchen:

a) Kalte Nahwärme (alle Gebäude) + Pelletanlage (z.B. Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin)
Mit der kalten Nahwärme können die überwiegenden Energiemengen über die dezentralen Wärmepumpen vor allem im Niedertemperaturbereich bereitgestellt werden (alle Gebäude). Die potentiellen Wärmequellen sind noch zu analysieren (Erdreich, Wasser, Abwasser, Solarthermie mit PVT). Auch eine effiziente Kältebereitsstellung ist möglich, soweit diese benötigt wird. Ein zusätzlicher Pelletkessel im Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin bedient die dort erwarteten Hochtemperaturanforderungen und kann im Extremfall zusätzlich das kalte Nahwärmenetz regenerieren. Ggf. können zusätzliche Pelletkessel in großen Mehrfamilienhäusern die Warmwasserversorgung unterstützen.

b) Kalte Nahwärme (alle Gebäude) + BHKW (Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin)
Umsetzung wie Variante A, allerdings mit BHKW statt der Pelletanlage. Durch hohen Strombedarf im Pflegebereich und die zusätzliche Abnahme durch die WP kann das BHKW zu wirtschaftlichen Vorteilen durch hohe Eigennutzungsanteile des Stroms führen. Allerdings ist die Konkurrenz zum PV-Strom und die zukünftige Entwicklung (grüner Strom) zu beachten.

c) Dezentrale Pelletkessel (Pflege / MFH) + dezentrale Wärmepumpen (RH/ DH)
Die dezentralen Pelletkessel versorgen die Bereiche mit höherer Wärmeabnahmedichte und höherem Warmwasseranteil und die dezentralen Wärmepumpen werden in Bereichen mit geringeren Abnahmedichten und ausreichend Quellenpotential geplant. Ggf. können in den größeren Liegenschaften auch Wärmepumpen zusätzlich installiert werden (Heizung WP, WW + Spitzenlast Pellet).

Hinweis zu warmen Nahwärmesystemen:
Die warmen Nahwärmesysteme werden aufgrund der relativ hohen anteiligen Netzverluste und vor allem aufgrund der begrenzten Zukunftsfähigkeit von Hochtemperaturnetzsystemen nicht zur Vertiefung vorgeschlagen.

<u>Variantenprüfung</u>

Bei der Variantenprüfung ergeben sich die meisten Vorteile für die Variante A (kalte Nahwärme

+ Pelletkessel). Die CO2-Bilanz 2050 kann ein Einsparpotential von 93 % gegenüber dem gesetzlichen Standard aufweisen. Die Feinstaubbelastung aus Pellets ist gegenüber Variante C reduziert. Ein innovatives Plusenergiequartier (Heizen und Warmwasser) mit kalter Nahwärme kann realisiert werden. Der Komfort für die Nutzer:innen ist hoch, der Wärmepreis vor allem bei Nutzung von quartiereigenem PV-Strom und netzdienlicher Verschiebung von Energiemengen langfristig gering. Die Investitionskosten können durch unterschiedliche Förderungen reduziert werden. Grundsätzlich sind auch die anderen Vorzugsvarianten gegenüber einer gesetzeskonformen Umsetzung umweltfreundlich und zukunftsfähig. Allerdings ergeben sich hier Einschränkungen mit Blick auf die zukünftigen CO2-Emissionen, die lokale Luftbelastung bzw. schlechterer Verschiebbarkeit von Energiemengen.

Empfehlung für die Energieversorgung

Es wird der Mindestenergiestandard KfW Effizienzhaus 55 empfohlen. Ebenso die Deckelung der Vorlauftemperaturen in den Gebäuden.

Die Weiterentwicklung der zentralen Wärmeversorgungsvariante mit kalter Nahwärme soll erfolgen.

Die Entwicklung einer quartierseigenen regenerativen Stromerzeugung über PV mit Einbindung in ein sektorübergreifendes Energiemanagement wird empfohlen. Ein zentraler Betreiber für Wärme, Kälte, Strom, PV, E-Mobilität könnte diese Aufgabe besser übernehmen als viele dezentrale Betreiber. Ein netzdienlicher und gleichzeitig wirtschaftlicher Betrieb kann erreicht werden.

Energiestandard Gebäude

Die geplanten Gebäude sollten mindestens die Energiestandards eines KfW Effizienzhaus 55 berücksichtigen. D.h., der Primärenergiebedarf wird um 55 % gegenüber der ENEV 2014 reduziert, Dämmung um 30 % optimiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens wurde dieser Standard als vergünstigter Kredit bis 120.000 €/Wohneinheit + 18.000 € Zuschuss gefördert. Diese Aussage muss aktuell revidiert werden, die Vergabemodalitäten von Förderungen werden momentan diskutiert und soll neu geregelt werden. Die Förderung und die Energieeinsparung haben Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit.

Neben der Betrachtung der Energieeinsparung im Betrieb sollte auch Wert auf nachhaltige Konstruktionen und schadstoffarme Materialien gelegt werden.

E-Mobilität

Für den Strombedarf im Quartier aus E-Mobilität wurde zusätzlich eine Abschätzung für 2020 und für 2050 aufgestellt. Bei heutigen E-Mobilitätsquoten liegt der Anteil mit 22 MWh/a unter 1 % des abgeschätzten Energiemengenbedarfes der geplanten Bebauung. Der Bedarf 2050 steigt gemäß der Abschätzung für 2050 auf 770 MWh/a (dann 16 % Anteil).

Photovoltaik

Es wird eine umfassende Belegung möglichst alle Dächer und der Fassade des Parkhauses mit PV-Modulen empfohlen. Die Abschätzung der realistisch nutzbaren PV-Flächen führt im Ergebnis zu einem PV-Ertrag von 1.328 MWh/a, einer Leistung von 1.476 kWp und Investitionskosten von 1,9 Mio. € brutto über das gesamte Quartier.

5.4.2 Umsetzung der Energieversorgung

Die Umsetzung der Energieversorgung wird aktuell anhand einer beauftragten Machbarkeitsstudie untersucht. Die Machbarkeitsstudie wird von den Stadtwerken der Hansestadt Lübeck durchgeführt und soll in Kürze vorliegen. Die gewählte Energieversorgung über ein kaltes Nachwärmenetz mit Erdwärme als Energieträger sowie Photovoltaik zur mittelbaren Stromversorgung bedingt zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit, dass alle potentiellen Nutzer:innen des geplanten Wohnquartieres am Versorgungssystem partizipieren. Daher wird es im Rahmen des Abschlusses von

Grundstückskaufverträgen eine entsprechende vertragliche Vereinbarung geben. Daneben ist die Nutzung der Dachflächen für Photovoltaikanlagen im Bebauungsplan festgesetzt. Die festgesetzte Solarpflicht ist auf die lokale Stromerzeugung ausgerichtet und Teil einer möglichst klimaneutralen Energieversorgung des geplanten Wohnquartiers. Das Vorsehen einer klimaneutralen Energieversorgung bezieht sich auf den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft zum Klimanotstand vom 23.5.2019 (VO/2019/07727). Die erzeugte Energie wird vorrangig im Plangebiet für den Betrieb der Wärmepumpen verwendet.

5.4.3 Schmutzwasserentsorgung

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Trennverfahren. Hinsichtlich der schmutzwassertechnischen Erschließung ist eine Anbindung an das bestehende Schmutzwassernetz in der Schlutuper Straße erforderlich. Aufgrund der Topographie ist es voraussichtlich nicht möglich, das Gebiet im Freigefälle anzuschließen. Im Nordwesten des Bebauungsplangebiets wird eine Fläche für eine öffentliche Pumpstation vorgesehen, die direkt an die Haupterschließung angebunden ist. Da im Rahmen der Realisierung des geplanten Wohnquartieres erhebliche Erdbewegungen zu erwarten sind, kann die Lage der Entwässerungskanäle noch nicht abschließende bestimmt werden.

5.4.4 Regenwasserbewirtschaftung

Es ist eine im Folgenden beschriebene besondere Oberflächenentwässerung vorgesehen. Die Regenwasserbehandlung soll über ein naturverträgliches Regenwassermanagement erfolgen, dessen vorrangiges Ziel es ist, den potentiell naturnahen Wasserhaushalt zu erhalten. Dies erfolgt durch die Reduzierung der abzuleitenden Niederschlagsmengen sowie durch Rückhalt und Verdunstung in der Fläche, dabei sind die Vorgaben des Erlasses A-RW 1 - Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein - zu beachten. Da das Plangebiet eine wasserwirtschaftlich schwierige Situation aufweist, wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan erstellt. Das daraus resultierende Konzept wurde in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck (EBL) und der unteren Wasserbehörde der Hansestadt Lübeck abgestimmt und überarbeitet. Der differenzierte Umgang mit dem Regenwasser kann dem Abstimmungsprotokoll entnommen werden, welches dem Wasserwirtschaftlichen Begleitplan beigefügt ist.

<u>Grundsätzliches</u>

Das Gelände weist östlich der Schlutuper Straße ein leichtes Süd-Nord-Gefälle mit einem Höhenunterschied von ca. 4,5 m zwischen den Geländeoberkanten (GOK) auf.

Das Planungsgebiet befindet sich im Quellgebiet der Medebek, die in ihrem weiteren Verlauf in die Trave mündet. Da eine weitere stoffliche Belastung des Bachlaufes nicht möglich ist, kann die Medebek keine weitere Entwässerungsfunktion als Vorfluter übernehmen.

Des Weiteren grenzt das geplante Wohnquartier an den geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) Lauerhofer Feld an. Hierbei handelt es sich um ein als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenes extensiv bewirtschaftetes Feuchtgrünland. Dementsprechend ist von oberflächennahen Grundwasserständen auszugehen, was auch vom Baugrundgutachten bestätigt wird.

Um den Oberflächenabfluss zu reduzieren, wurden im Bebauungsplan ein hoher Grünflächenanteil berücksichtigt sowie Retentions-Gründächer, wasserdurchlässiger Ausbau von Stellplätzen und Grundstückszufahrten, Retentionstiefbeete bzw. Baumrigolen sowie Fassadenbegrünung festgesetzt.

Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen wird das 5- bzw. 10-jährige Regenereignis herangezogen. Für den Überflutungsnachweis ist das 30-jährige Regenereignis maßgebend.

Die Beseitigung von Niederschlagswasser, welches auf öffentlichen Flächen anfällt und Niederschlagswasser, welches auf privaten Flächen anfällt, erfolgt in getrennten Systemen.

Straßenverkehrsflächen

Das Regenwasser von den Straßenverkehrsflächen wird in Retentionstiefbeeten und Baumrigolen gesammelt, in eine im Straßenraum liegende Rinne geleitet und bei Bedarf in die mittige Grünachse geleitet, wo das Regenwasser zurückgehalten und versickert wird. Ein Notüberlauf erfolgt in den geschützten Landschaftsbestandteil rechnerisch einmal jährlich.

Die Entwässerungstrasse zum Transport des Regenwassers in der mittleren Grünachse soll mindestens in Teilbereichen als besonderes Gestaltungselement oberirdisch verlaufen. Aus Sicherheitsgründen darf das Regenwasser in der Mulde maximal 30 cm aufgestaut werden. Die geplanten Fußwege sind so anzulegen, dass im Fall eines Regenereignisses keine Einschränkung der Benutzbarkeit der Wegebeziehung entsteht.

Wohnquartier

Innerhalb des Wohnquartieres wird jeder Teilbereich für sich betrachtet. Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-1, WA-3, WA-4 und WA-5 auf denen die Errichtung von Geschosswohnungsbau planungsrechtlich ermöglicht wird, erfolgt die Regenwasserversickerung mittels Mulde und/oder Rigole auf dem Grundstück. Im Bebauungsplan sind die dafür vorgesehenen Flächen gekennzeichnet.

Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-2, WA-7 und WA-11, auf denen die Errichtung von Doppelhäusern planungsrechtlich ermöglicht wird, erfolgt die Regenwasserversickerung mittels Mulden und / oder Rigolen in der Vorgartenzone.

Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-6, WA-15 und der Fläche für Ver- und Entsorgung, auf denen planungsrechtlich die Errichtung von Doppelhäusern sowie einer Pumpstation und das Bereitstellen von Wertstoffcontainern planungsrechtlich ermöglicht wird, erfolgt die Regenwasserversickerung in einer Mulde innerhalb eines drei Meter breiten Streifens in der Grünfläche zum geschützten Landschaftsbestandteil.

Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete mit der Bezeichnung WA-8, Wa-9, WA-10, Wa-12, WA-13 und WA-14 wird das Regenwasser mittels Rigolen unterhalb der zugeordneten Sammelstellplatzanlage versickert. Die Sammelstellplatzanlage wird Gemeinschaftseigentum.

Das auf der Fläche der Quartiersgarage im Sondergebiet anfallende Regenwasser wird in einer Mulde nördlich des Gebäudes versickert.

Da eine Versickerung auf den nördlichen Grundstücksflächen (WA-5, WA-6, WA-10, WA-14, WA-15, SO-Quartiersgarage und Ver- und Entsorgung) durch einen hohen Grundwasserstand beeinträchtigt wird, ist hier zur Reduzierung des Niederschlagswasserabflusses ein Abflussbeiwert von 0,1 bis 0,23 festgesetzt.

Generell ist es vorgesehen, im Plangebiet auf allen Gebäuden Gründächer anzulegen. Um einen größeren positiven Effekt durch die Dächer zu erzielen, ist die Planung von Retentionsgründächern vorgesehen. Retentionsgründächer reduzieren nicht nur den Abfluss, sondern tragen auch zur Gebäudekühlung und somit auch zur Verbesserung des lokalen Klimas bei. Im Aufbau unterscheiden sich Retentionsgründächer zu normalen Gründächern dadurch, dass sie unter der Drainageschicht noch einen künstlichen Stauraum besitzen. Gem. des Arbeitsblattes DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ ist der mittlere Abflussbeiwert abhängig von der Stärke und der Art des Aufbaues, er unterscheidet sich also je nach Aufbau und Herstellung.

Der Grünstreifen in der Mitte des Gebiets dient als multifunktionale Fläche. Er verbindet die Regenwasserentwässerung mit einer hochwertigen Aufenthaltsqualität für die Bewohner:innen und bietet dem städtebaulichen Konzept weitere Gestaltungsmöglichkeiten. Es wird eine Art „Flusslauf“ als Mulde ausgebildet, in der das Regenwasser versickern kann.

Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht

Es ist vorgesehen die Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser auf die jeweiligen Grundstückseigentümer:innen zu übertragen, d.h., das Regenwasser für den Bemessungsfall muss vollständig auf den Grundstücken zurückgehalten werden und darf mit Ausnahme des bei Starkregen anfallenden Niederschlagswasserabflusses nicht auf die öffentlichen Grünflächen und die öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen abgeleitet werden.

Eine solche Übertragung ist nach § 45 Abs. 4 des Landeswassergesetzes Schleswig-Holstein (LWG) zulässig und wurde bereits für eine Vielzahl von Grundstücken in der Hansestadt Lübeck vorgenommen. Nach § 45 Abs. 4 LWG kann die Gemeinde in der Abwassersatzung die Pflicht zur Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers auf die Grundstückseigentümer:innen oder die Nutzungsberechtigten eines Grundstücks übertragen, sofern dies ohne unverhältnismäßige Kosten möglich und wasserwirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Wasserbehörde hat die Zustimmung zur Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht in Aussicht gestellt.

Durch die fortschreitende Bebauung werden zunehmend Flächen befestigt oder versiegelt, so dass deutlich weniger Niederschlagswasser verdunsten oder im Boden versickern kann. Der weitaus größte Anteil fließt auf der befestigten Oberfläche ab. In diesem Zusammenhang hat die lange Zeit gängige Vorgehensweise, Niederschlagswasser einfach abzuleiten, zu immer größeren Wassermengen in Kanalisation und Kläranlagen mit entsprechend steigenden Kosten geführt. Aus heutiger Sicht ist deshalb ein "naturnaher" Umgang mit Regenwasser anzustreben, um das natürliche Gleichgewicht des Wasserkreislaufs möglichst wenig zu beeinträchtigen. Insoweit ist auch in § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz vorgesehen, dass Niederschlagswasser vorrangig ortsnah versickert, verrieselt oder abgeleitet werden soll.

Durch die Förderung der Verdunstung, die Erhöhung der Versickerung und die Verringerung des Oberflächenabflusses wird die Grundwasserneubildung unterstützt und ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Überschwemmungen und Kanalüberlastungen geleistet. Das erfolgt in dezentralen Anlagen, die sich möglichst kleinteilig auf den Baugrundstücken befinden und im Eigentum und Verantwortungsbereich der Grundstückseigentümer:innen durch die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser verbleiben können. So kann der/die Grundstückseigentümer:in bestimmen, ob er/sie neben der Anlage der festgesetzten Mulden auch andere Maßnahmen in Zusammenhang mit der Regenwasserbewirtschaftung nutzen möchte, wie z.B. die Gartenbewässerung oder die Toilettenspülung etc. Eine Regenwassergebühr wird eingespart.

5.4.5 Löschwasserversorgung

Der für das geplante Baugebiet erforderliche Löschwasserbedarf wird auf der Grundlage der aus den Antragsunterlagen ergebenen Eckdaten in Verbindung mit dem DVGW-Arbeitsblatt W405 wie folgt festgelegt:

Für die Gebäude entlang der Schlutuper Straße innerhalb des Wohngebietes WA-1 und des Sondergebietes - Quartiersgarage wird ein Löschwasserbedarf von min. 96m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt.

Für die übrigen Gebäude im B-Plan-Gebiet wird ein Löschwasserbedarf von min. 48 m³/h für einen Zeitraum von 2 Stunden als Grundschutz festgesetzt.

Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über Unterflurhydranten nach EN 14339 sicherzustellen.

5.4.6 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung soll größtenteils über Unterflursammelbehälter erfolgen, lediglich die Doppelhäuser an den Nord- und Südrändern sollen herkömmliche Mülltonnen nutzen.

Es sind insgesamt acht Standplätze für Müllbehälter festgesetzt, die Unterflurbehälter beinhalten insgesamt vier Behälter für Restmüll, Bioabfälle, Altpapier und Wertstoffe (gelber Sack). Der Flächenbedarf je Container beträgt 2,0 m x 2,0 m bei einer Tiefe von 2,62 m, zusätzlich ist an zwei Seiten eine Auftriebssicherung von 30 Zentimetern erforderlich. Die vier Behälter sollen entweder nebeneinander oder im Block angrenzend an die Erschließung angeordnet und mit Hecken eingefasst werden.

Da die künftigen Bewohner:innen der Reihen- und Doppelhäuser im östlichen Teilbereich des geplanten Wohnquartieres ihren Müll ebenfalls in Müllsammelanlagen entsorgen sollen, ist ein Konzept für die Erhebung der Gebühren zu erstellen.

Die Bündelung der Müllstandorte ist mit den Entsorgungsbetrieben abgestimmt und entspricht den aktuellen Anforderungen an die Müllentsorgung in den Städten. Sie ist Platz sparend und ermöglicht eine gute Nutzbarkeit und eine ansprechende Gestaltung der Vorgärten insbesondere der kleinteiligen Reihenhausbebauung.

Da die Behälter in den Boden eingreifen, ist eine Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und der unteren Bodenschutzbehörde erforderlich.

Die Container für Altglas sollen im Bereich der nördlichen Zufahrt untergebracht werden.

5.5 Grün, Natur und Landschaft

5.5.1 Grünflächen

Zentrale Grünachse

Der städtebauliche Entwurf sieht die Realisierung einer zentralen Grünachse vor, die in der Mitte des geplanten Wohnquartieres in Nord-Südrichtung verläuft. Sie dient als Wegeverbindung, Parkfläche mit hoher Aufenthaltsfunktion und Retentionsfläche insbesondere bei Starkregen oberhalb der Bemessungsgrenze. Daneben hat sie eine Erschließungsfunktion für die dorthin ausgerichteten Eingänge des Geschosswohnungsbaus.

Südlicher, östlicher und nördlicher Grüngürtel

Es handelt sich um bereits bestehende Grünflächen, die aufgrund ihrer wichtigen infrastrukturellen Bedeutung für Fußgänger:innen und Radfahrende im Bebauungsplan gesichert werden. Die nördliche Grünfläche wird neu angelegt und dient als Pufferzone zum geschützten Landschaftsbestandteil Lauerhofer Feld.

5.5.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung

Die öffentlichen Grünflächen, die den nördlichen, östlichen und südlichen Plangebietsrand bilden, werden aufgrund ihrer überörtlichen Bedeutung als zu erhalten festgesetzt.

Die Doppelhausgrundstücke am nördlichen Plangebietsrand sind zur Abgrenzung zum geschützten Landschaftsbestandteils zur Grünfläche hin mit einer Hecke zu versehen.

Das geplante Wohnquartier wird auf Flächen einer ehemaligen Kleingartenanlage entwickelt, die einen Altbestand von mehreren Obstbäumen und früchtetragenden Gehölzstrukturen größtenteils in einem schlechten Pflegezustand aufwies. Eine Berücksichtigung der Bestandsbäume im städtebaulichen Entwurf erfolgte daher nicht. Die Gehölze wurden im Zuge der Räumung der Kleingärten entfernt. Um jedoch die Nutzungsgeschichte der Fläche sichtbar zu machen und damit zur Identifikationsstiftung im geplanten Wohnquartier beitragen zu können, wird eine Pflanzung von Obstgehölzen auf den Wohngrundstücken festgesetzt.

5.5.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Bestimmung des naturschutzrechtlichen Kompensationserfordernisses zum Bebauungsplan 07.32.00 – Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld – erfolgt gemäß dem Runderlass „Verhältnis der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ und dessen Anlage „Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung“. Bei der Berechnung wird von der maximalen Ausnutzung der Bebauungsmöglichkeiten ausgegangen.

Der Bereich der ehemaligen Kleingartenanlage wird als Fläche mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz angenommen. Somit gelten für diesen Hauptteil des Plangeltungsbereichs Ausgleichsbedarfe sowohl gemäß den Vorgaben für Eingriffe auf Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz als auch für Eingriffe auf Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz.

Für den Plangeltungsbereich ergibt sich für Eingriffe auf Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz insgesamt ein Ausgleichsbedarf von 25.886 m², der zusätzliche Ausgleichsbedarf für die Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz beträgt 77.123 m². Damit liegt der gesamte Ausgleichsbedarf für die Eingriffe in die Flächen innerhalb des Plangeltungsbereich liegt bei 103.014 m² (Berechnung siehe Fachbeitrag Natur und Landschaft Tabelle 4).
Für Dachbegrünungen, die entsprechend planungsrechtlich als Retentionsgründächer festgesetzt sind, kann eine Ermäßigung um 12.491 m² geltend gemacht werden. Der ermäßigte Ausgleichsbedarf für Eingriffe in Flächen mit allgemeiner sowie besonderer Bedeutung für den Naturschutz im Plangeltungsbereich liegt somit bei **90.524 m²**.

Der Ausgleichsbedarf für die nach derzeitigem Planungsstand 12 zu fällenden Linden beträgt laut Baumschutzsatzung 33 Ersatzpflanzungen mit standortgerechten und möglichst einheimischen Bäumen in Baumschulqualität und einem Mindeststammumfang von 12 / 14 cm. Die Ersatzbäume werden teilweise wieder entlang der Schlutuper Straße gepflanzt, um den Allee-Charakter zu erhalten, und teilweise entlang der Erschließungsstraße im geplanten Wohnbaugebiet. Die Ersatzbäume, die im öffentlichen Straßenraum gepflanzt werden, sollen gemäß der Lübecker Richtlinien zur Pflanzung von Straßenbäumen einen Stammumfang von mindestens 18 cm bzw. 20 cm haben.

Der Ausgleichsbedarf für den Lebensraumverlust für artenschutzrechtlich relevante Fledermäusen und Brutvögel umfasst die Installation von 18 Fledermauskästen und 30 Brutvogelkästen, die bereits in den umgebenden Grüngürteln installiert worden sind. Außerdem wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass die neugeplanten Grünflächen innerhalb des Plangeltungsbereichs amphibiengerecht zu gestalten sind.

5.5.4 Ausgleichsflächen

Für das Schutzgut Boden ergibt sich infolge der planungsbedingten Neuversiegelung abzüglich der anrechenbaren Gründachflächen ein Ausgleichsbedarf von 15.170 m².

Aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Wertes der Fläche, die aufgrund des kleinteiligen Mosaiks an unterschiedlichen Lebensräumen und der Störungsfreiheit über mehrere Jahre auch hinsichtlich Fauna und biologischer Vielfalt gegeben ist, beträgt der Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen 76.550 m². Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes wird es zu einer umfassenden Veränderung des Landschafts- bzw. Ortsbildes und der biologischen Vielfalt kommen. Ein Ausgleichserfordernis lässt sich dafür nur schwerlich ermitteln. Der für das Schutzgut Pflanze ermittelte Ausgleichsbedarf im Umfang von 76.550 m² wird multifunktional auch für die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Landschaft und biologische Vielfalt herangezogen. Daneben sind als Ausgleich für den Verlust von 14 bzw. 16 Linden 33 Ersatzbäume zu pflanzen. 21 Linden können als Alleebäume an der Schlutuper Straße neu gepflanzt werden, die übrigen 12 Bäume werden im Plangebiet entlang der Erschließungsstraße vorgesehen.

Der zu erbringende naturschutzrechtliche Ausgleich im Umfang von 91.720 m² für unvermeidbare Eingriffe in Flächen mit allgemeiner und besonderer Bedeutung für Naturschutz soll über eine Zuordnung von Flächen aus dem an der Grienau in Niendorf-Moorgarten gelegenen Kompensationspool der Hansestadt Lübeck erfolgen.

5.6 Schallschutzmaßnahmen

Im räumlichen Umfeld des Plangebiets bestehen Nutzungen, die aufgrund ihrer schalltechnischen Wirkung auf das zukünftige Wohngebiet zu Konflikten hinsichtlich des Schallschutzes führen könnten. Konkret wirkt der Verkehrslärm ausgehend von der Schlutuper Straße und weiterer Gewerbelärm auf das Plangebiet ein. Dem Gewerbelärm sind die bestehende Tankstelle, das geplante Zentrum für Hospizarbeit und Palliativmedizin und die geplante Quartiersgarage (Parkhaus) zuzuordnen. Weiterhin ist der Sportlärm der nördlich benachbarten Sportanlage auf das Plangebiet zu berücksichtigen.

Zur Ermittlung der Geräuschemissionen der genannten Lärmarten ist eine schalltechnische Untersuchung (Lärmkontor GmbH, 07.09.2020) durchgeführt worden. Ziel der Untersuchung war eine Beurteilung der Lärmsituation für die städtebauliche Planung mit anschließenden Hinweisen und Empfehlungen für die Bauleitplanung. Das Ergebnis der Beurteilung der Lärmsituation entsprechend der städtebaulichen Planung zeigt, dass zur Bewältigung der Lärmbelastung Hinweise und Empfehlungen in die nachfolgende Bebauungsplanung zu übernehmen sind.

5.6.1 Verkehrslärm

Die Berechnungsergebnisse zum Verkehrslärm zeigen großflächige Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 /6/ für allgemeine Wohngebiete durch die Verkehre auf der Schlutuper Straße. Im direkten straßennahen Bereich wurden Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich prognostiziert, hier ist keine Wohnbebauung vorgesehen.

Hinsichtlich der Lärmminderungsplanung weist der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Immissionsschutz - darauf hin, dass Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung (u.a. Studien des Umweltbundesamtes) besagen, dass ab einer Dauerbelastung (chronischer Lärmstress) von 65 dB(A) tags und 55dB(A) nachts das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen steigt. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lübeck bei der Betroffenheitsanalyse 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts als Schwellenwerte für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung ausgewählt. Die Lärmwerte des straßenzugewandten Teils des Plangebietes liegen im oberen Grenzbereich dieser Werte bzw. überschreiten diese leicht.

Dem festgestellten Lärmkonflikt wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durch entsprechende Festsetzungen begegnet. Da aktiver Lärmschutz in Form einer Wand und eines Walles lediglich den Erdgeschossbereich schützen und sich städtebaulich nicht einfügen würde, soll der Konflikt durch die Anordnung der Baukörper und die Grundrissgestaltung gelöst werden. Danach sollen Wohn- und Schlafräume möglichst an den lärmabgewandten Seiten des Gebäudes angeordnet werden. Wo dies nicht möglich ist, soll ein ausreichender Lärmschutz in den Räumen (Innenraumpegel) durch bauliche Maßnahmen an den Außenbauteilen einschließlich schallgedämmter Be- und Entlüftungen vorgesehen werden.

5.6.2 Gewerbelärm

Aufgrund der Geräuschimmissionen des bestehenden Gewerbes - Tankstelle - sowie des geplanten Parkhauses ergeben sich schalltechnische Konflikte im Sinne der TA Lärm /3/ im Plangebiet.

Da passiver Schallschutz an den Fassaden gegenüber Gewerbelärm nicht möglich ist, werden Schallschutzmaßnahmen an der Außenseite der Quartiersgarage festgesetzt. Außerdem sind die Aufenthaltsräume zur lärmabgewandten Seite hin zu orientieren.

Zur Minderung der Schallemissionen der Quartiersgarage sind schallabschirmende Maßnahmen an der Außenfassade festgesetzt. So sind zum Schutz der angrenzenden Bebauung 60 % der Süd- und Westfassade der Quartiersgarage mit einer flächigen Verkleidung zu versehen.

Auf weitere Richtwertüberschreitungen durch die Quartiersgarage und die Tankstelle kann mit einer grundrissorientierten Planung reagiert werden, indem die Aufenthaltsräume (insbesondere die Schlafräume) an die lärmabgewandte Fassade orientiert werden. Sofern die Grundrissorientierung nicht möglich sein sollte, sind die Fassaden der Räume, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind, mit verglasten Vorbauten oder einer Prallscheibe auszuführen.

5.6.3 Sportlärm

Durch die Tennisanlage und die weitere Sportnutzung ergeben sich keine Konflikte bezüglich der geplanten Nutzungen. Die Berechnungsergebnisse des Sportlärms der nördlich angrenzenden Sportanlage zeigen, dass die Richtwerte der 18. BImSchV /5/ für allgemeine Wohngebiete im gesamten Plangebiet eingehalten werden.

5.6.4 Ruhige Achse

Das Plangebiet liegt innerhalb der im aktuellen Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG ausgewiesen ruhigen Achse „Brandenbaumer Feld“ und ist gemäß § 47 d Abs.2 Satz 2 BImSchG grundsätzlich vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung haben gezeigt, dass es im straßenzugewandten Bereich der ruhigen Achse zu einer Pegelerhöhung um 0,2 dB kommt, welche aber unterhalb der menschlichen Wahrnehmungsschwelle liegt und somit nicht relevant ist.

5.7 Gestaltung

5.7.1 Werbeanlagen

Werbeanlagen für Neubauten sollen in das architektonische Konzept integriert werden, die Fassadengestaltung sollte dabei möglichst unterstützt werden. Werbeanlagen sollen so angeordnet werden, dass ein gut gestaltetes Straßenbild als attraktive Adressenbildung wirksam unterstützt wird. Ein wichtiger Teilaspekt für angemessen in die Umgebung eingefügte Werbeanlagen ist deren Beleuchtung. Diese soll so dezent gesteuert werden, dass die Werbeaussagen in der dunkeln Tageszeit lesbar bleiben, aber keine Dominanz beanspruchen.

5.8 Kennzeichnungen

Geschützte Allee

Im Landschaftsplan sind die Straßenbäume an der Schlutuper Straße als Allee geschützt. Die Bäume sind im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

5.9 Nachrichtliche Übernahmen

Denkmale

Die St. Philippus Kirche ist denkmalrechtlich geschützt, der Schutzstatus wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Geschützter Landschaftsbestandteil

Der geschützte Landschaftsbestandteil Lauerhofer Feld liegt teilweise innerhalb des Bebauungsplangebietes. Die von den geplanten Ausbaumaßnahmen der Schlutuper Straße betroffenen Flächen müssen entsprechend entlassen werden, der verbleibende Teil wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen (siehe Anlage 1).

5.10 Hinweise

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Für die städtischen Flächen gibt es eine Luftbildauswertung vor, danach liegt keine potenzielle

Kampfmittelbelastung vor.

Potenzielle Bodenverunreinigungen

Für die Flächen der Kleingartenanlage wurde eine orientierende Untersuchung nach § 2 Nr. 3 Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) durchgeführt. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass in dem untersuchten Bereich unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Abschnitts 6 keine schädlichen Bodenveränderungen vorliegen. Im Hinblick auf die geplante Nutzung als Wohngebiet mit Kinderspielflächen kann festgestellt werden, dass gesunde Wohnverhältnisse sowie Sicherheit der Wohnbevölkerung vorliegen.

6. Umweltbericht

6.1 Vorbemerkungen

6.1.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte der Bauleitplanung

Östlich der Schlutuper Straße ist auf dem seit 2016 aufgegebenen Feld 1 der Kleingartenanlage Lauerhof eine rund 5 ha große Wohnsiedlung für 400 Wohneinheiten geplant, die sich im Norden, Osten und Süden an vorhandene Grünzüge und -strukturen angliedert. Die geplante Bebauung umfasst bis zu viergeschossige Zeilenbauten, zwei- bis dreigeschossige Mehrfamilienhäuser sowie Reihen- und Doppelhäuser. Die öffentliche Grünanlage, die in Nord-Süd-Richtung mittig durch das Wohnbaugebiet verlaufen wird, dient auch der Regenwasserrückhaltung und -versickerung.

Am Südwestrand des geplanten Wohnquartiers soll ein öffentlicher Quartiersplatz entstehen, eingefasst durch die St. Philippus Kirche und den angegliederten Kindergarten. Hier ist eine weitere Kindertagesstätte vorgesehen. Die verkehrliche Erschließung der neuen Wohnsiedlung erfolgt durch eine neu anzulegende Ringstraße, die an die Schlutuper Straße anbindet. Die erforderlichen Stellplätze werden in einer Quartiersgarage, in Sammelstellplatzanlagen sowie in Stellplätzen auf den Doppelhaus-Grundstücken errichtet.

Durch die neue Wohnsiedlung kommt es in erheblichem Umfang zur Neuversiegelung von Boden. Zukünftig ist eine Versiegelung von maximal 53.500 m² planungsrechtlich zulässig. Der randliche Großbaumbestand im Osten und Süden sowie der Knick am Nordrand des neuen Wohngebietes bleiben erhalten und binden das neue Quartier landschaftlich ein. Die in den Grünzügen verlaufenden Fuß- und Radwege und der südöstlich gelegene Rasensportlatz mit Bedeutung für die Naherholung werden in die Planung integriert.

Für die verkehrliche Anbindung sind neu anzulegende Abbiegespuren und Zufahrten an der Schlutuper Straße vorgesehen, dabei werden Bäume in der dortigen geschützten Allee überplant. In den Wohngebieten und im Sondergebiet sollen Dachflächen größtenteils als Retentionsgründächer ausgebildet werden, an der Quartiersgarage ist Fassadenbegrünung vorgesehen.

6.1.2 Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes

a) Fachgesetzliche Grundlagen

§ 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.

§ 1 BBodSchG: Zur Sicherung der Funktionen des Bodens sind u.a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Dabei ist auch seine Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte zu berücksichtigen.

§ 1 BImSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das

Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

§ 1 WHG: Zweck dieses Gesetzes ist es, durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 8 LNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft 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.

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

§ 1 a Abs. 3 BauGB: Der Ausgleich erfolgt durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen nach den §§ 5 und 9 als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen. Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.

§ 135 a 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.

b) Fachplanerische Grundlagen

Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG vom 17.07.2008: Der Teilbereich östlich der Schlutuper Straße gehört zu der „Ruhigen Achse Brandenbaumer Feld“, die im Lärmaktionsplan für den gesamten Bereich des Brandenbaumer Feldes mit Kleingartenanlagen und Wiesen des Lauerhofer Feldes ausgewiesen ist. Ruhige Achsen sind Verbindungswege zwischen Stadtoasen abseits der Hauptverkehrswege oder schnelle, effiziente Rad- und Fußwegverbindungen in einer attraktiven naturnahen Umgebung.

Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein von 1998: Gemäß den Darstellungen im Landschaftsprogramm liegt das Plangebiet innerhalb eines großflächigen Wasserschongebietes, das von Scharbeutz bis Krummesse und von Stockelsdorf bis Travemünde reicht.

Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III von 2020: Der neue Landschaftsrahmenplan trifft für das Plangebiet keine Aussage. Lediglich nördlich angrenzend wird klimasensitiver Boden dargestellt.

Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck vom 04.03.2008: Im Plan „Entwicklungskonzept“ sind der Knick am Nordrand des Plangebiets und die Allee an der Schlutuper Straße als gesetzlich geschützte Biotope dargestellt. Weiterhin wird der geschützte Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ dargestellt, dessen schmaler südwestlicher Ausläufer entlang der Schlutuper Straße in den Geltungsbereich hineinreicht.

Das vertiefende Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ (2010) stellt das Plangebiet östlich der Schlutuper Straße als Grünzug „Brandenbaumer Feld“ dar. Das Gebiet erstreckt sich über das gesamte Brandenbaumer Feld mit allen Kleingartenanlagen, den nördlich gelegenen Wiesen des Lauerhofer Feldes und den darin verlaufenden öffentlichen Fuß- und Radwegen. Grünzüge dienen vorwiegend einer lokalen, d. h. wohngebietsnahen Versorgung der Bevölkerung mit Erholungsflächen.

6.1.3 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

Derzeit vorliegende Fachgutachten und Stellungnahmen:

- Fachbeitrag Natur und Landschaft zum Bebauungsplan 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld - der Hansestadt Lübeck. CLASEN · WERNING · Partner GmbH, Lübeck, Stand: 21.09.2021.
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld in Lübeck-St. Gertrud. Büro Lärmkontor, Hamburg, Stand: 07.09.2020
- Hansestadt Lübeck B-Plan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld, Artenschutzrechtliche Stellungnahme. Büro BBS Greuner-Pönicke, Kiel, Stand: 16.09.2021
- Hansestadt Lübeck – Verkehrskonzept zum B-Plan 07.32.00 „Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld“. SHP Ingenieure, Hannover, Oktober 2020
- Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, Erläuterungsbericht zum Entwässerungskonzept Bebauungsplan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld in Lübeck, Teil II. Ingenieurgesellschaft Possel u. Partner GmbH & Co. KG, Kiel, 25.05.2021
- Energiekonzept Lauerhofer Feld, Hansestadt Lübeck. KAplus - Ingenieurbüro Vollert, Eckernförde, 28.04.2020
- Orientierende Untergrunderkundung – „Bebauungsplan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld“ in der Hansestadt Lübeck. Ingenieurgesellschaft Possel u. Partner GmbH & Co. KG, Kiel, 09.08.2019
- Untersuchungen zur orientierenden Altlasten- und Baugrunderkundung, Gutachten Nr. 0912 120, Betriebsgelände des ehemaligen Autohauses Marli, Schlutuper Straße 35 in Lübeck. Sachverständigen-Ring, Lübeck, 08.03.2010
- Detailuntersuchung im Hinblick auf Altlasten im Quadrant C7 des ehemaligen Kleingartengeländes Lauerhofer Feld in Lübeck, Kurzbericht Nr. 2104 140, Sachverständigen-Ring, Lübeck, 28.04.2021

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Bestandsdarstellungen und Bewertungen basieren teilweise auf den Beschreibungen und Bewertungen aus dem Fachbeitrag Natur und Landschaft zum Bebauungsplan 07.32.00.

6.2.1 Schutzgut Boden

a) Ausgangssituation

Die Ausgangsbodenart im Plangebiet ist Lehmsand über Sand, als Bodentypengesellschaften haben sich „Braunerde mit Podsol, Pseudogley-Braunerde und Kolluvisol“ herausgebildet. Nördlich im Bereich des Lauerhofer Feldes steht Niedermoortorf an, aus dem sich die Bodentypengesellschaft „Niedermoor mit Anmoorgley“ entwickelt hat.

Bedingt durch die Lage im Stadtgebiet und eine bereits langandauernde anthropogene Nutzung sind die Böden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sehr stark überformt. Die Schlutuper Straße ist nahezu vollständig versiegelt. Der Versiegelungsgrad im Bereich der Kleingartenanlage ist hingegen erwartungsgemäß gering. Altlasten sind hier nicht zu erwarten, jedoch können vereinzelte Bodenverunreinigungen, z.B. aufgrund von unsachgemäßem Umgang mit Abfällen, nach der langjährigen Nutzung nicht ausgeschlossen werden.

Die Luftbildauswertung des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein hat ergeben, dass es sich nicht um eine Munitionsverdachtsfläche handelt und gegen die durchzuführenden Bodenarbeiten keine Bedenken bestehen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Zufallsfunde von Munition nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die östlich der Schlutuper Straße geplante Entwicklung von Wohnbauflächen mit den erforderlichen Erschließungsflächen wird es in erheblichem Umfang zu Bodenversiegelung kommen. Trotz der vorgesehenen Durchgrünung und dem Erhalt der Gehölzstreifen auf der Nord-, Ost- und Südseite wird durch die Planung eine Versiegelung von ca. 40 % der Fläche ermöglicht.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Schutz des Bodens vor vermeidbaren temporären Beeinträchtigungen in der Bauphase

Während der Bauphase erfolgt ein Umgang mit dem Schutzgut Boden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und den anzuwendenden DIN-Normen. Bestehender Altlastenverdacht wird durch Sachverständige geprüft und im Fall positiver Befunde werden die Altlasten fachgerecht beseitigt.

Die anfallenden Mengen an Erdaushub werden sowohl in der Planung als auch in der Ausführung grundsätzlich nach Mutterboden bzw. nach Unterboden (Baugrubenaushub) getrennt und beurteilt. Dabei ist das Vernichtungsverbot von Mutterboden gem. § 202 BauGB i.V.m. der gesetzlichen Pflicht zum Schutz des Mutterbodens (§ 1 BBodSchG) zu beachten.

Alle unversiegelten Flächen, die nicht als Baugrundstücke oder als Verkehrsflächen vorgesehen sind, werden so weit wie möglich vor Beeinträchtigungen während der Bauphase (z.B. durch Bodenverdichtung, Befahren oder Ablagerung von Materialien) geschützt. Dies wird durch geeignete Maßnahmen (z.B. durch einen Bauzaun) gewährleistet.

Der Umfang erforderlicher Baustraßen sowie sonstiger Baustelleneinrichtungs- und Bodenlagerflächen wird auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die Flächen sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu lockern und zu rekultivieren, soweit sie nicht für spätere Versiegelungsflächen vorgesehen sind.

Es wurden im Plangebiet bereits bauvorbereitende oder baubegleitende archäologische Prospektionen durchgeführt, die die historische Relevanz überprüfen. Die positive Befundlage bedingt weitere Untersuchungen im Zuge der Bauarbeiten gemäß Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein. Vor Bodeneingriffen ist die Obere Denkmalschutzbehörde zu informieren.

- Vermeidung von Schadstoffbelastungen aus Altlasten

Beeinträchtigungen, die durch Schadstofffreisetzungen während der Bauphase entstehen könnten, werden durch eine fachgutachterliche Begleitung der Baumaßnahmen, durch ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Bodenmassen sowie die ordnungsgemäße Sanierung der Kontaminationsflächen vermieden.

Das Kleingartengelände wurde nach Rückbau der Gebäude von einem Sachverständigen gemäß § 18 BBodschG besichtigt. Auf der Fläche wurden Oberbodenmischproben gemäß BBodSchV genommen und entsprechend der geplanten Nutzung ausgewertet (z.B. Spielplatz, Wohnnutzung, Grünfläche).

Wird bei der archäologischen Untersuchung oder Durchführung des Vorhabens Boden vorgefunden, der durch seine Beschaffenheit (z.B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, sind der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz sowie die uBB umgehend zu informieren (§ 2 LBodSchG).

- Teilversiegelung auf öffentlichen Wegen und oberirdischen Stellplätzen und ihre Zufahrten

Die neu anzulegenden Wege in den Grünflächen und die oberirdischen Stellplätze mit ihren Zufahrten auf den geplanten Baugrundstücken sollen mit wasser- und luftdurchlässigen versickerungsfähigen Befestigungen hergestellt werden.

- Ausgleich von Bodenversiegelung

Das Ausgleichserfordernis für die Eingriffe in die Flächen mit allgemeiner Bedeutung für Naturschutz im Plangebiet liegt bei ca. 25.000 m². Im Plangebiet selbst ist aufgrund der dortig vorgesehenen wohnbaulichen Entwicklung ein Ausgleich nicht möglich. Aufgrund der geplanten Anlage von Gründächern im Plangebiet kann der Ausgleichsbedarf um ca. die Hälfte der Fläche der begrünten Dächer ermäßigt werden. Nach Anrechnung dieser Flächenermäßigung verbleibt für die mögliche Bodenversiegelung ein erforderlicher Ausgleich von ca. 15.170 m² (Ermittlung siehe Fachbeitrag Natur und Landschaft). Der Ausgleich für diese Eingriffe erfolgt auf einer Fläche an der Grienau aus dem Kompensationspool der Hansestadt Lübeck. Eine detaillierte Beschreibung befindet sich im Kapitel 1.2.6 Schutzgut Pflanzen.

6.2.2 Schutzgut Fläche

a) Ausgangssituation

Unversiegelte Bodenflächen haben eine große Bedeutung für alle Schutzgüter. Zudem steht das Schutzgut Fläche inklusive der Flächennutzung in einem engen Zusammenhang mit dem Schutzgut Menschen und der Produktion von Nahrungsmitteln.

Die Fläche der Kleingartenanlage diente lange Jahre vornehmlich der Erholung und in einem geringen Umfang auch der Nahrungsmittelproduktion. Aufgrund der Größe und des eher geringen Versiegelungsanteils hat das Plangebiet für das Schutzgut Fläche eine hohe Bedeutung, infolge der geringen Naturnähe, der Lage und der Umgebungseinflüsse, die von der stark befahrenen Schlutuper Straße und den angrenzenden Wohngebieten ausgehen, besteht insgesamt aber nur eine mittlere Wertigkeit.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Es findet kein Flächenverbrauch von zuvor ungenutzten bzw. durch die Landwirtschaft genutzten Flächen statt. Die Fläche des Plangebiets erfährt eine Umnutzung und dient der Entwicklung eines Wohngebietes, das an andere Wohnbauflächen angrenzt. Insofern werden keine für das Schutzgut wertvolle Flächen in Anspruch genommen. Trotz der vorgesehenen integrierten Gärten, Höfe und sonstigen Grünflächen und Durchgrünungsmaßnahmen wie Gehölzpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünung wird es eine Neuversiegelung in einen beträchtlichen Umfang geben, so dass von mittleren Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche auszugehen ist.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Planung selbst zielt auf ein vertretbares Maß an Baudichte und eine großzügige Durchgrünung sowie die Erhaltung umgebender Grünflächen ab. Das für das Schutzgut Boden ermittelte Ausgleichserfordernis und die dafür vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden auch für das Schutzgut Fläche wirksam.

6.2.3 Schutzgut Wasser

a) Ausgangssituation

Oberflächengewässer: Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Auch die in den Kleingärten angelegten künstlichen Kleingewässer (Gartenteiche) sind nicht mehr vorhanden, da im Herbst 2016 alle Abdichtungen (Folien, Hartschalen etc.) entfernt wurden.

Direkt nördlich des Plangebiets und östlich der Schlutuper Straße liegen teichartig aufgestaute Gräben, die im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck in die Rubrik „natürliche und naturnahe Kleingewässer mit Schutz nach § 25 LNatSchG“ eingestuft worden sind.

Grundwasser: Bei Bohrsondierungen in den ehemaligen Kleingärten wurde Grund- bzw. Stauwasser von 1,2 m bis 3,7 m unter der Geländeoberkante angetroffen. Generell ist der Grundwasserflurabstand im Norden der ehemaligen Kleingärten geringer (ca. 1,5 m) als im Süden (ca. 3,0 m). Nördlich grenzt ein geschütztes Feuchtgebiet (Geschützter Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“) an, welches ein Quellgebiet der Medebek ist. Es ist anzunehmen, dass das oberflächennahe Grundwasser im Plangebiet nach längeren Niederschlagsphasen um mehrere Dezimeter ansteigen kann.

Das Plangebiet weist für das oberflächennahe Grundwasser auf Grund der lehmigen Anteile im Boden eine geringe bis mittlere Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag auf.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Neuversiegelung im östlichen Teilbereich werden bisher offene Bodenflächen dem Wasserhaushalt entzogen. Die Regenwasserbehandlung soll laut Entwässerungskonzept über ein naturverträgliches Regenwassermanagement erfolgen, dessen vorrangiges Ziel die Reduzierung der abzuleitenden Niederschlagsmengen durch Rückhaltung in der Fläche zugunsten einer vermehrten Versickerung und Verdunstung ist. Es ist eine zentrale Versickerungsanlage im Grünstreifen mittig des Gebiets geplant, von der es einen Notüberlauf in den geschützten Landschaftsbestandteil Lauerhofer Feld geben wird. Die Regenentwässerung der privaten Grundstücke ist auf diesen vorzunehmen. Eine Vorbehandlung des Niederschlagswassers erfolgt jeweils durch die Versickerung über die belebte Bodenzone.

Die Ableitung des Oberflächenwassers aus dem geplanten Baugebiet in die Medebek ist aufgrund des FFH-Schutzstatus des angrenzenden Gebietes nicht möglich und daher auch nicht vorgesehen. Für die Ableitung von Niederschlägen bei außergewöhnlich starken Regenfällen, bei denen die Wassermengen die geplante Rückhaltekapazität im Wohngebiet übersteigt, wird es einen Notüberlauf in das Lauerhofer Feld geben.

Zwar wird es infolge der geplanten Flächenversiegelung Veränderungen des lokalen Wasserhaushaltes geben, doch sind die o.g. Maßnahmen zur Wasserrückhaltung im Gebiet darauf ausgerichtet, diese Veränderungen zu minimieren. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes kommen wird.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen des Wassers

Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen während der Bauphase wird eine Gefährdung des Grundwassers und des Bodens durch diese Stoffe vermieden.

- Minderung betriebsbedingter Beeinträchtigungen des Wassers

Anfallendes Regenwasser wird nach der Planung vollständig im Plangebiet zurückgehalten, um dann zu versickern oder zu verdunsten (gem. § 55 WHG). Maßnahmen sind Gründächer (Retentionsgründächer), versickerungsfähige Verkehrsflächen, offene Wasserhaltungen, hoher Grünflächenanteil, Fassadenbegrünung und temporäre Retentionsflächen (z.B. abgesenkte Parkplätze oder Wiesen, Retentionstiefbeete, Baumrigolen, Füllkörperrigolen, Retentionsrinnen).

6.2.4 Schutzgut Luft

a) Ausgangssituation

Gemäß Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck herrscht im Stadtteil St. Gertrud ein Luftgüte-Index mittlerer Qualität vor. Im Verlauf der stark befahrenen Schlutuper Straße mit rund 11.500 Kfz/Tag bestehen Vorbelastungen durch den Schadstoffausstoß. Der Baumbestand im Plangebiet hat Bedeutung für die Filterung von Stäuben aus der Luft und kleinräumig eine lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Gerüche: Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es weder im Plangebiet noch in seinem Umfeld Quellen für Geruchsimmissionen, die auf das Plangebiet einwirken.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die geplanten Vorhaben im Plangebiet wird zusätzlicher Kfz-Verkehr erzeugt mit entsprechender Zunahme des Schadstoffausstoßes. Entlang der Schlutuper Straße werden 14 Alleebäume gefällt mit entsprechendem Teilverlust der Luftfilterfunktion. Dies kann durch die geplante Neupflanzung von Straßenbäumen erst mit einem beträchtlichen Zeitverzug ausgeglichen werden. Von einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft ist dennoch nicht auszugehen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Vermeidung und Minderung baubedingter Staubemissionen

Mögliche Staubemissionen während der Bauphase werden durch Befeuchtungsmaßnahmen so weit wie möglich vermieden.

6.2.5 Schutzgut Klima

a) Ausgangssituation

Die Klimahinweiskarte der Hansestadt Lübeck (Stand: Februar 2015) weist die Kleingartenanlage und das angrenzende Lauerhofer Feld als Flächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung aus, die naturgemäß eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung besitzen. Der primär nach Südwesten ausgerichtete Luftstrom wird als mäßig bis hoch angegeben und sorgt für einen Luftaustausch in Richtung der angrenzenden Siedlungsräume. Diesen wird eine günstige bioklimatische Situation bescheinigt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der geplanten Wohnbebauung auf dem ehemaligen Kleingartengelände wird die zuvor bestehende bioklimatische Ausgleichsfunktion eingeschränkt. Mit zahlreichen klimawirksamen Maßnahmen wird der Versuch unternommen, die Veränderungen zu minimieren (Gründächer, Fassadenbegrünung, Anlage einer zentralen Grünachse, Erhaltung der randlichen Grünstreifen mit Großbaumbestand, Erhaltung der östlich angrenzenden Kleingärten). Die Gebäudestellung, die Ausrichtung der Erschließungsstraße und der mittig gelegenen Grünachse sowie der Erhalt der

umgebenden Gehölzstreifen unterstützen diese Bestrebungen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima ist daher nicht zu erwarten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Alle o.g. Maßnahmen dienen dazu, negative Auswirkungen auf das Klima zu vermeiden oder zumindest zu begrenzen.

6.2.6 Schutzgut Pflanzen

a) Ausgangssituation

Die ehemalige Kleingartenanlage östlich der Schlutuper Straße ist stark von menschlicher Nutzung überprägt und vormals intensiv genutzt worden, einerseits zu Erholungszwecken, andererseits aber auch zum Anbau von Obst und Gemüse. Die Parzellen haben in der Regel über eine Laube und Wege- und Terrassenflächen verfügt, manche auch über andere kleine Baulichkeiten wie Schuppen oder Gewächshäuser. Insbesondere die vormals offenen Flächen wie Rasen oder Beete haben seit der Aufgabe der Nutzung im Jahr 2016 und dem Brachliegen wertvolle Zeichen der Ruderalisierung und Sukzession aufgewiesen. Aufgrund der Kleinteiligkeit und der Vielgestaltigkeit der vorhandenen Grünstrukturen in Kombination mit Einfachbauten, der unterschiedlichen Sukzessionsstadien der mit ruderaler Gras- und Staudenflur oder Gehölzen bewachsenen Flächen und des entfallenen menschlichen Einflusses werden die Flächen der ehemaligen Kleingärten vor ihrer Beräumung als Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz eingestuft. Die Zuordnung eines mittleren bis hohen Biotopwertes wird als angemessen angesehen, auch wenn das Gebiet keine seltenen oder geschützten Pflanzen aufweist.

Die umgebenden Gehölzstreifen sind durch markanten Großbaumbestand geprägt, der sich aus Kiefern und heimischen Laubbäumen, wie Berg- und Spitz-Ahorn, Sand-Birke, Hainbuche, Buche und Stiel-Eichen zusammensetzt und einen mehr oder weniger dichten Unterwuchs aus heimischen Straucharten, wie Hasel, Brombeere, Weißdorn, Heckenkirsche, Hundsrose etc. aufweist. Verstreut finden sich in diesen Grünstreifen auch offene Rasenflächen wie bei der Kirche St. Philippus und im Bereich des östlich gelegenen Rasenspielfeldes.

Entlang der nördlichen Grenze der Kleingartenanlage verläuft ein Knick. Die Straßenbäume entlang der Schlutuper Straße sind Bestandteil der Linden-Allee, die vor allem weiter westlich die Schlutuper Straße beidseitig säumt. Die Bäume im Plangebiet weisen Stammdurchmesser von 0,4 bis 0,8 m und Kronendurchmesser von 7 bis 10 m auf. Im Bereich der Stellplatzfläche vor der ehemaligen Kleingartenkolonie besteht eine größere Lücke im Baumbestand, die 90 m auf der Ostseite und 60 m auf der Westseite umfasst. Knick und Allee sind gesetzlich geschützt gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 3 bzw. 4 LNatSchG. Die Allee ist überdies durch die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck geschützt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Infolge der geplanten Wohnbebauung und der notwendigen Erschließungsmaßnahmen kommt es zu einer Überbauung eines großen Teils des Plangebiets und damit zum Verlust von Vegetationsflächen. Die zunächst brachgefallenen und dann beräumten Kleingärten als Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz werden für die geplante Wohnsiedlung (76.550 m²) östlich der Schlutuper Straße vollständig entfallen.

Für die geplante Anbindung der neuen Wohnsiedlung an die Schlutuper Straße und deren Ausbau sind 14 Linden in der Allee zu fällen. Die randlichen Gehölzstreifen und der nördlich gelegene Knick bleiben jedoch vollständig erhalten.

Infolge des erforderlichen Ausbaus der Schlutuper Straße muss ein längerer Abschnitt des auf ihrer Südseite verlaufenden Zweirichtungs-Radweges um mehrere Meter verlegt werden. Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes verschwenkt der Radweg wieder in nördliche Richtung und bindet an die bestehende Trasse an. Hierfür muss in den Gehölzbestand im Bereich der angrenzenden Böschung eingegriffen werden, in dem mehrere alte Pappeln und Weiden mit beträchtlichem Stammumfang stehen. Eine vermutlich erforderliche Beseitigung oder ein umfassender Rückschnitt dieser insbesondere aus Sicht des Artenschutzes bedeutsamen Bäume wird im Zuge der konkreten Planung des Straßenausbaus unter Anwendung der Eingriffsregelung betrachtet und wird nicht über den Bebauungsplan geregelt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der Pflanzen

Zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände im Nahbereich von Bauflächen werden vor, während und nach der Bauphase sowie bei der späteren Nutzung der Grundstücke vor Beeinträchtigungen (z.B. Bodenverdichtung, -ablagerung oder unsachgemäßem Beschneiden) geschützt. Auch die Lagerung von Bodenmassen in Baumkronentraufbereichen ist nicht zulässig.

- Ausgleich für erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen

Das Ausgleichserfordernis für die Eingriffe in die Flächen mit besonderer Bedeutung für Naturschutz im Plangebiet liegt bei 76.550 m² (Ermittlung siehe Fachbeitrag Natur und Landschaft). Ein Ausgleich im Plangebiet ist aufgrund der dort vorgesehenen wohnbaulichen Entwicklung nicht möglich.

Erbracht werden soll der Ausgleich über die Zuordnung von Flächen aus dem an der Grienau in Moisling-Moorgarten gelegenen Kompensationspool der Hansestadt Lübeck. Insgesamt umfassen die Flächen des Kompensationspools ca. 13 ha. Teile daraus sind bereits anderen Bebauungsplanverfahren zugeordnet, 9 ha werden dem Bebauungsplan Nr. 07.32.00 zugeordnet.

Eine detaillierte Beschreibung dieser Flächen (Ausgangszustand und jeweiliges Entwicklungsziel) befindet sich im Fachbeitrag Natur und Landschaft. Angestrebt wird die Initiierung einer Entwicklung, die ein Mosaik aus unterschiedlich beschaffenen, naturschutzfachlich hochwertigen Flächen hervorbringt. Vorgesehen ist:

- die Anlage von mesophilem Grünland mit unterschiedlichem Feuchtegrad und extensiver Nutzung und spätem Mahdzeitpunkt,
- die Ergänzung eines vorhandenen Knicks,
- die Förderung von Sukzession und Waldentwicklung auf Brachflächen,
- die Anlage eines mehrere Meter breiten Gehölzsaumes mit unregelmäßig geformten südlichen Rand
- sowie abschnittsweise Verschwenkungen des Bachbettes der Grienau mit der Schaffung eines breiteren Gehölz- und Staudenflurstreifens am Nordufer.

Damit besteht eine grundsätzliche Eignung der Flächen für die erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und für den Ausgleich, der für die Beseitigung der brachgefallenen Kleingärten zu erbringen ist.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Flächen des Ausgleichpools angelegt und die Bereiche markiert, die dem Bebauungsplan 07.32.00 zugeordnet werden. Konkret handelt es ich um die folgenden Flurstücke in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten:

Nr.	Flur	Flurstück	Größe in m²	Entwicklungsziel
1	4	10	13.900	Mesophiles Grünland (feucht)
3	4	41 tlw.	200	Mesophiles Grünland (feucht)
4	4	44/ tlw.	14.100	Mesophiles Grünland (feucht), Gehölzstreifen
5	4	44/11 tlw.	1.100	Sukzession
6	5	8/1	35.200	Mesophiles Grünland (feucht)
7	5	8/ tlw., 45 tlw.	1.400	Sukzession
8	5	45 tlw., 41	24.800	Mesophiles Grünland, Gehölzstreifen, Ufergestaltung
10	5	47 tlw.	1.020	Mesophiles Grünland
Gesamtfläche:			**91.720**	

Die Maßnahmen, die durchgeführt werden müssen, um die angestrebte Entwicklung zu initiieren (Ansaat, Pflanzarbeiten, Zäunung, wasserbauliche Maßnahmen im Uferbereich etc.), sollen im Herbst / Winter 2021 umgesetzt werden.

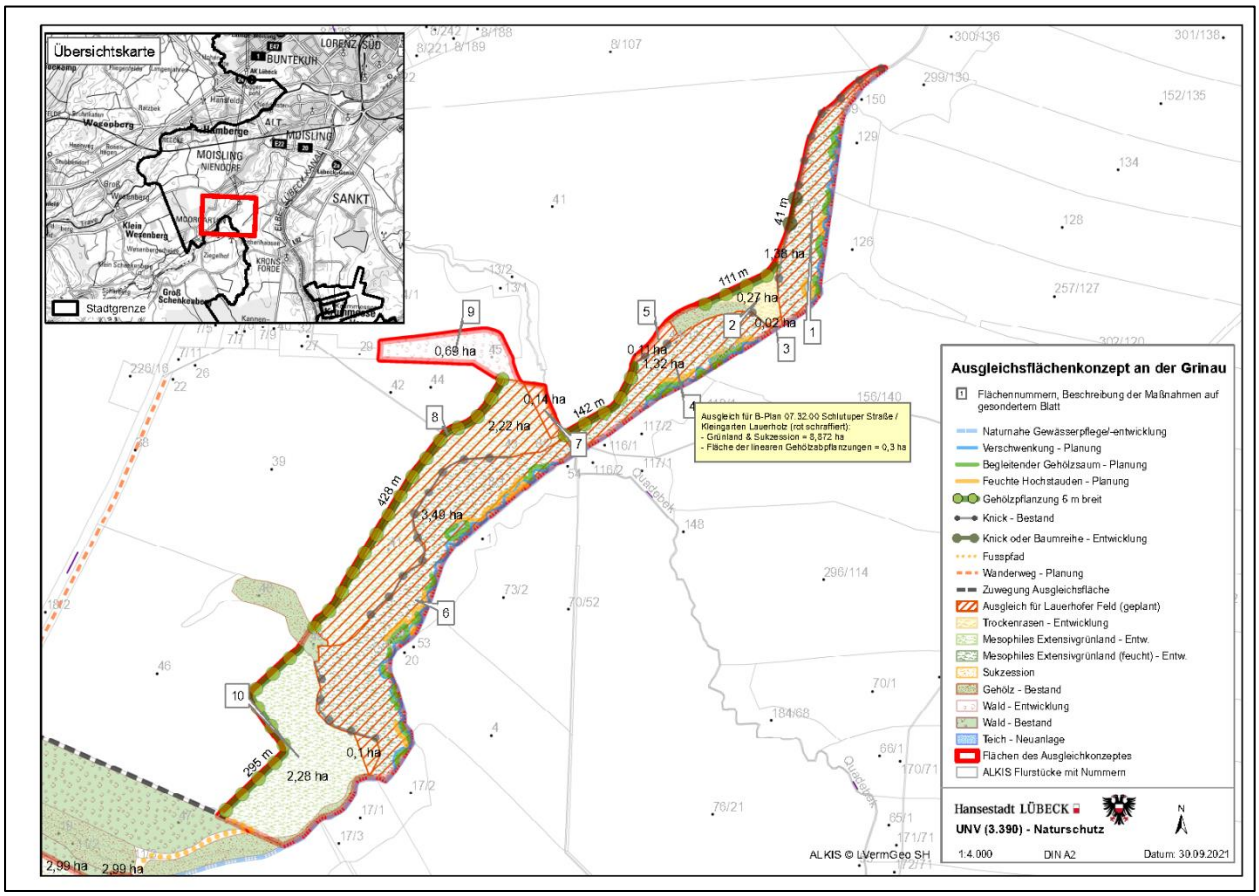


ABBILDUNG GRIENAU

Als Ausgleich für die 14 zu fällenden Linden sind 30 Ersatzbäume zu pflanzen. Zwei weitere Linden können theoretisch erhalten werden, stehen aber relativ nah an der neuen Bordsteinkante. Hier wird sich erst im Zuge der Bauausführung endgültig klären lassen, ob sie erhalten werden können. Aufgrund dieser Unwägbarkeit werden diese daher in die Bilanzierung der auszugleichenden Bäume mit eingerechnet, dadurch kommen 3 weitere Ersatzbäum hinzu. Von den ermittelten 33 Ersatzbäumen können 21 Linden (Tilia cordata) wieder als Teile der Allee entlang der Schlutuper Straße gepflanzt werden, die übrigen 12 Ersatzbäume sind als großkronige Laubbäume entlang der Erschließungsstraße innerhalb des Wohngebietes vorgesehen. Als

Pflanzqualität ist ein Stammumfang von mindestens 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, vorgegeben.

6.2.7 Schutzgut Tiere

a) Ausgangssituation

Fledermäuse: Es konnten Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*), Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) und Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*) nachgewiesen werden. Festgestellt wurden weiterhin Jagdreviere und Balzreviere. Besonders die Hauptwege der ehemaligen Kleingartenanlage wurden von Zwergfledermäusen mehr oder weniger intensiv als Leitstrukturen genutzt. Außerhalb des Plangebiets wurde eine Wochenstube nachgewiesen.

In den verbliebenen Gebäuden und in älteren Bäumen sind Tages-, Balzquartiere und Wochenstuben möglich, insbesondere nach der langen Nutzungsaufgabe. Winterquartiere sind in Hütten nicht zu erwarten, da die Gebäude nicht frostsicher sind. In den Bäumen der Kleingartenanlage ist ein Vorkommen ebenfalls unwahrscheinlich, da diese einen Stammdurchmesser über 50 cm nicht erreichen. Im Einzelfall ist dies jedoch bei Umsetzung von Rodungsmaßnahmen zu überprüfen. Möglich sind Winterquartiere in den alten Alleebäumen an der Schlutuper Straße.

Brutvögel: Die ehemaligen Kleingärten stellen für viele Arten einen hochwertigen, sehr gut geeigneten Lebensraum dar. Bedingt durch die zahlreichen Brutplatz-Möglichkeiten, das hohe Nahrungsangebot, die Störungsarmut sowie dem mosaikartigen Nebeneinander diverser hochwertiger Klein-Habitate und Strukturen ist hier mit einer hohen Arten- und Individuendichte zu rechnen.

Es sind im Gebiet gleichermaßen Höhlen- und Nischenbrüter wie Meisen, Sperlinge oder Gartenrotschwanz und Freibrüter wie Finkenarten oder Grasmücken zu erwarten.

Höhlen- und Nischenbrüter können sowohl an den Gartenlauben, Schuppen und Garagen Nistplätze finden als auch in Höhlen bzw. Astgabeln o.ä. von Bäumen. An Gebäuden sind Haussperling und Hausrotschwanz, Grauschnäpper und Bachstelze zu erwarten. Mögliche Höhlenbrüter in Baumhöhlen sind Kleiber, Meisenarten, Gartenrotschwanz, Star und Gartenbaumläufer.

In Hecken und sonstigen Gehölzbeständen können Frei- und Bodenbrüter wie Heckenbraunelle, Zaunkönig, Amsel, Ringeltaube, Stieglitz und Gimpel vorkommen.

Amphibien / Reptilien: Das Plangebiet beinhaltete in der Vergangenheit eine Anzahl potenzieller Amphibien-Laichgewässer (Gartenteiche), welche derzeit jedoch bereits alle zerstört / entwertet sind. Das unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzende, mit Gräben durchzogene Gebiet muss als potenzielles Laichgewässer für Erdkröte (*Bufo bufo*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Kammmolch (*Triturus cristatus*) und Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) angesehen werden.

Auch in den diversen Kleingewässern der östlich angrenzenden aktiven Kleingartenanlage müssen Laichvorkommen der o.a. Amphibien-Spezies angenommen werden. Somit hat die ehemalige Kleingartenanlage für die genannten Spezies Bedeutung als Landlebensraum (Sommer- und Winterverstecke, Wander-Route etc.). Besonders die Lage zwischen den nördlich angrenzenden Gräben und den Kleingewässern auf der aktiven Kleingartenfläche lassen hier Wanderbewegungen vermuten.

Andere artenschutzrechtlich relevante Arten: Weitere artenschutzrechtlich relevante Arten sind in den ehemaligen Kleingärten nicht anzunehmen, da hier entweder geeignete Habitate fehlen oder die Fläche aufgrund der isolierten städtischen Lage nicht über eine ausreichende Vernetzung zu Quellbiotopen verfügt (Haselmaus).

Jedoch werden die ehemaligen Kleingärten einer Vielzahl teilweise auch national besonders geschützter Arten als Lebensraum dienen. Neben etlichen Kleinsäugern (Mäuse, Maulwurf, Kaninchen etc.) können hier auch Marderartige (Steinmarder, Wiesel, Iltis, Waschbär, Marderhund),

Fuchs (ein Bau konnte während der Begehung unter einer Gartenlaube festgestellt werden), Igel etc. angenommen werden. Weiterhin sind Bestände etlicher wirbelloser Arten (Insekten wie Hornissen, Hummeln etc., Mollusken wie Weinbergschnecken etc.) anzunehmen.

Insgesamt ist aus der Sicht des Artenschutzes im Hinblick auf die geplante Nutzung von einem hohen Konflikt auszugehen, da das Plangebiet vielfältige Habitat-Möglichkeiten aufweist. Die Bedeutung dieses Bereichs für das Schutzgut Tiere ist daher hoch einzustufen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

In der Bauphase kann es zu Störungen, Verletzungen und Tötungen von Tieren sowie zur Zerstörung von deren Lebensstätten kommen. Mit der geplanten Überbauung der ehemaligen Kleingartenanlage gehen Lebensstätten von artenschutzrechtlich relevanten Brutvogel-, Fledermaus- und Amphibienarten sowie weiterer Arten der Säugetiere und Wirbellosen verloren. Insofern sind die geplanten Vorhaben mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere verbunden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Vermeidung von Tötungen und Verletzungen von Tieren während der Bauphase

Zum Schutz von Fledermäusen der Gebäude und Gehölze werden der Abriss der Gebäude sowie alle Fäll- und Rodungsarbeiten in der Zeit vom 01.12. bis 29.02. durchgeführt.

Zum Schutz von Brutvögeln der Gebäude und Gehölze werden der Abriss der Gebäude sowie alle Fäll- und Rodungsarbeiten in der Zeit vom 01.09. bis 29.02. vorgenommen. Ist ein Abriss innerhalb der Brutzeit vorgesehen, kann kurz vorher eine Kontrolle auf einen Brutvogelbesatz durchgeführt werden. Sind keine besetzten Nester vorhanden, ist ein Abriss auch in dieser Zeit zulässig.

Bauarbeiten im Bereich der Ruderalflächen / Brachen werden außerhalb der Brutzeit der Offenlandbrüter durchgeführt, d.h. zwischen Ende August und Mitte März. Während der Brutzeit sind Eingriffe nur dann zulässig, wenn kurz vor Beginn der Bauarbeiten durch eine Fachperson ein Brutvorkommen ausgeschlossen werden konnte.

Im April 2017 wurde ein die gesamte ehemalige Kleingartenanlage umspannender Amphibien-Schleusenzaun installiert, der das Eindringen von Amphibien in den Plangeltungsbereich verhindern soll. Die Reparatur / Pflege des Amphibien-Schleusenzauns, der vor Baufeldfreimachung dem Kammmolch das Abwandern jedoch nicht das Zuwandern ermöglicht, ist erforderlich. Die Abwanderung erfolgt in der Laichzeit (Februar bis Mai).

- Minderung von Beeinträchtigungen

Störungen lichtmeidender Fledermäuse werden durch den Einsatz von nach unten ausgerichteten, max. 5 m hohen Straßenleuchten mit insektenfreundlichen Leuchtmitteln minimiert. Eine Abstrahlung in die Grünzüge ist zu vermeiden.

Beleuchtungen an den Außenfassaden werden so nach ihrer Beschaffenheit ausgewählt und platziert, dass die Lichtwirkung eine minimal notwendige Reichweite erreicht.

Bei der Errichtung des Geschosswohnungsbaus werden Niststeine für Fledermäuse und andere Höhlen- und Nistbrüter eingebracht werden.

- Ausgleich von Beeinträchtigungen zur Sicherung der ökologischen Funktion

Der Ausgleichsbedarf für den Lebensraumverlust für artenschutzrechtlich relevante Fledermäuse und Brutvögel durch die Beräumung des Kleingartengeländes umfasst die Installation von 18 Fledermauskästen und 30 Brutvogelkästen (je zur Hälfte Nischenbrüter- und Höhlenbrüterkästen).

Die Aufhängung von selbstreinigenden Fledermausspaltenkästen ist als CEF-Maßnahme vorab durchzuführen, da ihre Funktionsfähigkeit zu Beginn des Eingriffs gewährleistet sein muss. Daher wurden diese im Frühjahr 2020 in den Gehölzstreifen südlich und östlich des Gebietes an geeigneten Bäumen aufgehängt. Zeitgleich wurden auch 20 Meisenkästen aufgehängt, um einen Besatz der Fledermauskästen durch Meisen zu vermeiden.

Unter den zu rodenden Alleebäumen in der Schlutuper Straße befinden sich zwei Bäume mit kleineren Höhlen, von denen zumindest eine ein Potenzial als Winterquartier aufweist. Als artenschutzrechtlicher Ausgleich sind 2 weitere Spaltenkästen, 2 Höhlenkästen und eine Winterquartierhöhle erforderlich.

Die Grünflächen und insbesondere die darin integrierten Flächen / Baulichkeiten zur Regenwasserrückhaltung und -versickerung müssen zum Schutz von Kammmolchen, die das Gebiet auf dem Weg zu ihren Sommerlebensräumen voraussichtlich weiterhin durchwandern werden, durchgehend amphibiengerecht gestaltet sein.

Der vorgesehene naturschutzrechtliche Ausgleich in der Größenordnung von ca. 9 ha ist unter quantitativen Gesichtspunkten auch aus Sicht des Artenschutzes ausreichend. Unter qualitativen Aspekten müssen die vorgesehenen Ausgleichsflächen an der Grienau in einem gewissen Umfang entsprechend geeignete Gehölz- und Sukzessionsflächen sowie Flächen in unterschiedlichen Brachestadien beinhalten, um eine Eignung für die Gehölz- und die Bodenbrüter zu besitzen, deren Lebensraum durch die Beräumung der Kleingartenanlage vollständig beseitigt worden ist. Um einen geeigneten Ausgleich zu gewährleisten ist es daher erforderlich, dass auch die Ausgleichsflächen ein mehr oder weniger kleinteiliges Mosaik aus unterschiedlich beschaffenen Flächen darstellen. Da bislang nur ein Grobkonzept zur Entwicklung des Ausgleichsflächenpools an der Grienau vorlag, konnten in Abstimmung mit der UNB entsprechende Modifizierungen vorgenommen werden, so dass eine umfassende Eignung für die artenschutzrechtlichen Ausgleichserfordernisse gewährleistet ist. Hierzu gehören eine partielle Erweiterung der geplanten linearen Gehölzpflanzung, die Festlegung eines späten Mahdzeitpunktes für das mesophile Grünland sowie wasserbauliche Maßnahmen an der Grienau (Einbau von Verschwenken im Verlauf, Ausbildung unterschiedlicher Böschungsneigungen im Uferbereich, weiteres Einbringen von Gehölz- und Ruderalflächen entlang des nördlichen Ufers).

Ein Übersichtsplan der Flächen des Ökopools, die dem Bebauungsplan Nr. 07.32.00 zugeordnet werden, befindet sich zusammen mit einer Auflistung der Flurstücke und Angaben zur jeweiligen Flächennutzung und dem Entwicklungsziel sich in Kap. 1.2.6.

6.2.8 Schutzgut Biologische Vielfalt

a) Ausgangssituation

Die Kleingartenanlagen mit ihren zahlreichen kleineren Biotopstrukturen haben zusammen mit den Wiesen des Lauerhofer Feldes und den umgebenden Gehölzstreifen eine Bedeutung für die biologische Vielfalt, die vor allem auf die Insellage innerhalb des besiedelten Bereichs zurückgeht. Wesentlich bedeutsamere Flächen für die biologische Vielfalt sind die weiter nördlich angrenzenden Flächen des Lauerholzes.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Wohnbebauung geht die brachliegende Kleingartenanlage verloren. Wegen der Lage des Plangebiets abseits vorhandener Biotopverbundschwerpunktbereiche und Biotopverbundachsen ist die bestehende Vernetzung von Lebensräumen nicht betroffen. Die mit dem Vorhaben verbundene Reduzierung der biologischen Vielfalt wird als nicht erheblich eingeschätzt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich. Der vorgesehene Anteil an vegetationsgeprägten Flächen innerhalb des Gebietes und an seinen Rändern sowie die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen bilden die Grundlage für das Maß an biologischer Vielfalt, das sich zukünftig im Plangebiet einstellen wird.

6.2.9 Schutzgut Landschaft

a) Ausgangssituation

Die aufgelassene Kleingartenanlage, ihre randlichen Gehölzstreifen und die Wiesen des Lauerhofer Feldes bilden zusammen mit der Sportplatzanlage und den verbleibenden Kleingärten eine große und weitgehend grüne Landschaftsinsel innerhalb geschlossener Siedlungsflächen im Osten von Lübeck.

Die ehemaligen Kleingärten und der geschützte Landschaftsbestandteil „Lauerhofer Feld“ sind Teile des Grünzuges Brandenbaumer Feld. Südwestlich im Plangebiet liegt ein breiter Gehölzstreifen, der Teil einer Grün- und Wegeverbindung bis zur Dieselstraße ist. Grünzüge dienen vorwiegend einer lokalen, d.h. wohngebietsnahen Versorgung der Bevölkerung mit Erholungsflächen und haben insofern eine hohe Bedeutung.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der geplanten neuen Wohnsiedlung wird ein größerer Teil der o.g. grünen Landschaftsinsel zu einer Siedlungsfläche mit Wohnbebauung umgewandelt. Der bisherige nördliche Siedlungsrand auf der Ostseite der Schlutuper Straße verschiebt sich zukünftig deutlich nach Norden. Durch die geplante, bis zu viergeschossige Zeilenbebauung parallel zur Schlutuper Straße wird zum öffentlichen Straßenraum der Eindruck einer eher verdichteten Bebauung entstehen, auch wenn im Osten und Süden des neuen Wohngebietes eine eher aufgelockerte Reihen- und Doppelhausbebauung geplant ist.

In den Charakter der Linden-Allee wird durch die erforderliche Rodung mehrerer großer Exemplare in größerem Umfang eingegriffen. Gleichzeitig werden neue Standorte für Nach- bzw. Neupflanzungen festgelegt und letztendlich können so jetzige große Lücken in der Allee verkleinert bzw. vollständig geschlossen werden. Zu berücksichtigen ist hier jedoch der Zeitverzug, da trotz der festgelegten Pflanzqualität der Linden von 20 cm Stammumfang das Kronenvolumen erst in etlichen Jahren an das der jetzigen Bäume heranreichen wird.

Von den vorhandenen umgebenden Grünstrukturen geht eine gewisse Pufferwirkung aus. Der randliche Großbaumbestand im Osten und Süden und der Knick am Nordrand des neuen Wohngebietes bleiben erhalten und binden das neue Wohnquartier landschaftlich ein. Weiterhin wird in der Mitte des neuen Wohnquartieres eine Grünfläche in Nord-Süd-Richtung verlaufen, die Geschosswohnungsbauten werden über grüne Höfe und die Reihen- und Doppelhäuser über Gärten verfügen, so dass zusammen mit den Straßenbäumen ein hohes Maß an Durchgrünung erzielt werden wird.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Es wird durch die Umsetzung des Bebauungsplanes zwar zu einer Beeinträchtigung des Landschafts- bzw. Ortsbildes kommen, jedoch werden die Veränderungen aufgrund der vorhandenen umfänglichen Eingrünung im Norden, Osten und Süden des Plangebietes und der Durchgrünung als nicht erheblich im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bewertet. Durch die Ersatzpflanzungen innerhalb der Linden-Allee wird das Ortsbild an der Schlutuper Straße mittel- bis

langfristig ebenfalls wieder aufgewertet.

6.2.10 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

a) Ausgangssituation

Im Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck ist westlich des Plangebiets ein Abschnitt der Linden-Allee an der Schlutuper Straße als kulturhistorischer Landschaftsbestandteil gekennzeichnet.

Ansonsten sind zum derzeitigen Zeitpunkt keine Kultur- und sonstige Sachgüter im Plangebiet und seinem weiteren Umfeld bekannt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind von der Planung keine Kultur- und sonstigen Sachgüter betroffen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.2.11 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

a) Ausgangssituation

Naherholung

Der östliche Teil des Plangebiets diente bis zur Aufgabe der Kleingartenanlage überwiegend der siedlungsnahen Erholung am Feierabend und an den Wochenenden. Die randlich gelegenen Grünflächen im Plangebiet mit ihren Fuß- und Radwegen sowie einem Rasenspielfeld stehen auch weiterhin für die öffentliche Naherholung zur Verfügung. Sie sind Teil der Grünverbindung Brandenbaumer Feld, dessen Fuß- und Radwege an die Wege des Grünzugs Marli angebunden sind und im Rahmen der Realisierung des neuen Wohngebietes Kepler-Quartier nahe der Brandenbaumer Landstraße an die Wege des Erholungsgebietes Wakenitz angebunden werden. Darüber hinaus dienen die Kirche St. Philippus und die dortige Kindertagesstätte dem Gemeinwesen.

Flächen und Gebiete, die dem Wohnen und der Naherholung dienen, haben generell eine sehr große Bedeutung für den Menschen.

Lärmbelastung

Im Plangebiet bzw. seinem Umfeld bestehen großflächig Lärmvorbelastungen durch den von der Schlutuper Straße ausgehenden Verkehrslärm sowie kleinflächig durch Gewerbelärm und Sportlärm.

Verkehrslärm: Die Lärmemissionen von der Schlutuper Straße führen entlang der Straße zu einer großflächigen Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (Beiblatt 1, Schallschutz im Städtebau) von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) für allgemeine Wohngebiete. Davon betroffen sind Gebäude innerhalb des Plangebiets sowie Wohngebäude westlich und östlich des Plangebiets in direkter Nähe zur Schlutuper Straße (bis zu 66 dB(A) tags gemessen, bis zu 58 dB(A) nachts gemessen). Die juristisch anerkannte Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird nicht erreicht.

Gewerbelärm: Von der Tankstelle und der dahinterliegenden Garagenanlage westlich der Schlutuper Straße gehen Lärmemissionen aus. Durch diverse Geräuschquellen werden im Umfeld die Richtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) und nachts 40

dB(A) überschritten. Planungsrelevant sind Überschreitungen nachts im Bereich für das geplante allgemeine Wohngebiet WA 1 (43 dB(A) nachts).

Sportlärm: Der von den nördlich gelegenen Sportplätzen ausgehende Sportlärm erreicht nach derzeitigem Stand keine planungsrelevante Überschreitung der anzuwendenden Richtwerte der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) von tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A).

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Naherholung

Die oben beschriebene Naherholungsfunktion des Plangebiets wird um die im Rahmen der geplanten Vorhaben entstehende zentrale Grün- und Wegeverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität erweitert. Zudem wird auch das Wohngebiet selbst aufgrund des hohen Grünanteils und der Verzahnung von internen Fußwegen mit den außenliegenden Grüngürteln eine gewisse Attraktivität für Spaziergänger:innen entwickeln.

Lärmbelastung

Verkehrslärm: Infolge der neuen Wohnsiedlung und dem daraus resultierenden Mehrverkehr ist gegenüber dem jetzigen Zustand mit einer Pegelerhöhung von 0,1 bis 0,2 dB an der Schlutuper Straße zu rechnen. Diese Änderungen liegen unterhalb der menschlichen Wahrnehmungsschwelle von ca. 1 dB. Die juristisch anerkannte Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird weiterhin nicht erreicht. Somit wird aus der Planung des neuen Wohnquartiers keine erhebliche Erhöhung des Verkehrslärms resultieren.

Gewerbelärm und Sportlärm: Eine planungsbedingte Erhöhung der Lärmemissionen von der Tankstelle und der dahinterliegenden Garagenanlage sowie von den benachbarten Sportplätzen erfolgt nicht. Aufgrund der Geräuschemissionen des bestehenden Gewerbes und der geplanten Pflegeeinrichtung sowie der geplanten Quartiersgarage ergeben sich schalltechnische Konflikte im Plangebiet im Sinne der TA Lärm. Auf das Gebäude der geplanten Pflegeeinrichtung werden Eigenlärmimmissionen einwirken, die tags mit 56 dB(A) die Richtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete überschreiten. Auf die geplanten allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 4 und WA 5 werden Lärmemissionen von der Tankstelle und der Quartiersgarage ausgehen, die nachts mit 42 dB(A) die Richtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete überschreiten. Die Sportlärmemissionen der nördlich angrenzenden Sportanlage werden die Richtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete einhalten.

Die juristisch anerkannte Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach Rechtsprechung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird insgesamt weiterhin nicht erreicht.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

- Vermeidung und Minderung von baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm

Zur Vermeidung von unnötigen Lärmemissionen während der Bauphase kommen nur Baumaschinen und -fahrzeuge zum Einsatz, die dem neuesten Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen.

- Vermeidung von Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen

Durch die Anordnung der Baukörper oder durch eine geeignete Grundrissgestaltung sind die Aufenthaltsräume im Plangebiet den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Aufenthaltsräume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig Schlafräume auf den lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen. Wohn- / Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.

Weiterhin muss für alle Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Zum Schutz der Nachtruhe sind für die Schlafräume schallgedämpfte Lüftungen vorzusehen, wenn der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf eine andere geeignete Weise sichergestellt werden kann.

Durch verglaste Vorbauten vor Fenstern von Aufenthaltsräumen ist sicherzustellen, dass insgesamt eine Schallpegelminderung erzielt wird, die es ermöglicht, dass die Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm für die jeweilige Gebietseinstufung erreicht wird.

6.2.12 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern

Grundsätzlich bestehen immer Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen allen Bestandteilen des Naturhaushalts. Im Plangebiet wird das bestehende Wirkungsgeflecht durch die Auswirkungen der baulichen Anlagen und die Intensität der zukünftigen Nutzung durch den Menschen überformt.

Für die im Plangebiet zwischen den Schutzgütern bestehenden Wechselbeziehungen und -wirkungen wird es zwar Veränderungen geben, doch es wird davon ausgegangen, dass diese lediglich gradueller Natur sind und sich ein neues Gleichgewicht einstellen wird.

6.2.13 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Im Plangebiet selbst sind keine Natura-2000-Gebiete vorhanden. Nördlich bzw. nordwestlich des Plangebiets liegen in ca. 1,0 bzw. 1,5 km Entfernung das FFH-Gebiet Nr. 2130-301 „Lauerholz“ und das EU-Vogelschutzgebiet 2031-401 „Traveförde“, die sich teils flächengleich bis zur Mündung der Trave in die Ostsee erstrecken.

Aufgrund der Entfernungen und der dazwischenliegenden Siedlungsflächen und Verkehrsachsen wird nach derzeitigem Stand davon ausgegangen, dass der Verlust der Kleingartenflächen und die geplante Wohnbebauung nicht zu relevanten Auswirkungen auf diese Natura 2000-Gebiete führen wird.

6.3 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe das ehemalige Kleingartengelände als Brachfläche erhalten und würde sich über Sukzessionsprozesse entsprechend weiterentwickeln. Die jetzt noch offenen Bereiche würden nach und nach durch Gehölze besetzt, die Fläche würde sich in Richtung Wald entwickeln. Brachflächen in unterschiedlichen Entwicklungsstadien gab es auch bereits vor der Beräumung in größerem Umfang, da es seit einigen Jahren eine höhere Leerstandsrate in der Anlage gegeben hat.

6.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Mit der Planung des Wohngebietes für ca. 400 Wohneinheiten soll dem Wohnraummangel der Hansestadt Lübeck abgeholfen werden. Lübeck hat sich gemäß den übergeordneten Vorgaben, den Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr massiv zu beschränken, in den vergangenen Jahren vermehrt darum bemüht, die Innenentwicklung zu stärken und weniger unbebaute Flächen am Stadtrand zu Wohnzwecken umzuwidmen. Die ehemalige Kleingartenanlage ist ein Beispiel für ein solches Flächenrecycling innerhalb der Stadt. Aufgrund des seit einigen Jahren bestehenden hohen Leerstandes in der Kleingartenkolonie hatte auch der Kleingartenverein ein Interesse daran, einen Teil der Fläche abzugeben, so dass beide Seiten von der Planung profitieren. Die Absicht, diese Fläche zu bebauen, bestand aufgrund der siedlungsstrukturell günstigen Lage und der guten infrastrukturellen Anbindung von vorneherein, weshalb eine Alternativenprüfung in diesem Fall nicht durchgeführt wurde.

6.5 Anfälligkeit des durch die Planung ermöglichten Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen / Möglichkeit des Verursachens schwerer Unfälle oder Katastrophen durch das Vorhaben

Durch die geplanten Festsetzungen der allgemeinen Wohngebiete, des Sondergebietes und der Fläche für Gemeinbedarf sind keine schweren Unfälle oder Katastrophen mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

Ein Abgleich mit der vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume S-H erstellten Liste der Betriebsbereiche nach der Störfall-Verordnung in Schleswig-Holstein (Stand 06.02.2020) hat ergeben, dass auch im Umfeld des Vorhabens keine Störfallbetriebe liegen, von denen eine derartige Gefahr für das Plangebiet ausgehen könnte.

6.6 Angaben zum Verfahren und zur Methodik

6.6.1 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Technische Verfahren kamen für die Umweltprüfung des Bebauungsplanes Nr. 07.32.00 nicht zur Anwendung. Wesentliche Grundlage für die Zusammenstellung der Informationen bildeten Ortsbegehungen, der Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck, der digitale Landwirtschafts- und Umweltatlas Schleswig-Holstein, der Archäologieatlas Schleswig-Holstein, Informationen der Stadtverwaltung sowie vorhandene Gutachten.

Es traten keine Schwierigkeiten bei der Durchführung der Umweltprüfung bzw. bei der Zusammenstellung der Unterlagen auf.

6.6.2 Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die sachgerechte Durchführung der im Bebauungsplan Nr. 07.32.00 festgelegten naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ist vom Vorhabenträger im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ggf. unter Zuhilfenahme von Fachgutachtern nachzuweisen.

Darüber hinaus sind nach bisherigem Kenntnisstand keine weiteren Monitoringmaßnahmen erforderlich.

6.6.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Die Hansestadt Lübeck stellt den Bebauungsplan 07.32.00 mit dem Ziel auf, eine Wohnsiedlung mit ca. 400 Wohneinheiten auf einer aufgelassenen Teilfläche der Kleingartenanlage Lauerhof zu errichten. Geplant sind mehrere in der Höhe gestaffelte Geschosswohnungsbauten mit Sozial-, Miet- und Eigentumswohnungen sowie Reihen- und Doppelhäuser. Im südlichen Randbereich sind angrenzend an die St. Philippus Kirche Gemeinbedarfsflächen (Senior:innenwohnanlage, Kindertagesstätte) vorgesehen. Das zukünftige Wohngebiet wird an der Ost- und an der Südseite von bestehenden Grünflächen mit altem Baumbestand begrenzt. Mittig ist eine grüne Achse vorgesehen, die verschiedene Funktionen erfüllen soll (Grünfläche mit hoher Aufenthaltsqualität, Regenwasserrückhaltung und -versickerung). Die Erschließung des Gebietes wird über die von Alleebäumen gesäumte Schlutuper Straße erfolgen, deren Querschnitt zu diesem Zweck umgebaut werden muss.

Die neue Wohnsiedlung wird sich durch verschiedene Besonderheiten auszeichnen wie z.B. Regenrückhaltung und -versickerung, umweltverträgliche und effiziente Energieversorgung, Dachbegrünung kombiniert mit Regenwasserrückhaltung und Photovoltaik, Integration von Carsharing-Mobilstationen und Bau einer Quartiersgarage, um den Anteil von Stellplätzen im öffentlichen Raum deutlich reduzieren zu können.

Das ca. 12 ha große Gebiet liegt planungsrechtlich gesehen im Außenbereich, grenzt aber im

Süden und Westen an Wohngebiete bzw. gewerblich und für Sportzwecke genutzte Gebiete an. Es ist sehr gut erschlossen und vorhandene Infrastruktureinrichtungen können genutzt werden. Mit der Umnutzung dieser auch bereits zuvor genutzten Fläche zu Wohnzwecken kann vermieden werden, dass für die Schaffung dringend benötigten neuen Wohnraums bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen am Stadtrand überplant werden.

Nachfolgend werden die Eingriffe in Natur und Landschaft, die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes verbunden sind, zusammengefasst. Das Naturschutzgesetz legt fest, dass erhebliche Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden oder zu mindern sind und wenn das nicht möglich ist, für diese vom Verursachenden Ausgleich zu leisten ist. Bei den Schutzgütern, die im Hinblick auf erhebliche Eingriffe zu überprüfen sind, werden dann jeweils auch Aussagen zum Ausgleichserfordernis getroffen. Art und Umfang des Ausgleichs werden am Ende der Zusammenfassung beschrieben und erläutert.

Durch den Bau der Häuser und der Erschließungsflächen wird keine bisher gänzlich ungenutzte Fläche beansprucht, aber es wird gegenüber dem vorherigen Zustand als Kleingartenanlage sehr viel Fläche versiegelt. Auf den ca. 50.000 m² Versiegelung, die durch den Bebauungsplan vorbereitet werden, gehen sämtliche Funktionen des **Schutzgutes Boden** verloren. Die Versiegelung von Boden stellt stets einen erheblichen Eingriff dar, dessen Umfang im Verhältnis 1 : 0,5 auszugleichen ist. Das nach einem vorgegebenen Schlüssel ermittelte Ausgleichserfordernis für die Versiegelung beträgt daher ca. 15.000 m².

Im Hinblick auf das **Schutzgut Wasser** greifen zahlreiche geplante Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen. Infolge einer möglichst umfassenden Rückhaltung des im Gebiet anfallenden Niederschlagswassers durch entsprechende Sickermulden und unterirdischen Sickeranlagen sowie durch die vorgegebenen Gründächer kann der Oberflächenabfluss deutlich gesenkt und damit die Verdunstungsrate entsprechend erhöht werden. Es wird Veränderungen des Wasserhaushaltes geben, die aber nicht als erheblicher Eingriff einzustufen sind.

Gleiches gilt für das **Schutzgut Klima / Luft.** Veränderungen des Mikroklimas infolge der Bebauungsdichte sind unvermeidbar, aber die nachteiligen Auswirkungen werden durch die geplante Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Durchgrünung des Baugebietes und die Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung und Verdunstung deutlich gemindert.

Nachdem die Kleingärten aufgrund einer beträchtlichen Leerstandsquote 2016 aufgegeben worden sind, lagen sie fast 4 Jahre brach. Während dieser Zeit entwickelte sich die Vegetation weitgehend ohne Störungseinflüsse zu einem wertvollen Mosaik aus offenen Bereichen, Gras- und Staudenfluren und aufkommendem Gehölzaufwuchs. Hinzu kamen die vorhandenen Obstbäume und -sträucher, sonstige Bäume und Sträucher sowie Hecken. Dem **Schutzgut Pflanze** kam vor der Beräumung daher eine hohe Wertigkeit zu. Weil aufgrund der beschriebenen Entwicklung auch zahlreiche Lebensräume für unterschiedliche Tierarten entstanden waren, wird der Fläche eine besondere Bedeutung für den Naturschutz eingeräumt. Damit ist sie vollständig im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen, so dass sich ein Ausgleichserfordernis von 76.550 m² ergibt. Für die 14 Linden, die entlang der Schlutuper Straße für deren Umbau gerodet werden müssen, sind 33 Ersatzbäume zu pflanzen. Davon werden 21 Bäume wieder als Linden zur Ergänzung der Allee gepflanzt und die übrigen Bäume innerhalb des Plangebietes.

Das **Schutzgut Tiere** hat durch die o.g. Beräumung erhebliche Beeinträchtigungen erfahren, da durch die Beräumung der brachgefallenen Anlage in großem Umfang Lebensraum verloren gegangen ist. Biologen haben zuvor auf der Kleingartenfläche im Zuge von Kartierungen mehrere Fledermausarten und zahlreiche Vogelarten festgestellt. Bei den Fledermäusen wurden Jagd- und Balzquartiere sowie vereinzelt Wochenstuben in den Lauben und Schuppen angenommen, Winterquartiere wurden in den alten Alleebäumen an der Schlutuper Straße nicht ausgeschlossen. Für viele Höhlen- und Nischenbrüter haben die ehemaligen Kleingärten einen sehr gut geeigneten Lebensraum dargestellt, ebenso für Frei- und Bodenbrüter. Da potenzielle Amphibien-

Laichgewässer bereits mit Aufgabe der Kleingärten im Jahr 2016 beseitigt wurden, gilt das Baugebiet nur noch als Wander- und Landlebensraum für Amphibien. Von Seiten des Artenschutzes sind mehrere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Fauna bei der Beräumung und während der Bauphase genannt worden. Primär handelt es sich um Bauzeitenregelungen, mit denen eine Tötung oder auch Störungen der Tiere vermieden werden kann. Vorgesehen ist aber auch eine Integration von Niststeinen für Fledermäuse in die neuen Gebäude und der Einsatz fledermausfreundlicher Außenleuchten und Leuchtmittel. Für den Ausgleich von Lebensraumverlusten wurde eine Anzahl gebietsnah anzubringender Fledermaus- und Brutvogelkästen vorgegeben und z.T. bereits aufgehäng. Die Umsetzung des o.g. Ausgleichserfordernisses für die Pflanzen muss so erfolgen, dass auch die damit einhergehenden Lebensraumverluste für Fledermäuse und Vögel ausgeglichen werden. Für den Amphibienschutz während der Räum- und Bauphase wurde 2017 ein die gesamte Fläche umspannender Amphibienschleusenzaun gestellt. Festgelegt wurde zudem, dass die Versickerungseinrichtungen der neuen Wohnsiedlung so beschaffen sein müssen, dass sie kein Tötungsrisiko für wandernde Amphibien darstellen.

Die vor der Beräumung im Gebiet gegebene biologische Vielfalt wird nach der Bebauung trotz der Erhaltung umgebender Grünflächen und einem hohen Grad an Durchgrünung deutlich reduziert sein. Das Plangebiet liegt aber abseits vorhandener Biotopschwerpunktbereiche und Biotopverbundachsen, weshalb die bestehende Vernetzung von Lebensräumen nicht betroffen ist. Das **Schutzgut Biologische Vielfalt** wird nicht erheblich beeinträchtigt.

Das **Schutzgut Landschaft** wird durch die geplante Bebauung deutliche Veränderungen erfahren, da die jetzige „Landschaftsinsel“ innerhalb geschlossener Siedlungsflächen auf ihrer Westseite den grünen Charakter einbüßen wird. Der Siedlungsrand wird sich hier deutlich weiter nach Norden verschieben. Die umfängliche Eingrünung des Gebietes im Norden, Westen und Süden bleibt jedoch erhalten und das Gebiet selbst zeichnet sich durch eine großzügige Durchgrünung aus, so dass die Veränderungen nicht als erheblich eingestuft werden.

Bei diesem Vorhaben gibt es keine Betroffenheit des **Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter**.

Im Hinblick auf das **Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit** ist insbesondere die eventuelle Lärmbelastung innerhalb des neuen Wohngebietes zu betrachten. Es wurden entsprechende Lärmgutachten zur Beurteilung des im Gebiet wirksamen Lärms aus den Quellen Verkehr, Gewerbe und Sport erstellt. Im Ergebnis können Beeinträchtigungen durch Lärm vermieden werden, wenn bei den lärmexponierten Baukörpern eine geeignete Raumaufteilung und Grundrissgestaltung eingeplant wird und zusätzlich für Schlaf- und Aufenthaltsräume Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen gewährleistet wird. Die bestehende Naherholungsfunktion des Gebietes wird nicht wesentlich verändert, da die randlichen Grünflächen mit den Fuß- und Radwegeverbindungen erhalten bleiben und um Wegeverbindungen in das Gebiet hinein und durch die neue grüne Achse in der Mitte ergänzt werden.

Kompensation der Eingriffe

Das Ausgleichserfordernis für die nicht vermeidbaren, erheblichen Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Pflanzen und Tiere beträgt in der Summe 97.120 m². Ein Ausgleich innerhalb des Plangebietes ist nicht möglich, dieser muss vollständig extern erbracht werden. Vorgesehen ist die Beanspruchung von Ökopoolflächen der Hansestadt Lübeck an der Grienau in Moisling-Moorgarten. Von der insgesamt 13 ha umfassenden Ökopoolfläche werden 91.720 m² dem Bebauungsplan 07.32.00 zugeordnet. Die im Ausgangszustand ackerbaulich oder als Grünland genutzten Flächen sollen so aufgewertet werden, dass naturschutzfachlich hochwertige Flächen entstehen. Der Bachlauf der Grienau soll in Abschnitten verschwenkt und aufgeweitet werden, so dass ein breiterer Gehölz- und Staudenflurstreifen am Nordufer entsteht. Im Norden der Fläche soll als Abgrenzung gegenüber dem angrenzenden Acker ein mehrere Meter breiter Gehölzstreifen entstehen. Weiterhin wird ein vorhandener Knick ergänzt und großflächig die Entwicklung von artenreichem Grünland mit unterschiedlichem Feuchtegrad sowie auf kleineren Brachflächen eine

Waldentwicklung eingeleitet. Aufgrund der Vielfältigkeit der Flächen ist davon auszugehen, dass sie auch für den artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleich geeignet sind.

Mit der Umsetzung dieser Kompensationsmaßnahmen auf der Ökopoolfläche und der Zuordnung zum Bebauungsplan 07.32.00 sowie den im Umfeld des Plangeltungsbereichs durchzuführenden artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen werden die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft, die dieser vorbereitet, umfassend ausgeglichen.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

Zu den finanziellen Auswirkungen (auf den städtischen Haushalt) wird auf Kap. 9. verwiesen.

7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung

Zusätzliche Wohneinheiten

Der Bebauungsplan beinhaltet ein Neubaupotenzial von insgesamt etwa 410 Wohneinheiten, die sich wie folgt auf die nachfolgend genannten Wohnungstypen verteilen:

- ca. 90 WE in Doppel- und Reihenhäusern
- ca. 320 WE im Geschosswohnungsbau
  (Annahme: durchschnittliche Wohnungsgröße 100 m² / BGF

Von den angenommenen 410 Wohneinheiten sollen mindestens 120 im sozialen Wohnungsbau vorgesehen werden. Als Orientierung für den Wohnungsmix sollen folgende Haushaltsgrößen zugrunde gelegt werden:

Anteil	Wohnfläche	Zimmer	Personen
30 %	bis 50 m²	-------	1
15 %	bis 60 m²	2	2
20 %	bis 75 m²	3	3
20 %	bis 90 m²	4	4
15 %	bis 105 m²	5	5

Zu erwartende Anzahl der Bewohner:innen

Bei vollständiger Ausnutzung des Planungsrechtes ist für das geplante Wohnquartier mit insgesamt 1.000 Bewohner:innen zu rechnen.

7.2 Wohnfolgebedarfe

7.2.1 Soziale Infrastruktur

Zusätzlicher Bedarf an Kita-Plätzen

Durch die geplante Wohnbebauung wird der Bedarf einer 3-4gruppigen Kindertagesstätte (Kita) mit einer Nutzfläche von ca. 700 m² und einer Außenfläche von mind. 600 m² ausgelöst. Südöstlich der St Philippus Kirche ist eine entsprechende Fläche im Bebauungsplan ausgewiesen. Für den Bau und Betrieb der Kita liegen Anfragen von Trägern vor, sobald die Entwicklung entsprechend vorangeschritten ist, wird ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt.

Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Die geplante Wohnbebauung ergibt einen schulischen Mehrbedarf im Grundschulteil um einen kompletten Zug in jedem Jahrgang an der nahegelegenen Albert-Schweitzer-Schule. Die Schule wächst dadurch von einer 2- in eine 3-Zügigkeit, was einen Mehrbedarf an 4 Klassen- und 2 Differenzierungsräumen entspricht. Der Raumbedarf kann durch die Errichtung eines Solitärbaus bzw. das Aufstellen von zusätzlichen Containerräumen berücksichtigt werden. Ein möglicher Standort auf dem Gelände ist noch nicht bestimmt. Der Bereich Schule und Sport wird entsprechend Planer:innen bzw. Architekt:innen bitten, Vorschläge zu machen, wo auf dem Gelände diese Räume platziert werden können. Ebenso ist eine Kostenschätzung zu beauftragen, um die entsprechenden Haushaltsmittel abschätzen und beantragen zu können. Die entsprechenden Arbeiten werden im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren parallel zur Realisierung des geplanten Wohnquartieres erfolgen.

Zusätzlicher Spielplatzbedarf

Das geplante Wohnquartiert bedingt einen zusätzlichen Spielplatzbedarf, der im Zuge der geplanten Ertüchtigung des vorhandenen Ballspielplatzes im Rahmen der Realisierung der geplanten Wohnbebauung berücksichtigt werden soll.

7.3 Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Entwicklung des städtebaulichen Entwurfes wurde ein Verkehrskonzept durch SHP-Ingenieure erstellt. Nach der Abschätzung der zu erwartenden Verkehre durch die geplante Nutzung ist ohne die Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes von zusätzlich rund 1.600 Kfz-Fahrten pro Tag auszugehen. Mit Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes würden rund 1.320 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt, es ließen sich 17 % der Kfz-Fahrten vermeiden.

Die Methodik der Berechnung des Verkehrsaufkommens basiert im Wesentlichen auf anerkannten Berechnungsverfahren für den werktäglichen Normalverkehr (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Bosserhof, – Programm zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen, Gustavsburg 2018). Zusätzlich liegen den Berechnungen allgemein gültige Kenndaten, Erfahrungswerte des Gutachters und Informationen des Auftraggebers zu Grunde. Aus der geplanten Flächennutzung kann ein daraus resultierendes Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden. Dazu wird ein mehrstufiges Verfahren verwendet, mit dem das tägliche Verkehrsaufkommen überwiegend anhand einer flächenbezogenen Prognose des Nutzer:innenaufkommens ermittelt werden kann.

Die Wegehäufigkeit beschreibt das durchschnittliche Wegeaufkommen der Nutzer:innen pro Tag. Anhand dieses Parameters kann die Gesamtzahl der Wege ermittelt werden, die bezogen auf eine Flächennutzung durchgeführt werden.

Das Wegeaufkommen für die Beschäftigten- und die Kund:innenverkehre wird anteilig auf die verschiedenen Verkehrsarten verteilt. Basierend auf den in anerkannten Berechnungsverfahren angegebenen Bandbreiten der Anteile des Kraftfahrzeugverkehrs der einzelnen Nutzer:innengruppen werden u.a. unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse spezifische Anteile festgelegt. Anhand des Pkw-Besetzungsgrades wird dann die Anzahl der Pkw-Fahrten berechnet. Der Pkw-Besetzungsgrad beschreibt die durchschnittliche Anzahl von Personen in einem Pkw im fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Auf Grundlage der derzeit vorhandenen Annahmen zu den Flächen und Einrichtungen (Stand: Juli 2019) und den Annahmen zum Modal Split ergeben sich die genannten zusätzlichen Kfz-Fahrten durch das neue Quartier in der Schlutuper Straße.

7.4 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Die geplanten Nutzungen erfordern den Ausbau der technischen Infrastruktur in Bezug auf die Versorgung mit Wasser, Strom, Telekommunikation, Energie usw. und die Entsorgung des Schmutz- und Regenwassers.

7.5 Auswirkungen auf Natur und Umwelt

Im Bereich des geplanten Wohnquartiers und des damit verbundenen Ausbaus der Schlutuper Straße ist eine Neuversiegelung durch Erschließungsflächen und Gebäude zu erwarten. Durch die Aufgabe der Kleingartenanlage zugunsten von Wohnbebauung mit Erschließungsflächen wird der Versiegelungsgrad deutlich ansteigen. Die allgemeine Bedeutung der Fläche für den Naturschutz geht verloren. Für den Plangeltungsbereich ergeben sich durch Neuversiegelung entsprechende Eingriffe in den Boden von rund 53.501 m². Diese sind über den Kompensationspool der Hansestadt Lübeck zu ersetzen.
Zu weiteren Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes verwiesen.

7.5.1 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote

Die Planung der Hansestadt Lübeck zum B-Plan 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld sieht für das Gebiet die Umwandlung der Kleingärten zu einem Wohngebiet vor. Zudem wird das Gebiet durch weitere Straßen und Plätze erschlossen.

Die Artenschutzprüfung zeigt, dass im Zuge von Flächenräumung (Gebäudeabrisse und Rodungen von Gehölzen, Baufeldfreimachung) artenschutzrechtliche Konflikte für Amphibien, Brutvogel- und Fledermausarten der Gehölze und Gebäude zu erwarten sind.

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG kann durch geeignete Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden. Dazu zählen Regelungen der Zeiten der Gehölzrodungen und der Gebäudeabrisse. Weiterhin ist die Herstellung künstlicher Fledermausquartiere und Vogel-Nistkästen sowie die Neupflanzung von Gehölzen und Gehölzstrukturen (Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen) erforderlich. Zum Erhalt des Lebensraumes des Kammmolches ist die amphibiengerechte Gestaltung der vorgesehenen Grünstrukturen erforderlich.

Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen können Verbotstatbestände des Artenschutzes vermieden werden und eine Ausnahme i.S. § 45 BNatSchG wird nicht erforderlich.

Um die Funktionsfähigkeit des Naturraumes für Fledermäuse zu erhalten, war vor dem geplanten Eingriff die Installation von 18 Spalten-/Höhlenkästen zwingend erforderlich. Die Ersatzquartiere für Fledermäuse wurden im Frühjahr 2020 entlang des Gehölzgürtels im Süden und Osten angebracht.

Im Frühjahr 2020 wurden ebenfalls 20 Nistkästen für Meisen angebracht.

Daneben sind als Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel 30 Kästen für Nischenbrüter und Höhlenbrüter, 15 Nischenbrüterkästen (als Niststein zur Fassadenintegration möglich) und 15 Höhlenbrüterkästen im gleichen Naturraum vorzusehen.

Als Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Gehölzbrüter ist für wegfallenden Gehölzbestand ein Ausgleich im Verhältnis der Fläche 1 : 1 (qualitativ) zu schaffen und um Sukzessions- und Brachestadien zu ergänzen.

Schließlich ist eine Amphibiengerechte Gestaltung der Grünzonen für die Zielart Kammmolch im Gebiet und am Rande des Gebietes i.S. von Sommer- und Winterlebensräumen zu schaffen.

Ein Ausgleich der Eingriffe in Flächen mit allgemeiner sowie besonderer Bedeutung für Naturschutz ist im Plangeltungsbereich selbst aufgrund der dortigen wohnbaulichen Entwicklung nicht möglich. Der Ersatz für diese Eingriffe von rund 9,2 ha erfolgt darum über eine 13 ha große Fläche an der Grinau aus dem Kompensationspool der Hansestadt Lübeck. Auf der Ausgleichsfläche sind beispielsweise folgende Maßnahmen vorgesehen: Naturnahe Gewässerentwicklung, Entwicklung von Trockenrasen, Entwicklung von mesophilem Extensivgrünland und Waldentwicklung.

7.5.2 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Luftreinhaltung

Durch die geplanten Vorhaben im Plangeltungsbereich werden zusätzlicher Kfz-Verkehr erzeugt mit entsprechender Zunahme des Schadstoffausstoßes und 12 Bäume gefällt mit entsprechendem, jedoch nicht erheblichen Teilverlust der Luftfilterfunktion.

Mit der geplanten Wohnbebauung auf dem ehemaligen Kleingartengelände wird die geringe bioklimatische Ausgleichsfunktion dieser Fläche nicht erheblich beeinträchtigt, da im Wohnbaugebiet eine zentrale Grünachse entwickelt wird, die randlichen Grünstreifen mit Großbaumbestand und die östlich angrenzenden Kleingartenanlagen erhalten bleiben und es sich bei den südlich und östlich angrenzenden Siedlungsgebieten um eher lockere Einfamilienhausbebauung (Doppel- und Reihenhäuser) handelt.

Integrierte Lage

Durch die mögliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur kann die Erzeugung von Verkehr minimiert werden. Die relativ kompakte Bauweise mit dem Verzicht auf freistehende Einfamilienhäuser reduziert die Neuversiegelung im Verhältnis zur Anzahl der Wohneinheiten.

Energetische Optimierung

Es ist vorgesehen, ein umweltgerechtes Energiemanagement über städtebauliche Verträge und / oder Kaufvertrage zu fixieren, die einen Mindeststandard bezüglich der Wärmedämmung sowie eine Versorgung über ein ausschließlich aus erneuerbaren Energieträgern - Sonneneinstrahlung und Erdwärme gespeistes Nahwärmenetz beinhalten.

Kompaktheit, Orientierung, Verschattung, Windschutz

Der städtebauliche Entwurf ermöglicht in weiten Bereichen eine nordsüdliche Ausrichtung der Gebäude, durch die aufgelockerte Hofstruktur ist eine gute Besonnung der Gebäude gegeben. Der umgebende Bewuchs bildet einen geeigneten Windschutz.

Topografie / Kleinklima

Durch die mittig liegende öffentliche Grünfläche und die randlichen teilweise in das Plangebiet hineingezogenen Grünachsen weist die geplante Wohnsiedlung ein gutes Kleinklima auf.

7.5.3 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Aufgrund der Höhenlage von mindestens 11 m über NHN sind Maßnahmen zum Hochwasserschutz nicht erforderlich. Der Überflutungsschutz gegen Starkregen erfolgt über die mittige Grünachse.

8. Finanzielle Auswirkungen

8.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Für die Durchführung des konkurrierenden Verfahrens (städtebaulicher Wettbewerb / Gutachterverfahren) sind Kosten von 50.000 Euro entstanden.

Für die Erstellung von Gutachten zur Energieversorgung, Lärmschutz, Altlasten, Entwässerung, Bodengutachten, Verkehr, Natur und Landschaft und Artenschutz sind Kosten von ca. 100.000 Euro entstanden.

b) mittelbare Kosten

Kosten für Maßnahmen, die für die Umsetzung der Planung erforderlich werden (Erschließungspflicht bei Bebauungsplänen (§ 123 BauGB)).

Für die Erschließungskosten der internen Ringerschließung, die dem geplanten Wohnquartier zuzuordnen sind, wird ein Schätzwert von 8,7 Mio. Euro angenommen.

Die Kosten für die Umgestaltung der Schlutuper Straße werden anhand der Vorplanung auf etwa 1 Million Euro netto geschätzt und sind zwischen einem städtischen Anteil und einem Anteil für das Wohnquartier aufzuteilen.

Mit der Baureifmachung der Flächen (Roden, Abriss der ehemaligen Gartenlauben etc.) hat der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften die „Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH“ (KWL) beauftragt. Die Kosten hierfür übernimmt der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften. Es ist geplant, auch die Erschließung des neuen Wohngebietes der KWL per Geschäftsbesorgungsvertrag zu übertragen. Die Kosten hierfür übernimmt ebenfalls der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (einschließlich Kosten für Ausführungsplanung, Ausgleich, anfallende Personalkosten bei KWL etc.).

8.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)

c) Bodenwertsteigerungen städtischer Flächen

Durch die Umwandlung einer als Kleingartenanlage genutzten Grünfläche in Bauland erfolgt eine Bodenwertsteigerung.

d) Verkäufe bzw. Verpachtung städtischer Flächen im Zuge der Umsetzung der Planung

Die Vermarktung erfolgt durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften. Ein ggf. zu erwartender Gewinnüberschuss verbleibt bei der Hansestadt Lübeck.

9. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

9.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 19.09.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes 07.32.00 - Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld sowie die Einleitung der zugehörigen 127. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 06.12.2017 bis einschließlich 20.12.2017 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung sowie in einer am 06.12.2017 stattgefundenen Informationsveranstaltung in den Gemeinderäumen der St Philippus Kirche über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangzeit sowie in der Informationsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

Während der Informationsveranstaltung und in den eingegangenen Stellungnahmen wurden von Grundstückseigentümer:innen und -nutzer:innen sowie Interessenten der geplanten Bebauung Anregungen zur Planung vorgebracht, dabei wurden keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung geäußert. Das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann dem Auswertungsbericht entnommen werden.

Beteiligung von Kinder und Jugendlichen

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 wurde verzichtet, weil es sich bei der Bebauungsplanung gemäß Baugesetzbuch um eine rein flächenbezogene Planung mit Nutzungszuweisungen für gegeneinander abzugrenzende Flächen handelt. Die konkrete gestalterische Ausformung von Spielplätzen beispielsweise, die Gegenstand der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sein könnte, wird im Detail nicht in der Bebauungsplanung geregelt, die Objektplanung erfolgt durch die Fachbehörde (Bereich Stadtgrün und Verkehr) bzw. durch den Investor in Abstimmung mit der Stadt.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB

Die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB fand vom 03.12.2018 bis zum 11.01.2019 statt. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, dabei wurden keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung geäußert. Das Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung kann dem Auswertungsbericht entnommen werden.

Beschluss Entwurfskonzept / Gebrauchsanweisung

Das geplante Wohnquartier Lauerhofer Feld soll als Pilotprojekt hinsichtlich der Aspekte Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel entwickelt werden. Folgende Aspekte sind diesbezüglich besonders zu berücksichtigten:

- eine umweltgerechte Energieversorgung,
- ein ökologisch orientiertes Regenwassermanagement,
- ein gerechtes, alle Verkehrsarten berücksichtigendes Mobilitätskonzept und
- die Förderung des nachbarschaftlichen Miteinanders.

Die sich hieraus ergebende städtebauliche Planung wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren in einer Gebrauchsanweisung fixiert, die u.a. Anlage zum Bebauungsplan werden soll. Am 03.02.2020 wurde der städtebauliche Entwurf samt Gebrauchsanweisung vom Bauausschuss der Hansestadt Lübeck einstimmig beschlossen.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand vom 25.01.2021 bis zum 26.02.2021 statt. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, die zu einer Anpassung des Bebauungsplanentwurfes geführt haben:

Die Anregungen der Entsorgungsbetriebe und der unteren Wasserbehörde zum Umgang mit Regenwasser haben dazu geführt, dass die Behandlung des Regenwassers zwischen Regenwasser, welches auf öffentlichen Flächen anfällt, und Regenwasser, welches auf privaten Flächen anfällt, getrennt voneinander betrachtet wurde. Außerdem wurden das Konzept zur Behandlung des Regenwassers im nördlichen, tieferliegenden Teil des geplanten Wohnquartiers geändert. Der Bebauungsplan wurde um sich daraus ergebende erforderliche Festsetzungen ergänzt.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz hat in seiner Anregung auf noch zu ergänzende Aussagen zur Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung und den Ausgleichsflächen hingewiesen. Der landschaftsplanerische Fachbeitrag und der Umweltbericht waren entsprechend zu ergänzen und die Inhalte in den Bebauungsplan zu übernehmen. In dem Zusammenhang musste die Baumallee der Schlutuper Straße im Plangeltungsbereich eingehender betrachtet werden.

Aufgrund der Anregungen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr zum Erschließungskonzept wurden die Zufahrten zu den Doppelhäusern festgesetzt und Wendemöglichkeiten ergänzt.

Der weitere Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen kann im Detail dem Abwägungsbericht entnommen werden.

Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 25.01.2021 bis zum 26.02.2021 statt. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, die zu einer Anpassung des Bebauungsplanentwurfes geführt haben:

Von den Projektverantwortlichen des geplanten Zentrums für Hospizarbeit und Palliativmedizin wurden Anregungen vorgebracht, die sich auf eine geänderte Baukörperstruktur beziehen. Es wurde deutlich, dass die bisher angedachte Ausnutzung des Grundstückes nicht ausreichend bemessen war. Ein aktueller städtebaulicher Entwurf konnte noch nicht vorgelegt werden. Da die Bearbeitung der Planung einen längeren Zeitraum beansprucht als ursprünglich angenommen, soll das betreffende Grundstück aus dem Plangeltungsbereich genommen werden und in einem eigenen Verfahren zu einem späteren Zeitpunkt Planungsrecht erhalten.

Der TuS Lübeck 93 hat angeregt, die Grundstückszufahrt zur Tennishalle Schlutuper Straße 37 in die Umgestaltung der Schlutuper Straße mit einzubeziehen. Das Konzept zur Umgestaltung der Schlutuper Straße wurde der Anregung entsprechend ergänzt. Auf dieser Grundlage wurde ein differenzierter Lageplan erarbeitet, dessen Inhalte in den Bebauungsplan eingeflossen sind.

Der weitere Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen kann im Detail dem Abwägungsbericht entnommen werden.

Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand vom 17.11.2021 bis zum 17.12.2021 statt. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden Anregungen zur Planung vorgebracht, die zu einer redaktionellen Anpassung des Bebauungsplanentwurfes geführt haben. Dies betrifft die zeichnerische Korrektur der Regenwassermulde am nördlichen Plangebietsrand und die Ergänzung einer Zweckbestimmung innerhalb der festgesetzten Fläche für Ver- und Entsorgung.

Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 17.11.2021 bis zum 17.12.2021 statt. Es wurde eine Stellungnahme vorgebracht, die zu einer redaktionellen Anpassung des Bebauungsplanentwurfes geführt hat. Dies betrifft die Ergänzung eines Hinweises zur Luftreinhaltung und die Verlängerung der Heckenpflanzung das Baufeld 45 innerhalb des allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA-15 betreffend.

Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 3 BauGB

Der Satzungsbeschluss soll im Rahmen dieser Vorlage beraten werden.

9.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- 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 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.September 2017 (BGBl. I S. 3434)
- 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)

9.3 Fachgutachten

Zum Bebauungsplan wurden bisher folgende Gutachten erstellt bzw. für den Bebauungsplan mit Umweltbericht herangezogen:

- Fachbeitrag Natur und Landschaft, Landschaftsarchitekten Brien, Wessel, Wernig, Lübeck, 15.09.2021
- Wasserwirtschaftlicher Begleitplan - Teil I, Ingenieurgesellschaft Possel und Partner GmbH & Co. KG (IPP) Kiel, 20.10.2020
- Wasserwirtschaftlicher Begleitplan - Teil II, Ingenieurgesellschaft Possel und Partner GmbH & Co. KG (IPP) Kiel, 25.05.2021
- Vermerk zur Regenwasserbeseitigung auf den ehemaligen Kleingartenflächen, Hansestadt Lübeck, 02.07.2021
- Verkehrskonzept, SHP-Ingenieure Stand Oktober 2020
- Vorplanung Umgestaltung Schlutuper Straße - Lagepläne, SHP-Ingenieure Stand Juli 2021
- Energiekonzept Lauerhofer Feld – Teil 1 Festlegung der Varianten, KAplus Eckernförde Stand 06.12.2019, Ergänzung 05.03.2020
- Energiekonzept Lauerhofer Feld – Teil 2 Energiestandard / Energieversorgung, KAplus Stand 28.04.2020
- Prüfbericht – Bodendeklaration gemäß Deponieverordnung, ehemalige Kleingartenanlage, Sachverständigen Ring Mücke GmbH Bad Schwartau, 21.05.2021
- Detailuntersuchungen Quadrant C, ehemalige Kleingartenanlage, Sachverständigen Ring Mücke GmbH Bad Schwartau, 11.05.2021
- Orientierende Untersuchung nach § 2 Nr. 3 BBodSchV – ehemalige Kleingartenanlage, Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, 10.12.2019
- Orientierende Untergrunduntersuchung, Ingenieurgesellschaft Possel und Partner GmbH & Co. KG (IPP) Kiel, 09.08.2019
- Ergänzende Untersuchung zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchung für das Grundstück Schlutuper Straße 35, Sachverständigen Ring Mücke GmbH Bad Schwartau, 07.05.2019
- Untersuchungen zur orientierenden Altlasten- und Baugrunderkundung, Betriebsgelände des ehemaligen Autohauses Marli, Schlutuper Straße 35, Sachverständigen Ring Mücke GmbH Bad Schwartau, 08.03.2010
- Artenschutzrechtliche Stellungnahme – Ersteinschätzung -, BBS Büro Greuner-Pönicke, Kiel, 08.02.2017
- Artenschutzrechtliche Stellungnahme, BBS Büro Greuner-Pönicke, Kiel, 16.09.2021
- Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor GmbH Hamburg, 28.03.2018
- Konkretisierung der Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor GmbH Hamburg, 07.09.2020

Lübeck, den 10.03.2022
5.610 Bereich Stadtplanung und Bauordnung
5.610.4 / Ly

Anlagen zur Begründung:

- Anlage A Städtebaulicher Entwurf
- Anlage B Gebrauchsanweisung

Hansestadt LÜBECK

Neues Wohnquartier Lauerhofer Feld

Gebrauchsanweisung

Nutzungskonzept für die städtebauliche Umsetzung des Wohnquartieres

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung
Bebauungsplanung und Projektentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
www.luebeck.de

Inhalt

Einleitung 3
Städtebau 4
Städtebauliche Zielstellung 4
Städtebauliches Konzept 4
Baufelder 4
Lärmschutzmaßnahmen 5
Höhenentwicklung 5
Loggien und Balkone 5
Staffelgeschosse 5
Dachform und Dachnutzung 5
Nutzungen 6
Materialität 6
Beziehung des Geschosswohnungsbaus zum öffentlichen Raum 7
Nebenanlagen 7
Grüngestaltung 7
Öffentliche Grün- / Platzflächen 8
Grundsätzliches 8
Wegenetz 8
Zentrale Grünachse 9
Spielplatz Süden 9
Grüngürtel Quartiersrand 9
Innenbereiche der Baufelder 10
Baumkonzept 10
Öffentliche Verkehrsflächen 10
Grundsätze Erschließung 10
Mobilität 10
Erschließung 10
Ruhender Verkehr 11
Radverkehr 11
Fahrradabstellanlagen 11
Quartiersgarage 11
Telekommunikationseinrichtungen 12
Regenwasserbewirtschaftung 12
Regenwasserkonzept 12
Energiekonzept 13
Grundsätze Energiekonzept 13
Grundsätzliche Konzeption Energie 13
Energetische Vorgaben Gebäude 14
Energieversorgungskonzept 14
Soziale Infrastruktur 15
Wohnungsbau 15
Kindertagestätte 15
Senioreneinrichtung 15
Realisierung 15

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck plant im Stadtteil St. Gertrud, Ortsteil Marli an der Schlutuper Straße die Entwicklung des neuen Wohnquartieres Lauerhofer Feld.

Die vorliegende Gebrauchsanweisung dient der Erläuterung der Planung und der städtebaulichen Qualitätssicherung bei deren Umsetzung. Sie befasst sich mit den Themen Städtebau, Gestaltung, Grünplanung, Regenwasserbewirtschaftung, Verkehr, Energie und Sozialplanung sowie Klimaschutz bzw. Anpassung an den Klimawandel.

Die Gebrauchsanweisung wird als Anlage dem Bebauungsplan 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld sowie den städtebaulichen Verträgen hinzugefügt.

Städtebau

Städtebauliche Zielstellung

Auf der etwa 11 ha großen Fläche der ehemaligen Kleingartenanlage an der Schlutuper Straße samt umgebenden Grünstreifen soll eine grün eingebettete Wohnsiedlung realisiert werden. Um einer nachhaltigen und auf die Bedürfnisse der künftigen Bewohner:innen abgestimmten Siedlungsentwicklung gerecht zu werden, wurde zur Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfes ein kooperatives Gutachter:innenverfahren durchgeführt. Ziel war die Ausarbeitung eines Konzeptes zur Realisierung einer Wohnbebauung aus einem Mix verschiedener Wohnformen des Geschosswohnungsbaus und des Einfamilienhausbaus. Dazu gehört die Gestaltung von öffentlichen und privaten Frei- und Verkehrsflächen ebenso wie die Vernetzung mit der Umgebung und der Erhalt der umgebenden Grünstruktur. Der Siegerentwurf des Architektur- und Stadtplanungsbüros Meyer Steffens bildet die Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Entwurfes.

Luftbild

Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Entwurfskonzept greift die Begabung des Ortes durch eine Platzausbildung an der St. Philippus Kirche auf. Die hier angedachte Unterbringung von Einrichtungen wie Senioren:innenwohnen, Kita, Läden usw. unterstützen die Bildung einer guten Nachbarschaft im geplanten Wohnquartier. Die Bebauung stuft sich von viergeschossigen Geschosswohnungsbauten an der Schlutuper Straße bis zum Quartiersrand mit Einfamilienhäusern in Form von Doppel- und Reihenhäusern in Bezug auf Höhe und Dichte hin ab.

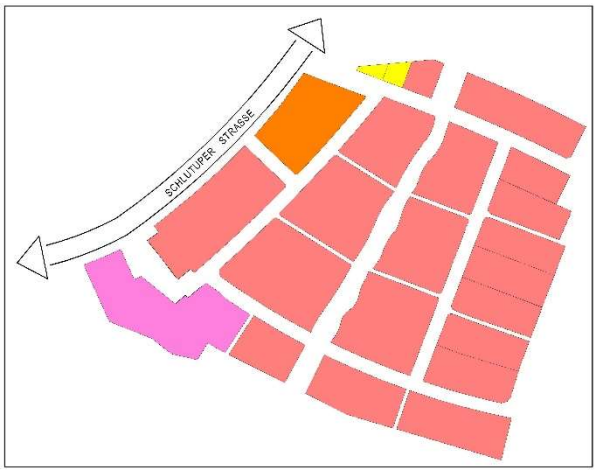
Die Grundstücke des Wohnquartieres werden durch einen Grünzug auf natürliche Weise in zwei Bereiche gegliedert. Die mittige grüne Achse ist ein gutes Instrument zur Identitätsstiftung im Quartier, sie ist in die Hofstruktur mit ihren Wegeverknüpfungen einbezogen und erlaubt ein fußläufiges Durchqueren ohne Unterbrechungen durch Fahrverkehr. Die Fläche hat eine hohe Bedeutung für die Erholung und das Landschaftsbild. Die Nachbarschaftsbildung wird durch ein weitverzweigtes Wegenetz und den Quartiersplatz an der St. Philippus Kirche unterstützt. Die geplanten Geschosswohnungsbauten an der Schlutuper Straße geben der Straße ein städtisches Gesicht.

Städtebauliches Konzept

Baufelder

Die Feingliederung des Wohnquartieres erfolgt über die einzelnen Baufelder. Die Baufelder werden entsprechend der Art der Nut-

zung als allgemeine Wohngebiete, Gemeinbedarfsflächen, Sondergebiete und Gebiete für die Ver- und Entsorgung gegliedert.



Darstellung Baufelder

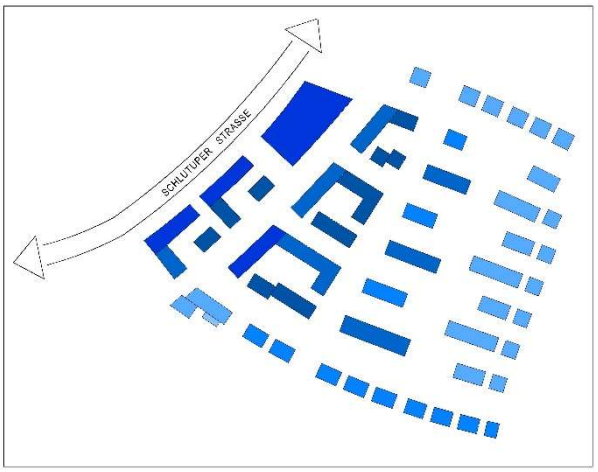
Die Adressierung des Geschosswohnungsbaus im westlichen Teilbereich erfolgt von der Blockaußenseite. Die Erschließungskerne sollen so realisiert werden, dass jeweils auch ein Zugang zum Hof geschaffen wird.

Lärmschutzmaßnahmen

Auf das geplante Wohnquartier wirkt Lärm von der Schlutuper Straße ein. Um die dahinterliegende Bebauung abzuschirmen, werden als erster Bauabschnitt entlang der Schlutuper Straße zwei Baukörper, die straßenseitig eine Höhe von vier Geschossen aufweisen und die viergeschossige Quartiersgarage errichtet. Für die betroffenen Gebäude sind besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. So sollen möglichst Räume wie Küchen, Bäder und die Treppenhäuser zur Straße hin orientiert werden, während Aufenthaltsräume an den ruhigen Innenhöfen liegen sollten. Die Quartiersgarage ist aus Gründen des Lärmschutzes zu überdachen und mit einer flächigen Verkleidung zu versehen.

Höhenentwicklung

Es soll ein Wohnquartier mit lebendiger Atmosphäre und einem menschlichen Maßstab entstehen, daher ist für die Geschosswohnungsbauten eine maximale Höhe von vier Geschossen (ca. 12,5 m) vorgesehen. Die Gebäudehöhen stufen sich von der viergeschossigen Bebauung an der Schlutuper Straße über eine dreigeschossige Bebauung im Bereich der zentralen Grünachse bis zu den zweigeschossigen Doppelhäusern am Quartiersrand ab.



Darstellung Geschossigkeit

Loggien und Balkone

Die zulässige Tiefe der Mehrfamilienhäuser von max. 12 m darf für Balkone um max. 2,5 m überschritten werden, um eine gestalterisch ansprechende Fassadengestaltung zu gewährleisten. Um den hohen Ansprüchen zur flexiblen Benutzbarkeit des Freibereiches gerecht zu werden, sind halb eingezogene Balkone angedacht.

Staffelgeschosse

Es sind auf einigen Baugrundstücken Staffelgeschosse vorgesehen, die Wohnungen mit großzügigen Dachterrassen ermöglichen. Die Staffelgeschosse müssen an den Gebäudelängsseiten um mindestens einen Meter zurückspringen.

Dachform und Dachnutzung

Um das Ziel einer klar ablesbaren Baukörper-Struktur zu unterstützen und eine optimale Ausnutzbarkeit der Sonnenenergie zu gewährleisten sind im neuen Wohnquartier nur Flachdächer zulässig. Aufgrund der Retentionswirkung und der positiven Auswirkungen

auf das Kleinklima sind die Dächer extensiv zu begrünen, mit Solarthermie und Photovoltaik zu versehen und als Retentionsfläche auszubilden. Das Gründach und die solaraktive Nutzung der Dachflächen sind miteinander in Einklang zu bringen. Die Solarmodule dürfen nicht verschattet werden. Verschiedene Hersteller:innen bieten PV-Systeme an, die speziell für den Einsatz auf Gründächern konzipiert sind.

Nutzungen

Das neue Quartier dient hauptsächlich der Wohnnutzung. Neben Geschosswohnungsbau als Sozial-, Miet- und Eigentumswohnungen sind Einfamilienhäuser in Form von Reihen- und Doppelhäusern geplant. Zur Erhöhung der Attraktivität des Wohnquartieres sollen entsprechende Wohnfolgeeinrichtungen (Kita, Läden, Nachbarschaftstreff usw.) vorgesehen werden.

Darstellung Nutzung

Die Erdgeschosszone des Wohngebäudes am Quartiersplatz eignet sich besonders für Gastronomie, Dienstleistung oder einen kleinen Laden zur Deckung des täglichen Bedarfs wie einen Kiosk oder eine Bäckerei. Ebenso sollten hier Räume für soziale und kulturelle Nutzungen z.B. ein Nachbarschaftstreff zur Verfügung gestellt werden. Die vorhandene soziale Infrastruktur wird durch eine weitere Kindertagesstätte am Quartiersplatz ergänzt.

Materialität

Um den gestalterischen Zusammenhalt der Bebauung innerhalb des neuen Wohnquartieres sicherzustellen, wird ein Farb- und Materialkonzept in Form einer Gestaltungfibel bereitgestellt. Daraus ergeben sich Empfehlungen für die Bauherr:innen, Architekt:innen und Investor:innen.
Als Materialien wird Klinker und Mauerwerk für den westlichen Teilbereich und Holz für den östlichen Teilbereich vorgeschlagen. Auf Metallfassaden und Wärmedämmverbund-Fassaden soll möglichst verzichtet werden, während Lehmbauten als Alternative willkommen sind.
Das Wohnquartier wird in einen östlichen und einen westlichen Bereich gegliedert mit folgenden gestalterischen Schwerpunkten:

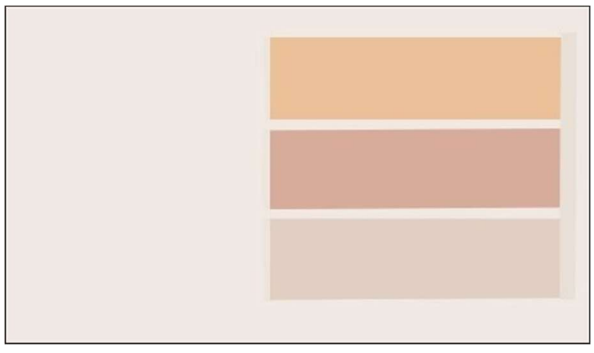
Teilbereich West Geschosswohnungsbau:

Die Gestaltung erfolgt in Blöcken, wobei das Staffelgeschoss ebenso wie die PV-Anlagen als Teil der Gesamtform zu betrachten sind.

Die Dachaufbauten (Fotovoltaik) sollen durch eine Attika aufgenommen werden.

Durchführung eines Fassadenwettbewerbes an der Schlutuper Straße unter Einbeziehung der Quartiersgarage und des „Kirchplatzes“ wird empfohlen.

Als Fassadenfarbe sollen gedeckte Naturfarben verwandt werden.



Darstellung Beispiel Farbspektrum

Die Quartiersgarage soll mit einer möglichst geschlossenen Fassade aufgelockert durch

begrünte Kletterhilfen realisiert werden.

Zur besseren Orientierung und Wahrung der Maßstäblichkeit soll jedem Haus ein eigener Eingang zugeordnet werden. (Stichwort Zweispänner).

Teilbereich Ost Doppel- und Reihenhäuser:

Für die Fassaden der Gebäude soll Holz vorwiegend Verwendung finden, insgesamt wird eine Holzständerbauweise angeregt.

Insbesondere den straßenseitig ausgerichteten Giebeln ist gestalterisch besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Sie sind als Vorderseite zu behandeln.

Als Fassadenfarbe sollen mit Ausnahme der Eingangsbereiche ebenfalls gedeckte Naturfarben verwandt werden.

Unterschiedliche Farbgebung in den Eingangsbereichen dienen der Orientierung und Individualisierung.

Dem Wohnquartier soll innerhalb seiner heterogenen Umgebung Identität als zusammengehöriges Wohnquartier geben werden, bei gleichzeitiger Hervorhebung der Individualität der einzelnen Gebäude.

Es wird vorgeschlagen den Bauenden im Rahmen der Grundstücksvergabe eine grundsätzliche Farbpalette und grundsätzliche Materien anhand zugeben. Die endgültige Entscheidung zu den Farben und Materialien könnte anhand einer Bemusterung anlog zum Gründungsviertel (Fassadenschnitt) getroffen werden.

Beziehung des Geschosswohnungsbaus zum öffentlichen Raum

Die Grundrisse sollen aus der jeweiligen Lage im Quartier zum angrenzenden Freiraum hin entwickelt werden. Sie sind so zu organisieren, dass ein größtmöglicher Beitrag zur Urbanität und Belebung des öffentlichen Raums geleistet wird. Die Zugangsbereiche dienen der Nachbarschaft als Kommunikationsraum und Treffpunkt. Sitzgelegenheiten sind an diesen Stellen erwünscht.

Nebenanlagen

Nebenanlagen sind jeweils als Teil der Hauptgebäude zu verstehen. Ein Konzept für die Anordnung und Ausformung von Nebenanlagen als Gartenschuppen oder auch Fahrradabstellanlagen ist für die einzelnen Wohnhöfe zu erstellen. Sie sind im Umfang so einzuschränken, dass weder die Belichtung der angrenzenden Bebauung noch der offene Charakter des Gartenhofs übermäßig beeinträchtigt wird.

Mit Ausnahme der am südlichen und nördlichen Plangebietsrand gelegenen Doppelhausgrundstücke ist die Lage der Müllsammelplätze mit den Entsorgungsbetrieben abgestimmt. Das Abfallbeseitigungskonzept sieht Müllsammelanlagen in Form von Unterflursammelbehältern vor. Hier können Abfallcontainer für vier Sorten von Müll – Papier-, Rest- und Biomüll, Wertstoffbehälter - installiert werden. Die Regelung bedingt einen flächensparenden Umgang mit den zur Verfügung stehenden Bauflächen und beugt einer Überfrachtung der Grundstücke mit Nebenanlagen vor. Lediglich den Nutzern der o.g. größeren Doppelhausgrundstücke wird die Lage der Müllsammelbehälter freigestellt.

Grüngestaltung

Vorgärten

Die Vorgärten bilden den Übergang zwischen dem öffentlichen Straßenraum und dem privaten Wohnbereich. Um die Privatheit und die Wohnqualität im Erdgeschoss zu steigern, soll eine privat gestaltete begrünte Vorgartenzone geschaffen werden. In dieser Zone sind Nebenanlagen auf das absolut erforderliche Minimum zu beschränken.

Im Bereich der Hauseingänge werden Funktionen wie Fahrradabstellanlagen oder Sitzgelegenheiten vorgesehen.

Eine gewünschte Einfriedigung (Zaun) soll mit

Hecken aus einheimischen Pflanzen realisiert werden. Diese dürfen eine maximale Höhe von 1,2 m haben.

Sammelstellplätze und Müllstandplätze sind zum öffentlichen Raum mit blickdichten, geschnittenen Hecken einzufrieden.

Wohnhöfe

Die Gestaltung der Wohnhöfe soll trotz geteilter Baufelder eine zusammenhängende Freiraumstruktur aufweisen, die den Austausch und die Kommunikation zwischen den Bewohner:innen fördert.

Bepflanzung, Mulden, Spielangebote, Nebenanlagen und gemeinschaftliche Freiräume sind in einem Blockkonzept aufeinander abzustimmen. Dabei sollen die versiegelten Flächen auf das Minimum reduziert werden.

In den Erdgeschosszonen befinden sich individuell zugeordnete Privatgärten, die eine Tiefe von 5 m erreichen und mit Hecken einzufrieden sind.

Die empfohlenen Unterflurbehälter für die Entsorgung des Mülls wirken sich positiv auf das städtebauliche Gesamtbild sowie den Außenbezug der Geschosswohnungen aus.

Darstellung exemplarisches Baufeld

Öffentliche Grün- / Platzflächen

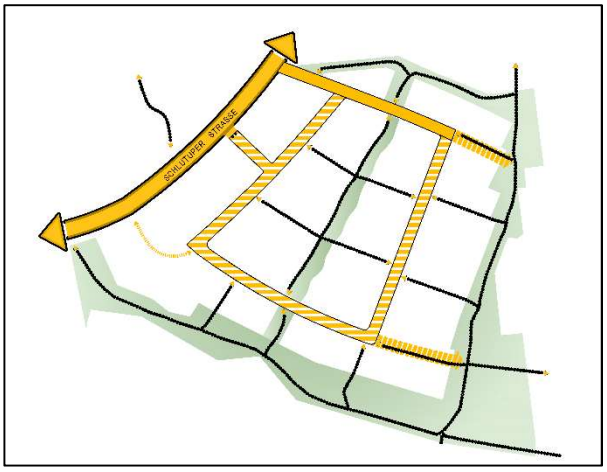
Grundsätzliches

Die moderne Gartenstadt als Grundidee des städtebaulichen Entwurfes wird u.a. durch die öffentlichen Räume der mittleren Grünachse und des Kirchplatzes repräsentiert. Auf dem städtisch gestalteten Kirchplatz soll sozialer Austausch und Kommunikation stattfinden Die mittlere Grünachse bildet als öffentlicher Raum das Rückgrat des Stadtquartiers. Sie hat einen ökologischen Wert und dient der Erholung und Attraktivitätssteigerung. Hier schließt sich der private Blockinnenraum als erweiterter Lebensraum für die Bewohner an.

Wegenetz

Die Realisierung eines engmaschigen Wegenetzes gewährleistet die Möglichkeiten des sozialen Miteinanders. Die Hauptwegeverbindungen werden durch Wege in der zentralen Grünachse und im Grüngürtel am Quartiersrand gebildet. Daneben durchziehen zwei in West/Ost-Richtung verlaufende Wege, die entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt werden (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger:innen und Radfahrer:innen) das Wohnquartier.

Außerdem können untergeordnete Wegeverbindungen auf Privatflächen über öffentliche Geh- und Leitungsrechte geschaffen werden, teilweise laufen die Verknüpfungen über straßenbegleitende Fußwege.



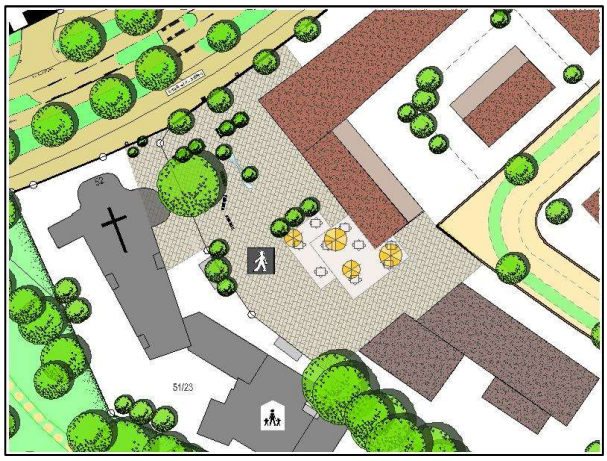
Darstellung Wegenetz

Kirchplatz

Der Kirchplatz stellt eine Verknüpfung zwi-

schen der bestehenden und der neuen Bebauung dar, wobei das Kirchengebäude als optisches Bindeglied fungiert.

Direkt am Kirchplatz befinden sich soziale Nutzungen wie die Kindertagesstätte und der Nachbarschaftstreff, die Ergänzung der Nutzungen durch ein Café oder Bistro zur Belebung des Platzes ist gewünscht. Der Quartiersplatz befindet sich zwischen der St. Philippus Kirche und einem III- bis IV- geschossigen Wohngebäude, welches den bewussten Einsatz von Straßen- und Platzfassaden bedarf. Insbesondere die den Platz abgrenzende Fassade braucht besondere Aufmerksamkeit, daher wird ein konkurrierendes Verfahren beispielsweise in Form eines Wettbewerbes zu Fassaden- und Platzgestaltung empfohlen. Folgende Entwurfsgrundsätze sollen bei der Platzgestaltung berücksichtigt werden: Gute Zugänglichkeit, städtischer Charakter, Anbindung Kita sowie Schaffung von Terrassenflächen für Gastronomie, Ladenlokale und Dienstleistungseinrichtungen.



Darstellung Kirchplatz

Zentrale Grünachse

Die zum Spazierengehen und Erholen einladende zentrale Grünachse teilt das Wohnquartier in zwei Bereiche. Neben der Aufenthaltsfunktion soll die Fläche zur Entsorgung des Regenwassers welches auf den öffentlichen Flächen anfällt sowie kurzfristig als Stauraum für Starkregenereignisse dienen. Das aufgestaute Regenwasser darf aus Sicherheitsgründen eine Wassertiefe von 30 cm nicht überschreiten.

Darstellung zentrale Grünachse

Die mittige Grünachse bleibt als öffentliche Grünfläche in städtischer Hand und wird gemeinsam mit den Erschließungsmaßnahmen durch den Erschließungsträger:in hergestellt. Die angrenzenden Gartenflächen sollen die Grünachse optisch erweitern.

Es sind direkte Zugänge zu den Wohnhöfen vorgesehen. Als Abgrenzung der Privatgärten und als gestalterisches Element sind Laubhecken vorgesehen. Die Grünachse wird in ihrer Höhenentwicklung rinnenähnlich ausgebildet und mit einzelnen kleineren Baumgruppen gestaltet. Die kreuzenden Hauptwege werden so geplant, dass sie auch nach Starkregenereignissen nutzbar bleiben.

Spielplatz Süden

Der bestehende Spiel- und Bolzplatz im Südosten des Plangebietes wird in die Planung des neuen Wohnquartieres einbezogen.

Grüngürtel Quartiersrand

Die Quartiersränder im Norden, Osten und Süden sind durch bereits vorhandene Grüngürtel mit umlaufenden Wegen geprägt, die an die Privatgärten der geplanten Doppelhausbebauung angrenzen. Sie werden in ihrem Bestand erhalten.

Innenbereiche der Baufelder

Neben den öffentlichen Freiflächen sind auch die privaten Gemeinschaftshöfe als aktive Freiräume entworfen und stellen einen intimeren Treffpunkt für die Bewohner:innen eines jeweiligen Blocks dar.

Baumkonzept

Die bestehenden Bäume der Baumallee an der Schlutuper Straße werden durch Neupflanzungen ergänzt. Der Erschließungsring wird geprägt durch einseitig linear gepflanzte Einzelbäume, die hin und wieder straßenseitig verspringen.

Öffentliche Verkehrsflächen

Grundsätze Erschließung

Die Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad hat im Wohnquartier Lauerhofer Feld Priorität. Kraftfahrzeugverkehr ist auf dem Erschließungsring vorgesehen, soll aber sowohl fahrend als auch parkend den Straßenraum nicht dominieren. Die Verkehrsberuhigung erfolgt über die straßenräumliche Gestaltung mit leichten Verschwenkungen der Fahrbahn und wechselnden Baumreihen.

Mobilität

Die Hansestadt Lübeck ist Mitglied im Klimabündnis und hat sich in dem Zusammenhang verpflichtet alle fünf Jahre 10% CO2 einzusparen. Es wurde eine Klimabilanz erstellt, die aufgezeigt hat, dass sich im Bereich Verkehr keine Verbesserungen bezüglich des Einsparens von CO2 ergeben haben. Für den Klimaschutz im Stadtverkehr gibt es also einen großen Nachholbedarf. Als ein Baustein einer ökologischen Mobilität soll das Carsharing zusammen mit elektronisch unterstützten Fahrrädern und der Nutzung der Stadtbusse vorangetrieben werden. Das Baugebiet eignet sich auf Grund seiner infrastrukturell günstigen Lage gut für ein Pilotprojekt in diesem Sinne. Im städtebaulichen Entwurf wurde bereits ein entsprechendes Konzept mitgedacht und Carsharing als wichtiger Baustein für einen leistungsfähigen umwelt- wie klimafreundlichen intermodalen Verkehr über geplante Mobilstationen berücksichtigt. Die Integration von Carsharing in die geplante Wohnsiedlung soll dazu beitragen den Stellplatzbedarf mittelfristig zu verringern und Potenziale für eine klimafreundliche „Stadt der kurzen Wege“ mit hoher Lebensqualität zu bieten. Die Außenbereiche des Wohnquartiers sollen durch die künftig dort lebenden Menschen und nicht durch das geparkte Auto dominiert werden.

Erschließung

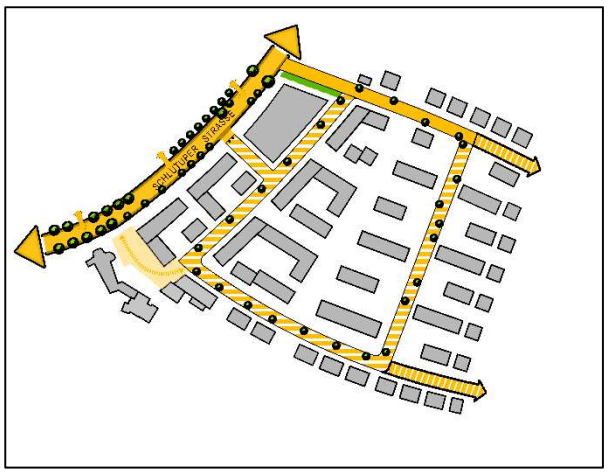
Schlutuper Straße

Das Wohnquartier wird von der Schlutuper Straße aus erschlossen, die in ihrem Ausbaustandard an die geplante Nutzung angepasst werden soll. Im Bereich des geplanten Wohnquartieres ist ein drei streifiger Ausbau vorgesehen, jeweils eine Fahrbahn Stadt ein- bzw. auswärts und ein Mittelstreifen, der als Abbiegestur, Fußgängerüberweg oder Grünstreifen genutzt werden kann. Der für die Lübecker Hauptstraßen typische Alleecharakter wird beibehalten bzw. wiederhergestellt. Es werden beidseitig Fußwege sowie ein drei Meter breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen.

Ringerschließung Wohnquartier

Die innere Erschließung des Wohnquartieres erfolgt über eine Ringstraße. Stichstraßen mit raumgreifenden Wendeanlagen werden dadurch vermieden und die Erschließungsflächen bei einem hohen Erschließungskomfort reduziert, die Hauseingänge sind maximal 60 m von der Straße entfernt.

Durch die Dimensionierung, die Flächenaufteilung, den Materialeinsatz und den Bewuchs der Ringstraße soll die Aufenthaltsqualität erhöht und damit zur vermehrten Nutzung der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad angeregt werden.



Darstellung Erschließung

Die Ausbildung der Ringstraße schafft durch die Anpflanzung von Baumreihen und den Ausschluss von Straßenrandparken eine angenehme Wohnquartiersatmosphäre. Der Wohncharakter wird zu dem durch die Hervorhebung der Bereiche in denen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die Straße queren gestärkt.

Ruhender Verkehr

Die erforderlichen Stellplätze für den Geschosswohnungsbau im westlichen Teilbereich des Wohnquartieres werden in der Quartiersgarage untergebracht.
Der Stellplatzbedarf für die Reihen- und Doppelhäuser wird auf Sammelstellplätzen bzw. für die die Doppelhäuser am südlichen und nördlichen Quartiersrand auf den Grundstücken nachgewiesen.

In unmittelbaren Nähe zum Kirchplatz sind vier Kurzzeitparkplätze parallel zur Schlutuper Straße vorgesehen.

Radverkehr

Der Radverkehr wird im Wohnquartier auf der Fahrbahn geführt, daneben sind die Hauptwegebeziehungen in den Grünflächen und über den Platz für den Radverkehr nutzbar. An der Schlutuper Straße wird der Radverkehr neben der Fahrbahn getrennt vom motorisierter Individualverkehr (MIV) auf einem Radweg geführt.

Der Raumbedarf auf den sonstigen Wegen für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger wird durch die festgesetzten Breiten von 3,0 m angemessen berücksichtigt.

Fahrradabstellanlagen

Die Fahrradstellplätze sind vorzugsweise ebenerdig, jeweils unmittelbar vor den Hauseingängen in offenen Abstellanlagen und in überdachten Abstellanlagen im Inneren der Gebäude bzw. in den Wohnhöfen unterzubringen. Der Zugang zu Fahrradabstellanlagen über Treppen ist nicht zulässig.

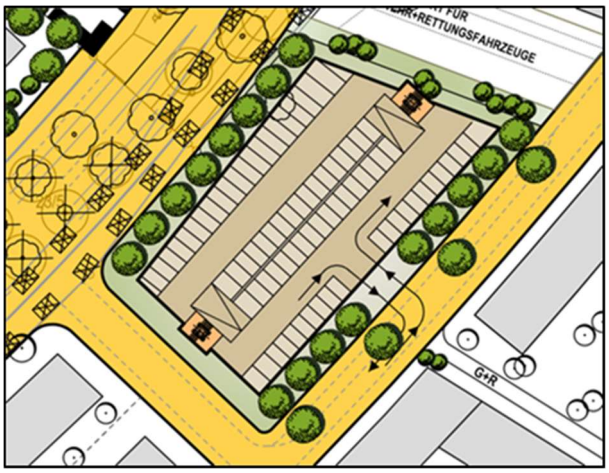
Im östlichen Bereich könnten in den Stellplatzanlagen für die Reihen- und Doppelhäuser moderne Fahrradschuppen integriert werden. Vorlagen zum Modell können im Rahmen der Ausschreibung festgelegt werden.

Quartiersgarage

In der Hauptsache dient die Quartiersgarage der Unterbringung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze des westlichen Teilbereiches des Wohnquartieres. Die Entfernung zwischen Wohnung und Quartiersgarage reichen von 25m bis 150m, somit sind die Stellplätze über attraktive Wegeverbindungen moderat erreichbar.

In der Quartiersgarage können etwa 300 bis 330 Stellplätze untergebracht werden. Der ermittelte voraussichtliche Stellplatzbedarf beträgt etwa 250 Stellplätze und 50 öffentliche Besucherparkplätze, die in der Quartiersgarage untergebracht werden müssen. Daneben ergibt sich ein Nachfragepotential für Zweitautos und von den Besuchern der sozialen Nutzungen wir Kirche und Kita.

Die Nutzung der Quartiersgarage könnte durch zusätzliche Angebote wie überdachte Fahrradabstellanlagen, Verleih von Lastenfahrräder bzw.-karren, Postdepot oder Vermietung von Lagerräumen (Storages) gesteigert und gleichzeitig die Klimafreundlichkeit des Quartiers gefördert werden.



Darstellung Quartiersgarage

Telekommunikationseinrichtungen

Für die Glasfaserinfrastruktur sind in den Gebäuden Leerrohre vorzusehen. Die geplanten Straßen und Wege werden so geplant, dass sie für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes genutzt werden können, dabei sind ggf. Leitungsrechte zugunsten des Leitungsträgers zu berücksichtigen. Die Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen erfolgt in Koordinierung mit den Tiefbauarbeiten für den Straßenbau durch den Erschließungsträger:innen.

Regenwasserbewirtschaftung

Regenwasserkonzept

Ziel des Regenwasserkonzeptes für das Wohnquartier Lauerhofer Feld ist die Umsetzung eines naturverträglichen Konzeptes zur Regenwasserbewirtschaftung. Neben der entwässerungstechnischen Betrachtung sollen auch der natürliche Wasserkreislauf sowie die Grundwasserneubildungsrate und gestalterische Aspekte berücksichtigt werden. Dabei ist das überlastete Mischwassernetz der Hansestadt Lübeck, das aufgrund des Verschlechterungsverbotes kein Regenwasser mehr aufnehmen kann, zu berücksichtigen.

Es ist vorgesehen die Abwasserbeseitigungspflicht für Regenwasser auf die jeweiligen Grundstückseigentümer:innen zu übertragen, d.h. das Regenwasser für den Bemessungsfall muss vollständig auf den Grundstücken zurückgehalten werden und darf mit Ausnahme des bei Starkregen anfallenden Niederschlagswasserabflusses nicht auf die öffentlichen Grünflächen und die öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen abgeleitet werden. Für die betreffenden Grundstücke fällt keine Niederschlagswassergebühr an. Die Beseitigung von Niederschlagswasser, welches auf öffentlichen Flächen anfällt und Niederschlagswasser, welches auf privaten Flächen anfällt, erfolgt in getrennten Systemen.

<u>Niederschlagswasser öffentliche Flächen</u>

Das Regenwasser von den öffentlichen Flächen wird in Retentionstiefbeeten und Retentionsbaumscheiben gesammelt, in eine im Straßenraum liegende Rinne geleitet und bei Bedarf in die mittige Grünachse weitergeführt, wo das Regenwasser zurückgehalten und versickert wird. Ein Notüberlauf erfolgt in den geschützten Landschaftsbestandteil rechnerisch einmal jährlich. Der Grünstreifen in der Mitte des Gebiets dient dabei als multifunktionale Fläche. Er verbindet die Regenwasserentwässerung mit einer hochwertigen Aufenthaltsqualität für die Bewohner:innen und bietet weitere Gestaltungsmöglichkeiten. Es soll eine Art „Flusslauf“ als Mulde ausgebildet werden, in der das Regenwasser versickern kann. Aus Sicherheitsgründen darf das Regenwasser in der Mulde maximal 30 cm aufgestaut werden. Die geplanten Fußwege sind so anzulegen, dass im Fall eines Regenereignisses keine Einschränkung der Benutzbarkeit der Wegebeziehung entsteht.

Darstellung Beispiel Versickerungsmulde

Niederschlagswasser private Grundstücke
Innerhalb des Wohnquartieres wird jeder Teilbereich für sich betrachtet und über Festsetzungen im Bebauungsplan abgesichert. Die Regenwasserversickerung erfolgt mittels offenen Mulden und/oder unterirdischen Rigolen jeweils auf den Grundstücken bzw. innerhalb des Schutzstreifens zum geschützten Landschaftsbestandteil. Je nach topografischer Lage beispielsweise unterhalb der Sammelstellplatzanlagen, in der Vorgartenzone oder im hinteren Gartenbereich. Im Bebauungsplan sind die dafür vorgesehenen Flächen gekennzeichnet. Generell ist es vorgesehen im Plangebiet auf allen Gebäuden Gründächer anzulegen. Um einen größeren positiven Effekt durch die Dächer zu erzielen, sind Retentionsgründächern festgesetzt. Retentionsgründächer reduzieren nicht nur den Abfluss, sondern tragen auch zur Gebäudekühlung und somit auch zur Verbesserung des lokalen Klimas bei.

Rückhaltung:
Durch einen hohen Grünflächenanteil, Retentions-Gründächer, den wasserdurchlässigen Aufbau von Stellplätzen und Grundstückszufahrten, die Anlage von Retentionstiefbeeten sowie die Fassadenbegrünung wird der Oberflächenabfluss reduziert und damit die Versickerungs- sowie die Verdunstungsrate erhöht. Der Erhalt einer hohen Verdunstungsrate wirkt sich positiv auf das städtische Klima aus und wirkt im Sommer einer Überhitzung entgegen.

Oberflächenentwässerung:
Durch die (teilweise) offenen Systeme soll das Thema Regenwasser und Wasserhaushalt den Bewohner:innen nähergebracht. Zusätzlich tragen offene Systeme zu besseren klimatischen Bedingungen im innerstädtischen Bereich bei.

Überflutungsvorsorge im Starkregenfall
Durch die Planung von Notwasserwegen wird Schäden durch Starkregenereignisse vorgebeugt.

Energiekonzept

Grundsätze Energiekonzept

Im Wohnquartier Lauerhofer Feld wird ein umweltfreundliches Gesamtkonzept Energie umgesetzt. Die Energieversorgung soll die Zielstellung der Umweltfreundlichkeit und Minimierung der CO2-Emissionen verbunden mit Wirtschaftlichkeit und einer langfristigen Versorgungssicherheit erfüllen. Dies erfolgt zum einen über energetische Vorgaben bezüglich der Gebäudehülle und zum anderen über ein kaltes Nahwärmenetz mit Erdwärme als Energielieferant. Die Erdwärme wird über Wärmepumpen den einzelnen Gebäuden zugeführt. Da das Betreiben von Wärmepumpen einen nicht unerheblichen Bedarf an Strom erfordert, werden auf allen Dachflächen Fotovoltaik-Anlagen installiert, die umweltfreundlich Strom erzeugen.

Grundsätzliche Konzeption Energie

Die Wärme entstammt der Erde, sie wird durch etwa 100 bis 150 m tief ins Erdreich hinabreichende Sonden gefördert, in ein kaltes Nahwärmenetz geleitet und über Wärmepumpen den Häusern zugeführt. Der Strom für die Wärmeversorgung wird über Fotovoltaik-Anlagen auf den Dächern der Häuser generiert.

Sämtliche Hauseigentümer:innen werden über Verträge verpflichtet, sich an das kalte Nahwärmenetz anzuschließen und ihr Dach für Fotovoltaik-Anlagen zur Verfügung zu stellen.

Das Quartier kann so nahezu klimaneutral werden, allerdings wird im Winter, wenn die Sonne weniger scheint, Strom aus dem allgemeinen Stromnetz eingespeist werden müssen. Dies wird zwar durch Überschüsse im Sommer rechnerisch ausgeglichen, zur völligen Klimaneutralität wäre allerdings ein weiterer nachträglicher Baustein erforderlich, nämlich die quartierseigene Speicherung der Energie als Versorgungsgrundlage sowohl der Wärmepumpen als auch der Elektromobilität

(PKW/ Fahrräder).

Energetische Vorgaben Gebäude

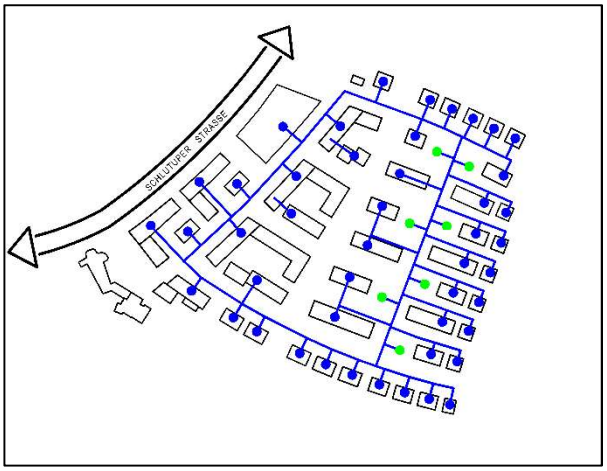
Der Dämmstandard /Primärenergiebedarf wird mindestens an die Förderbedingungen eines KFW Effizienzhauses 55 angelehnt. Durch die zusätzliche Fördermöglichkeit verbessert sich die Wirtschaftlichkeit für die Investoren und Eigentümer bei gleichzeitig hochwertigem Energiestandard und guter baupraktischer Umsetzbarkeit.

Um regenerative Energien sinnvoll zu nutzen wird die maximale Vorlauftemperatur der Heizung begrenzt (Maximum 40°C, Optimal 30°C). Flächenheizungen wie Wand-, oder Fußbodenheizungen werden für die Umsetzung empfohlen.

Die Belüftung der Gebäude ist frei wählbar, empfohlen werden hybride Lüftungssysteme als Kombination aus natürlicher und mechanischer Lüftung mit Wärmerückgewinnung.

Energieversorgungskonzept

Um die nachhaltige Sicherung einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Energieversorgung unter Berücksichtigung möglicher Energieeffizienzmaßnahmen zu erreichen, wurde das fachlich qualifizierte Ingenieurbüro KAplus aus Eckernförde mit der Erstellung eines Energiekonzeptes beauftragt. Aus dem Energiekonzeptes ergibt sich die Empfehlung ein kaltes Nahwärmenetz für die Gebäude. (Würde das gegenüber geplante Zentrum für Palliativmedizin und Hospizarbeit in das Konzept miteinbezogen, so wäre für die dortigen Hochtemperaturanforderungen eine zusätzlichen Pelletanlage vorzusehen). Mit der kalten Nahwärme können die Energiemengen über dezentralen Wärmepumpen vor allem im Niedertemperaturbereich bereitgestellt werden. Als potentielle Wärmequellen soll Erdwärme genutzt werden. Über das kalte Nahwärmenetz ist auch eine effiziente Kältebereitstellung möglich.



Darstellung Energiekonzept

Bei dieser Art der Wärmeversorgung ergeben sich folgende Vorteile: Die CO2-Bilanz 2050 kann ein Einsparpotential von 93% gegenüber dem gesetzlichen Standard aufweisen. Der Komfort für die Nutzer:innen ist hoch, der Wärmepreis vor allem bei Nutzung von quartiereigenem PV-Strom und netzdienlicher Verschiebung von Energiemengen langfristig gering. Die Investitionskosten können zusätzlich durch unterschiedliche Förderungen reduziert werden.

Zur regenerativen Stromerzeugung vor Ort werden die begrünten Dachflächen möglichst maximal mit aufgeständerten Photovoltaik-Modulen genutzt. Eine quartierseigene Energieversorgung (teilweise) inklusive eingebundener E-Mobilität und Wärmeversorgung wird so möglich. Durch den kombinierten Gründach und PV-Ansatz haben die Dachflächen einen relevanten Mehrfachnutzen (Stromerzeugung, Lebensraum, verbessertes Mikroklima, Niederschlagsaufnahme).

Elektrische Wärmepumpen bilden mit Blick auf die Energiewende hin zu grünem Strom und der PV-Anlage vor Ort einen weiteren Kern des Konzeptes.

Das geplante Energiekonzept ist unabhängig von Erdgas und Erdöl.

Aufgrund der innovativen Konzeptansätze sind verschiedene Förderungen denkbar, die

zu relevanten Kostenreduktionen führen (KfW, BAFA Wärmepumpen, BAFA Wärmenetzsysteme 4.0). Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie als Grundlage der Umsetzung des Nahwärmenetzes konnte bereits eine Förderzusage erwirkt werden.

Die Nutzung der Energie aus Photovoltaik kann über ein Mieterstrommodell erfolgen. Mit dem im 2017 eingeführten Mieterstromgesetzt hat die Bundesregierung die Förderung von Mieterstrom aus Solaranlagen ermöglicht. Solarstrom wird dazu nicht nur bei der Einspeisung in das öffentliche Stromnetz gefördert, sondern auch wenn er an Mieter:innen in einem Wohngebäude geliefert wird.

Soziale Infrastruktur

Wohnungsbau

Mindestens 50 % der geschätzten Wohneinheiten des geplanten Geschosswohnungsbaus sollen als Mietwohnungsbau realisiert werden.

Von den angenommenen 410 Wohneinheiten sollen 120 im sozialen Wohnungsbau vorgesehen werden. Als Orientierung für den Wohnungsmix sollen folgende Haushaltsgrößen zugrunde gelegt werden:

Anteil	Wohnfläche	Zimmer	Personen
30%	bis 50 m²	-------	1
15%	bis 60 m²	2	2
20%	bis 75 m²	3	3
20%	bis 90 m²	4	4
15%	bis 105 m²	5	5

Für den Geschosswohnungsbau sollen Gemeinschaftsräume bereitgestellt werden, um beispielweise Quartiersversammlungen durchführen oder Kurse im Gesundheits- oder Kultursektor vor Ort anbieten zu können.

Kindertagestätte

Südöstlich der St Philippus Kirche wird eine zusätzliche 3-4gruppige Kindertagesstätte (Kita) realisiert.

Senior:inneneinrichtung

Am Quartierplatz sollte die Unterbringung einer Senior:innenwohnanlage mit der Prämisse „Älter werden – aber im Quartier bleiben“ geprüft werden. Es geht um die Entwicklung einer Wohneinrichtung mit Serviceangeboten, die im angestammten Wohnumfeld Lebensqualität im Alter, soziale Teilhabe sowie gesundheitliche und pflegerische Versorgung zusammenführt. Die angegliederten Einrichtungen wie Frisör, Fußpflege, Café usw. würden zur Belebung des Platzes beitragen. Die Nähe zur Kita ist ausdrücklich erwünscht.

Realisierung

Die Grundstücke werden erschlossen von der Hansestadt Lübeck vermarktet.

Die Erschließungsmaßnahmen für das geplante Wohnquartier werden durch die KWL GmbH durchgeführt.

Das Vermarktungskonzept wird durch den Bereich Liegenschaften erstellt und abgestimmt und anschließend den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Aufgestellt:
5.610 Stadtplanung und Bauordnung,
5.610.4 Ly, Stand 10.03.2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11038
öffentlich

Lübeck, 04.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Henning Reichardt (E-Mail: henning.reichardt@luebeck.de Telefon: 122-6571)

Projektfreigabe als Fortsetzungsmaßnahme zur Umsetzung des 4. Bauabschnitts der Sanierung des C.-J.-Burckhardt Gymnasiums, Ziegelstr. 38, 23556 Lübeck, über 175.000,- EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Dem Bürgermeister wird die Projektfreigabe zur Umsetzung des 4. Bauabschnitts als Fortsetzungsmaßnahme der Sanierung des C.-J.-Burckhardt Gymnasiums, Ziegelstr. 38 in Lübeck gemäß EW-Bau in Höhe von 2.300.000,- EUR erteilt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
4.401 Schule und Sport	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da es sich in diesem Fall um eine reine Instandsetzungsmaßnahme (Folgemaßnahme) handelt.

Die Maßnahme ist:

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

§§ 47, 48 Schulgesetz des Landes Schleswig-Holstein => den Sachbedarf des Schulbetriebs zu decken sowie die entsprechenden Schulgebäude bereitzustellen, ist eine

	Pflichtaufgabe des örtlichen Schulträgers

Finanzielle Auswirkungen:

X	Ja (Anlage 1)
	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

	Nein
X	Ja – Begründung:

Durch eine energieeffiziente Sanierung des Bestandsgebäudes wird die CO_2-Bilanz positiv beeinflusst.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Das Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium ist ein aus insgesamt 11 Trakten bestehender Gebäudekomplex, ursprünglich aus dem Jahr 1957 mit zahlreichen Erweiterungen. Heute werden dort ca. 900 Schüler:innen unterrichtet.
2006 wurde ein freistehender Pavillon für 4 Klassen errichtet, im Rahmen des Ganztagesangebots dann 2013 eine moderne Mensa. Diese beiden Trakte sind nicht Bestandteil der Sanierungen.

Aufgrund der Gebäudesubstanz wurde vom Gebäudemanagement der HL im Jahr 2014 ein TÜV-Gutachten zur Bewertung in Auftrag gegeben. Dabei wurden umfangreiche Mängel festgestellt, die teilweise als verkehrssicherheitsgefährdend eingestuft wurden.
Es wurden sodann Prioritätsstufen entwickelt und kostenmäßig erfasst. Die Aufwendungen der TÜV-Mängel (über gesamten Gebäudekomplex) wurden seinerzeit auf 3,55 Mio. EUR geschätzt. Hierbei handelt es sich vornehmlich um Mängel des baulichen und technischen Brandschutzes, wie Fluchtwege, Rauchmelder, Brandschottungen und Sicherheitsbeleuchtung. Nicht enthalten sind baukonstruktive und energetische Belange wie die Überarbeitung von Fassaden, Fenstern, Sockelbereichen und Dächern.
Aus diesen Gründen war es notwendig einen Gesamtüberblick mit Schadenskataster über den gesamten Schulkomplex zu erhalten.
Seit 2016 liegt eine Konzeptstudie vor, die eine Gesamtsanierung in 7 Bauabschnitten, einschließlich Aula, im laufenden Schulbetrieb mit einem Gesamtkostenansatz von 14,5 Mio. EUR vorsieht. Die Mängel hinsichtlich des Brandschutzes (in allen Gebäudetrakten) waren bereits Bestandteil des 1. BA, sind somit ausgeführt und nicht mehr im Maßnahmenumfang dieser Vorlage.

Zur Vorgeschichte der mittlerweile durchgeführten Bauabschnitte

Folgende Vorlage wurden bereits in den letzten Jahren beschlossen:
VO/2015/02921
VO/2017/04782
VO/2018/6100
VO/2019/07972

1. BA: Der 1. Bauabschnitt beinhaltete die vordringlichen Maßnahmen des Brandschutzes und wurde bis Frühjahr 2018 abgeschlossen.
2. + 3. BA: Der 2. und 3. Bauabschnitt (Trakte 1 + 4) wurde zusammengefasst, um die Voraussetzungen zur Förderfähigkeit nach dem Kommunalinvestitionsfördergesetz zu erfüllen.

Von den knapp 5,0 Mio. EUR, die in der EW-Bau veranschlagt waren, wurden knapp 3,3 Mio. EUR Fördervolumen bewilligt.
Mit den Arbeiten für den 2. BA (Trakt 4) wurde im September 2018 begonnen. Im Verlauf der Arbeiten kam es aufgrund umfangreicher Schadstofffunde und deren fachgerechter Entsorgung zu erheblichen Verzögerungen (s. VO/2019/07972). Der 2. BA konnte im September 2019 wieder an den Schulbetrieb übergeben werden. Im Anschluss wurde mit dem 3. BA (Trakt 1) begonnen, der ursprünglich im Januar 2021 fertig werden sollte. Ende 2020 deutete sich eine weitere Schwierigkeit im Bereich der Deckentragfähigkeit/Druckfestigkeiten der Betondecken im 2. Bis 4. BA an, welche zu einem Baustopp führte.
Diese beiden Herausforderungen konnten erfolgreich gemeistert werden, die Arbeiten ab April 2021 zügig fortgeführt und gemäß angepasstem Bauzeitenplan die Klassenräume des 3. BA in einer Teilfertigstellung am 14.10.2021 der Schule zur Wiederinbetriebnahme übergeben werden. Zugehörig wurde im Anschluss ein Treppentrakt mit WC-Anlagen hergerichtet. Somit ist die Fertigstellung des 3. BA zum Jahreswechsel 2021/2022 erfolgt.

Die weiteren Bauabschnitte 4 - 7 der Sanierung des Burckhardt-Gymnasiums sind nach Haushaltseinstellung für die Jahre 2022 - 2024 ff. vorgesehen. Diese Bauabschnitte sind nicht Teil der Förderung, sie werden über Eigenmittel finanziert.

Maßnahmenbeschreibung 4. BA (Inhalt dieser Vorlage):

Der 4. BA umfasst die Trakte 2 und 3. Die Netto-Raumfläche beträgt insgesamt 1.100 m², die Brutto-Grundfläche der beiden Trakte insgesamt 1.400 m² und der Brutto-Rauminhalt insgesamt ca. 4.900 m³. Die Kosten für die energetische Sanierung im 4. BA betragen gerundet 2.300.000,- EUR.

An diesen Gebäudetrakten wurden bereits Teilfassaden und eine aufwändige Fluchttreppe hergestellt. Diese dienten als Musterfassade für alle Bauabschnitte und waren Bestandteil der Sofortmaßnahmen (TÜV-Mängel) aus dem 1. Bauabschnitt.

Im 4. BA werden wie auch bereits im 2. und 3. BA folgende Maßnahmen durchgeführt:
Schadstofflokalisierung einschl. fachgerechter Entsorgung, Erneuerung sämtlicher Hüllflächen wie Fassaden und Fenster, brandschutzrelevante Maßnahmen nach Brandschutzkonzept im Bereich von Türen, Schottungen, Durchdringungen etc., abgehängten Decken (Akustik), Gebäudesockeldämmung, Fußbodenteilsanierung, Putz- und Wandfliesenarbeiten, neue Installationsebenen, Sicherheitsbeleuchtungen, Teilerneuerung des E-Netzes, tageslichtabhängige Klassenraum-Beleuchtung, Erneuerungen an Trinkwasser-, Abwasser-, Heizungs-, Lüftungs- und Sanitärtechnik.

<u>Klimaschutz/Photovoltaikanlagen</u>:
Die Dachflächen Trakt 3 sind aufgrund ihrer Ost-West-Ausrichtung und der Abschattungen durch den Baumbestand nicht für die Installation von Photovoltaikanlagen geeignet. Die Dachflächen Trakt 2 sind aufgrund ihrer Ausrichtung und Neigung grundsätzlich für die Installation von Photovoltaikanlagen geeignet. Aufgrund der großen Entfernung zur Niederspannungshauptverteilung und dem damit verbundenen großen Installationsaufwand und der größeren Leitungsverluste soll in diesem Bauabschnitt jedoch von der Errichtung einer Photovoltaikanlage abgesehen werden.

Im anschließenden 5. Bauabschnitt (Sanierung Trakt 5 + 6) sind die Bedingungen für die Errichtung einer Photovoltaikanlage wesentlich geeigneter. Die Entfernung zur Niederspannungshauptverteilung ist erheblich kürzer (geringerer Installationsaufwand, geringere Energieverluste), die Dachflächen mit ebenfalls günstiger Ausrichtung und Dachneigung sind wesentlich größer und daher als Standort einer Photovoltaikanlage besser geeignet, um einen möglichst großen Anteil des Eigenstrombedarfs der gesamten Schule zu decken. Die Planung und Installation einer Photovoltaikanlage soll daher erst im Rahmen des 5. Bauabschnitts (ab 2023) erfolgen.

Die Errichtung einer Solarthermie-Anlage wird im Rahmen der Planung des 5. Bauabschnitts im Zusammenhang mit der Nutzung der Turnhalle und der Mensa geprüft.

Energie:
Zur Umsetzung der energetischen Sanierung werden durchgreifende Maßnahmen, wie die Erneuerung sämtlicher Fenster, der gesamten Hüllfläche und Dächer etc., durchgeführt. Hierzu liegt eine umfangreiche Energieplanung mit Energiebedarfsberechnungen für das Gesamtgebäude vor. Durch eine erheblich verbesserte Dämmung der Gebäudehülle, der Dächer, Austausch der Fenster und Fernwärme wurde im Ergebnis festgestellt, dass die Energieeinsparung im Trakt 2 um die 80 % und im Trakt 3 um etwa 70 % beträgt. Für Nichtwohngebäude nach GEG 2021 erfüllen die Bauteile den Neubaustandard.

Kosten:
Die erstellte EW-Bau wurde dem Bereich Haushalt und Steuerung vorgelegt. Der Leistungsumfang des 4. BA ist in der vorliegenden EW-Bau zusammengestellt worden und umfasst einen Gesamtbedarf an finanziellen Mitteln (gerundet) in Höhe von 2.300.000,- EUR brutto.

Diese Maßnahme und auch die anderen Bauabschnitte sind unter den bestehenden PSK 111029.307.7851000 Bereich GMHL / Carl-Jacob-Burckhardt Gymnasium / Grundsanierung / EEM / Hochbaumaßnahmen geordnet.

2022 stehen insgesamt 1.896.759 Euro aus einem übertragenen Haushaltsrest in Höhe von 1.551.759 Euro und einem Urbudget von 345.000 Euro zur Verfügung.

Mit diesen Mitteln werden auch noch Rechnungen für die abgeschlossenen BA beglichen. Bei einem Baubeginn frühestens ab Sommer werden dieses Jahr noch circa 250.000 Euro für den 4. BA verausgabt. Die 2022 verfügbaren Mittel reichen folglich für die Fortsetzung aus. Zudem konnten Stand Anfang April andere Projekte bereits mit ca. 265.000 Euro verstärkt werden. Die weiteren Mittelbedarfe werden ggf. im Haushalt 2023 geordnet.

BA	EW-Bau/Kosten	Stand heute	Vorlagen	Bauzeit	Kosten/ Prognosen
1	07.2015/695.000,-	Brandschutzmaßn. abgeschlossen	Ja	07.2016 - 12.2017	750.000,-
2+3	11.2016/4.995.810,-	Trakt 4 + 1 abgeschlossen	2 Mehrkostenvor-lagen (+ 2.496.900,-)	09.2018 - 12.2021	7.600.000,-
4	09.2021/2.300.000,-	Baugenehmigung offen (So./Herbst 2022)	Ja	12 Monate	2.300.000,-
5	erforderlich	offen	folgt	18 Monate	3.070.000,-
6	erforderlich	offen	folgt	-	3.540.000,-
7	erforderlich	offen	folgt	-	2.070.000,-
∑					19.330,000,-

Für die bereits abgeschlossenen Bauabschnitte 1 - 3 wurden bisher ca. 8,35 Mio. EUR aufgerufen.

Projektablauf:
Die EW-Bau für den 4. BA liegt dem Bereich Haushalt und Steuerung vor. Der Bauantrag ist eingereicht. Nach Erteilung der Baugenehmigung kann frühestens im Sommer 2022 mit den Bautätigkeiten begonnen werden. Die Fertigstellung wäre für Mitte 2023 geplant, so dass der Schulbetrieb zum neuen Schuljahr 2023 wiederaufgenommen werden kann.

Im Anschluss folgen noch die Bauabschnitte 5 - 7, für die jeweils neue Projektfreigaben erstellt werden.

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen
2 – Fotos Trakt 4 und Trakt 2 u. 3 + Lageplan

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651.12
Produkt: 111029

Anlage zur Vorlage vom 04.04.2022
VO-Nr.: VO/2022/11038
INVESTIV

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge					
Aufwendungen	**-2.300.000,00**		-14.375,00	-28.750,00	-28.750,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	**2.299.999,00**		-14.375,00	-28.750,00	-28.750,00
Anlagenabgang	**1,00**				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-2.300.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-1.035.000,00**	-69.000,00	-69.000,00	-69.000,00	-69.000,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	**-2.300.000,00**	**-750.000,00**	-1.550.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-2.300.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	X	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

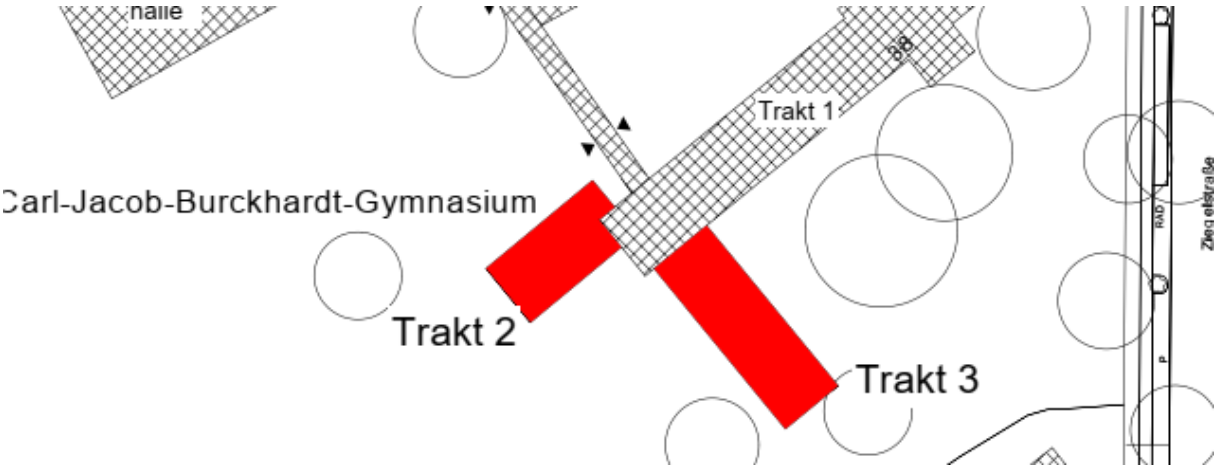
Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 307 7851000	C.J.Burckh.-Gym./Sanierung (4. BA)	**-750.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-750.000,00**

CJB: 3.BA-Trakt 4

CJB: 4.BA-Trakt 2 mit neuer Fluchttreppe + Teilfassade, Trakt 3 rechts mit Teilfassade

Lageplan



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.	

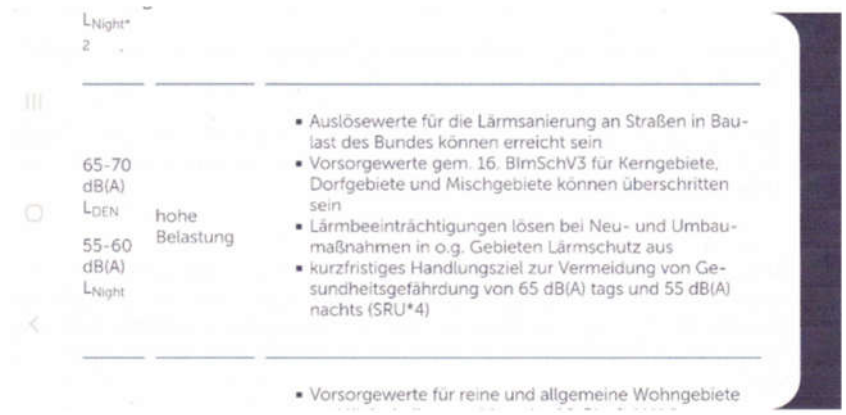
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	In der Abwägung zu berücksichtigen ist insbesondere das städtebauliche Erfordernis der Erschließung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Deckung der Gewerbeflächennachfrage.	
11.2 Belastung durch Luftschadstoffimmissionen Er bittet darum, dass dieses 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 <u>Rahmenbedingungen:</u> 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

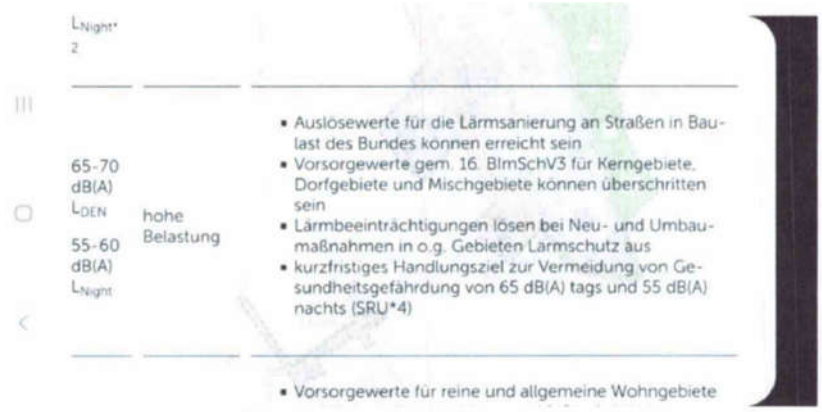
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Darüber hinaus ist für die Ausfahrt die Notwendigkeit einer bedarfsgesteuerten Ampelanlage bzw. anderer Maßnahmen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu untersuchen. Die dabei erarbeiteten Lösungen sind in der Simulation des Knotenpunktsystems zu 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 Verkehrsanlagen-lärmschutzverordnung (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 Lärmzu-wachs an den Immissionsorten zur Straße mit teilweise erheblich da dieser bis zu 3,4 dB(A) beträgt und erstmals die Schwelle der Gesund-heitsgefährdung von 60 dB(A) nachts überschritten wird. Durch den Bau einer Schallschutzwand entlang der Kronsforder Land-straße im Knotenpunktbereich Kronsforder Landstraße / Wasserfahr können für die nördlichen Teilbereiche der Wohnbebauung die Lärm-pegel auf ein zumutbares Maß gemindert werden. Für die südlichen Teilbereiche der Wohnbebauung besteht die Möglichkeit des Baus ei-ner Schallschutzwand nicht, da jedes einzelne Grundstück hier direkt von der Kronsforder Landstraße aus erschlossen ist und die Lärm-schutzwand 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 fest-gesetzt, ist hier nicht mehr möglich, da die dafür vorgesehenen Grund-stücksteile von den Anliegern gekauft wurden und wegen der nun be-stehenden Nutzungen in den Vorgartenbereichen sowie des umfang-reichen Straßenbaumbestandes nicht ausreichend Platz für Anlieger-straße und Lärmschutzwand vorhanden ist. Schon durch die inzwischen entschiedene Anordnung einer Geschwin-digkeitsbeschränkung auf 50 km/h im gesamten Bereich der vorhan-denen 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 offenpori-gen, lärmarmen Splittmastixasphalt oder einen Asphaltbetonergeben sich Reduzierungen der Lärmpegel um weitere 2 dB tags / nachts er-geben. 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

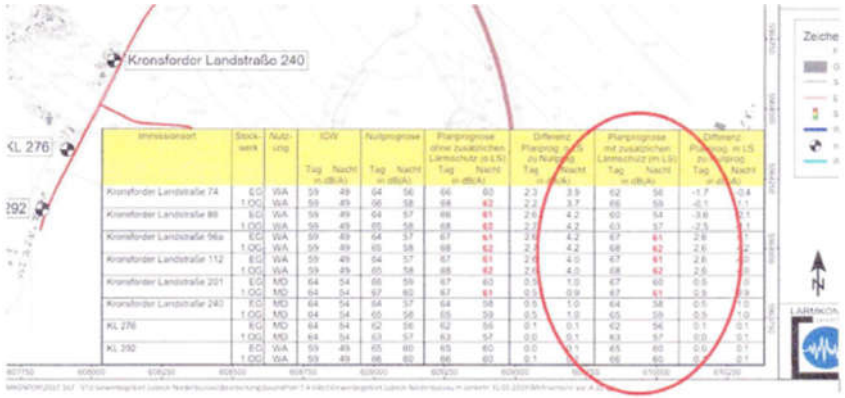
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die lärmmindernde Wirkung von Fahrbahnbelägen basiert auf der speziellen Oberflächentextur, die die Schwingungsanregung der Reifen vermindert und das sogenannte Airpumping, die Geräuschentwicklung durch Luftverdrängungs- und Ansaugeffekte, reduziert. 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

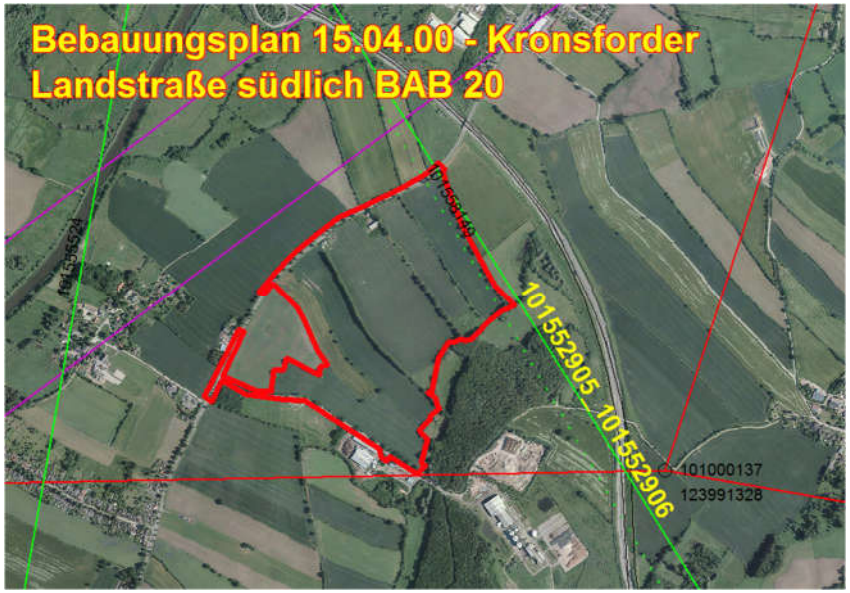
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis

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.

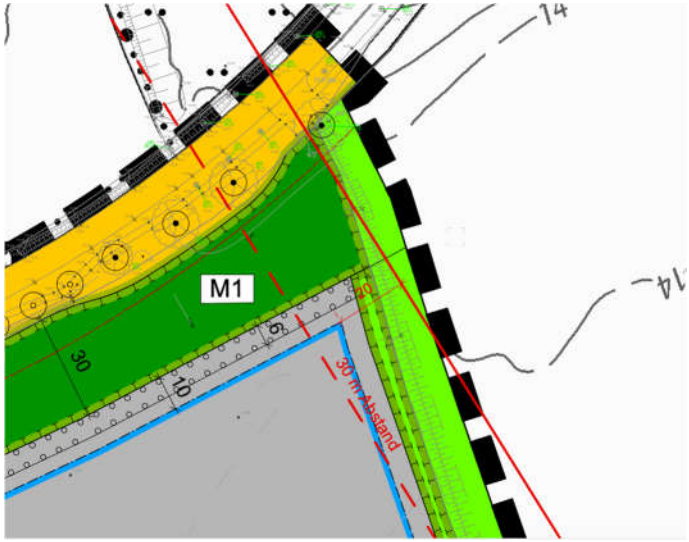
Richtfunkverbindung			A-Standort in WGS84			Höhen Fußpunkt Antenne			B-Standort in WGS84			Höhen Fußpunkt Antenne		
Linknummer	A-Standort	B-Standort	Grad	Min	Sek	ü. Meer	ü. Grund	Gesamt	Grad	Min	Sek	ü. Meer	ü. Grund	Gesamt
101552905	123990070	123992193	53° 50' 18.83" N		10° 38' 21.81" E	12	46,2	58,2	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

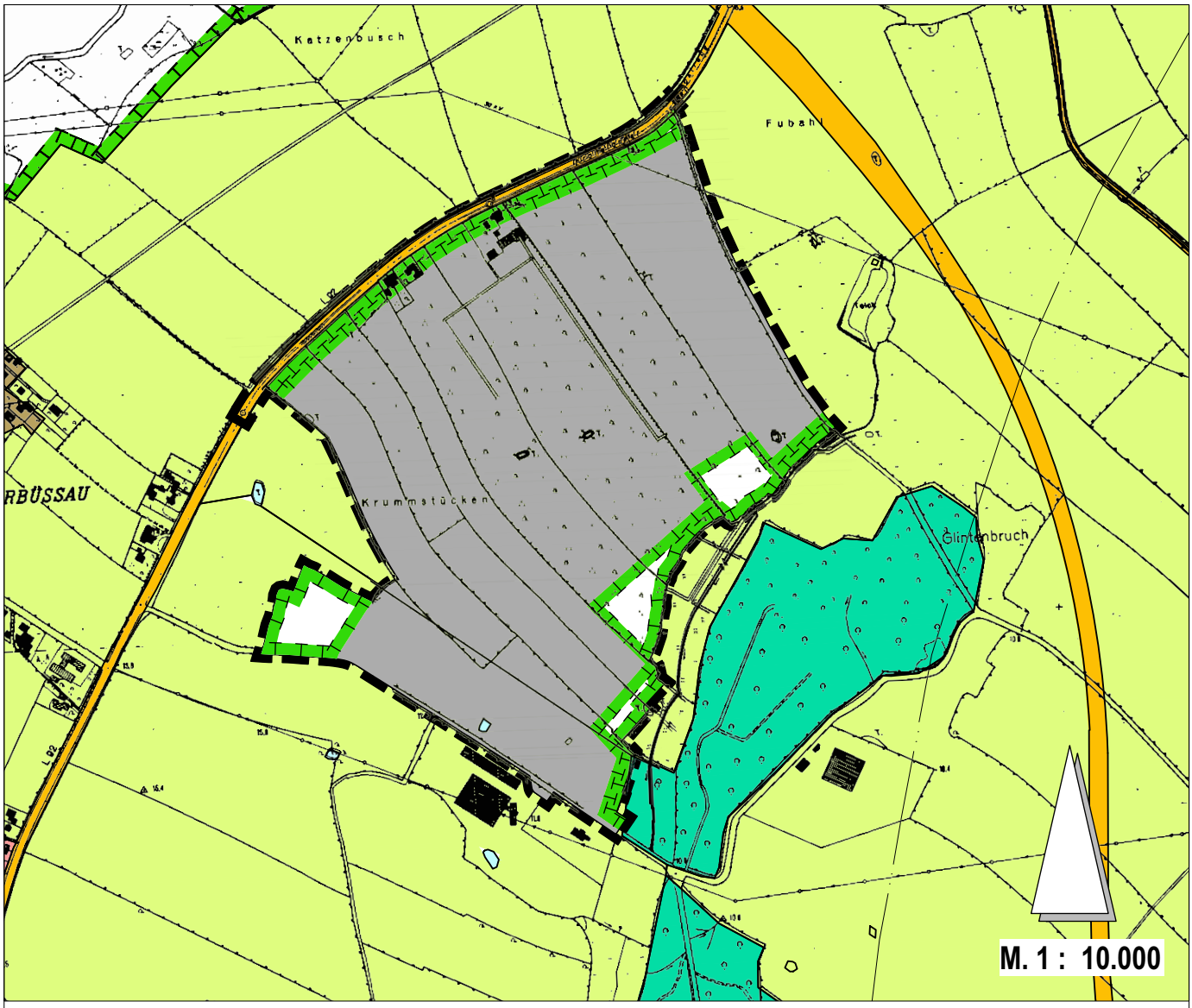
Nr. 7 Stadtbeauftragter für Naturschutz/ Beirat für Naturschutz (Schreiben vom 21.11.2019)		
Der Naturschutzbeirat der Hansestadt Lübeck schließt sich der abgegeben Stellungnahme des BUND i. S. B-Plan 15.04.00 vollinhaltlich an.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die vorangegangenen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

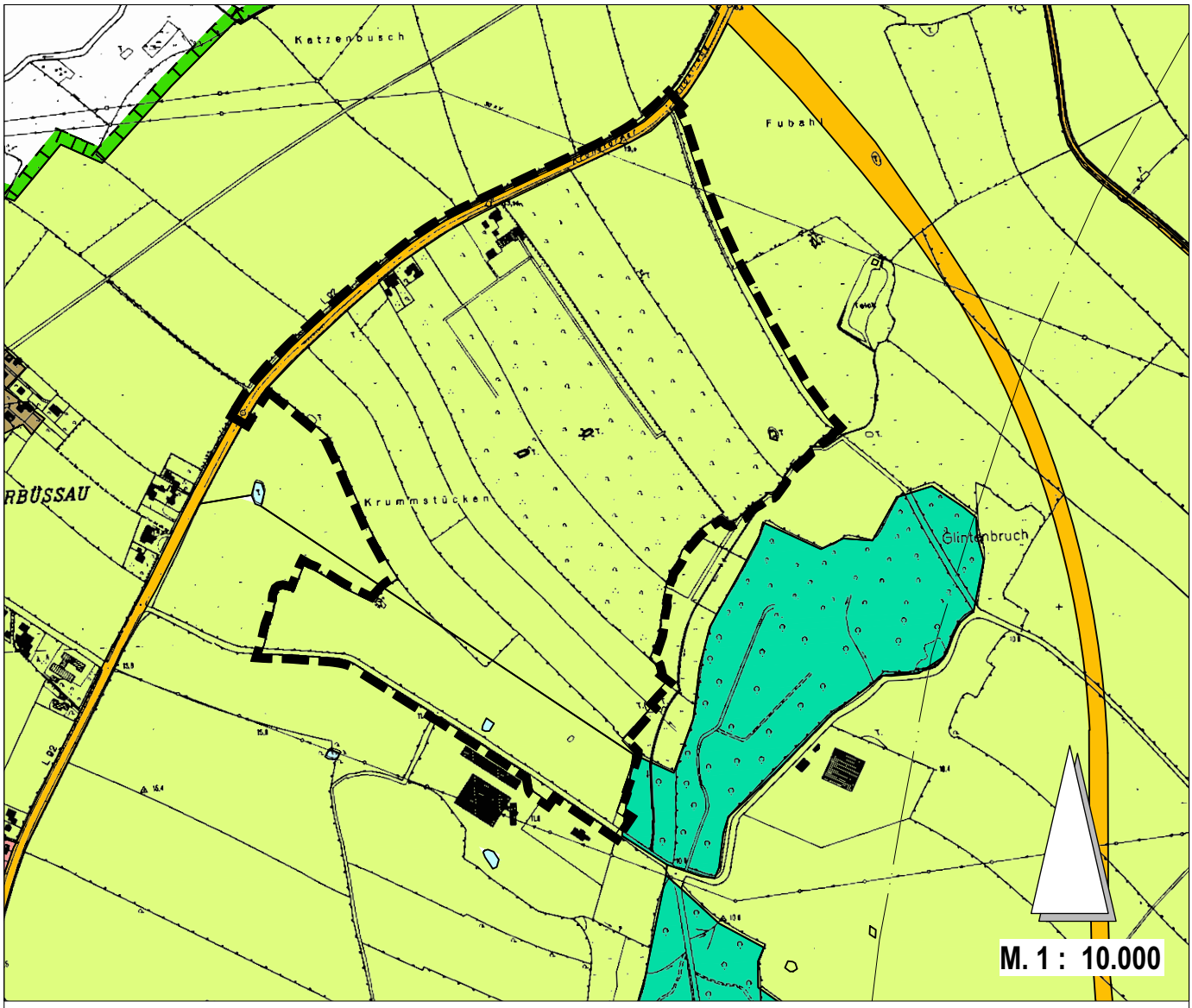
FÜR DEN TEILBEREICH „KRONSFORDER LANDSTRASSE SÜDLICH BAB 20“

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

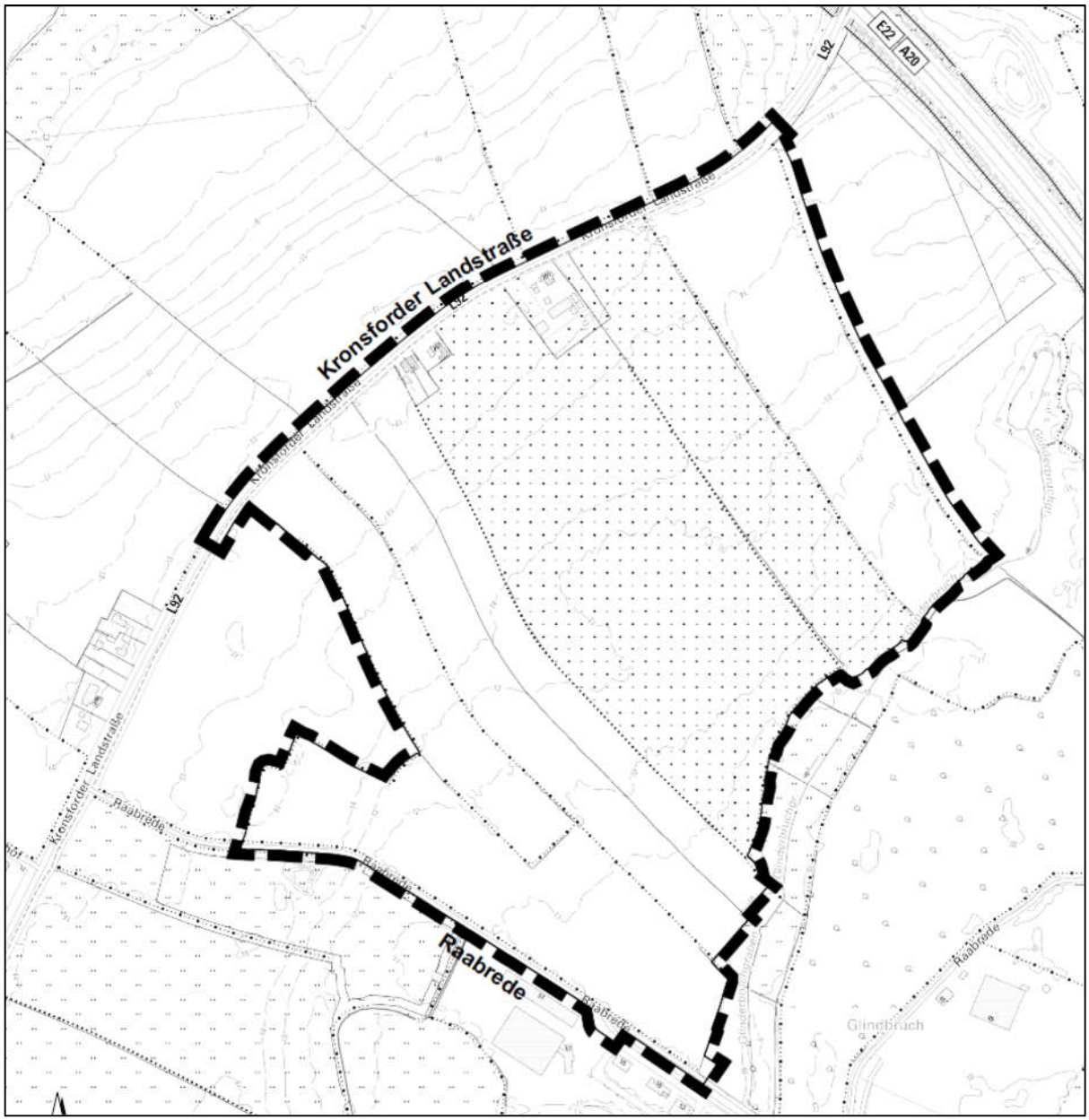
BEGRÜNDUNG

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.

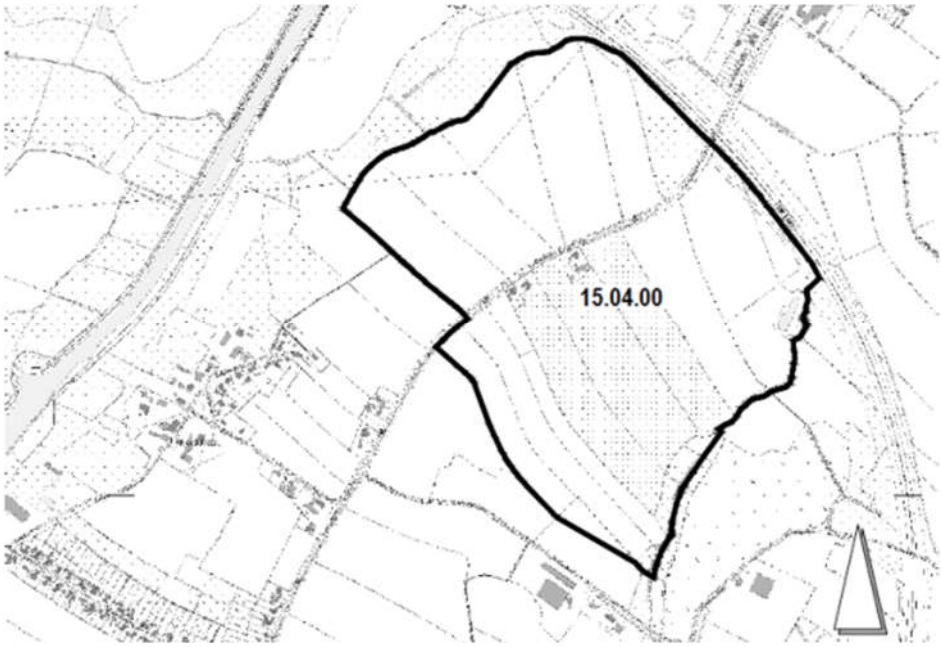


Abbildung 1: Abgrenzung Aufstellungsbeschlüsse

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).

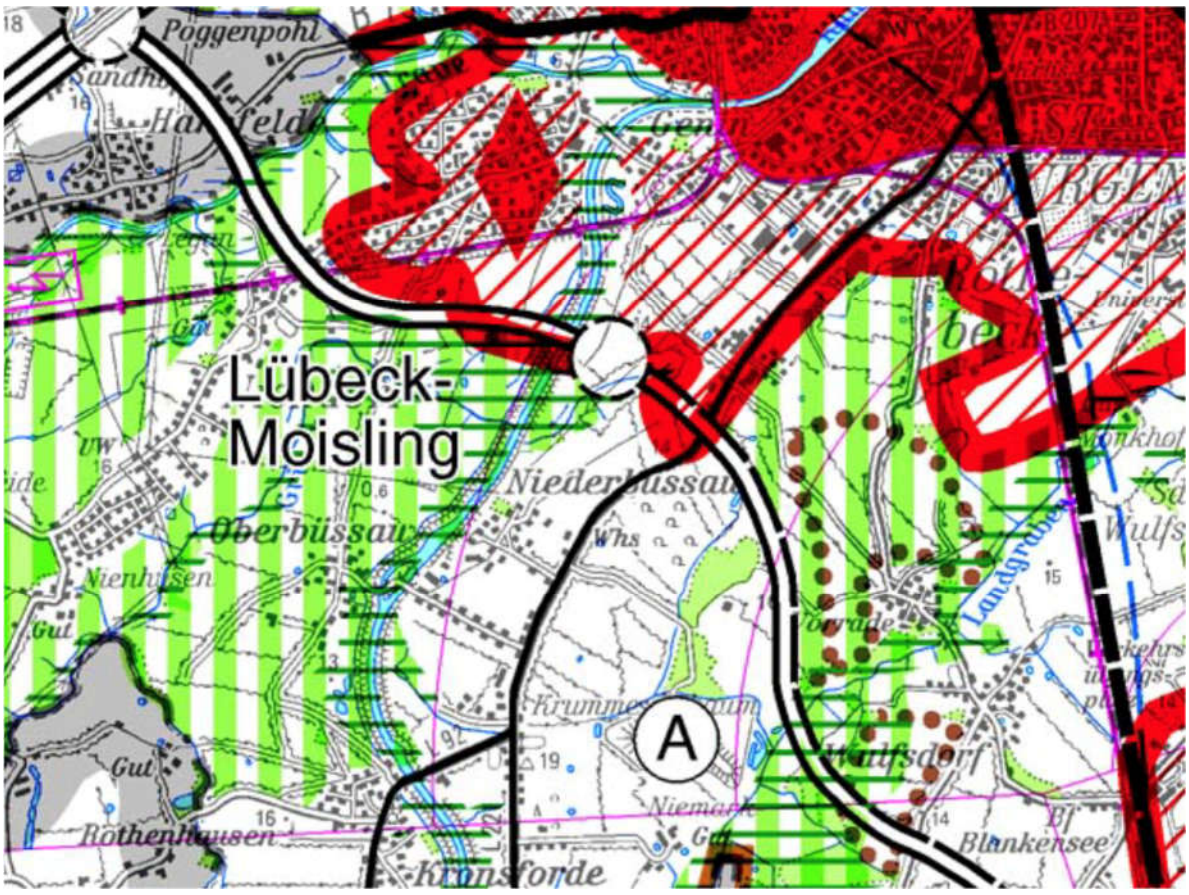


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem geltenden Regionalplan

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.

Fortschreibung des Konzepts zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

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

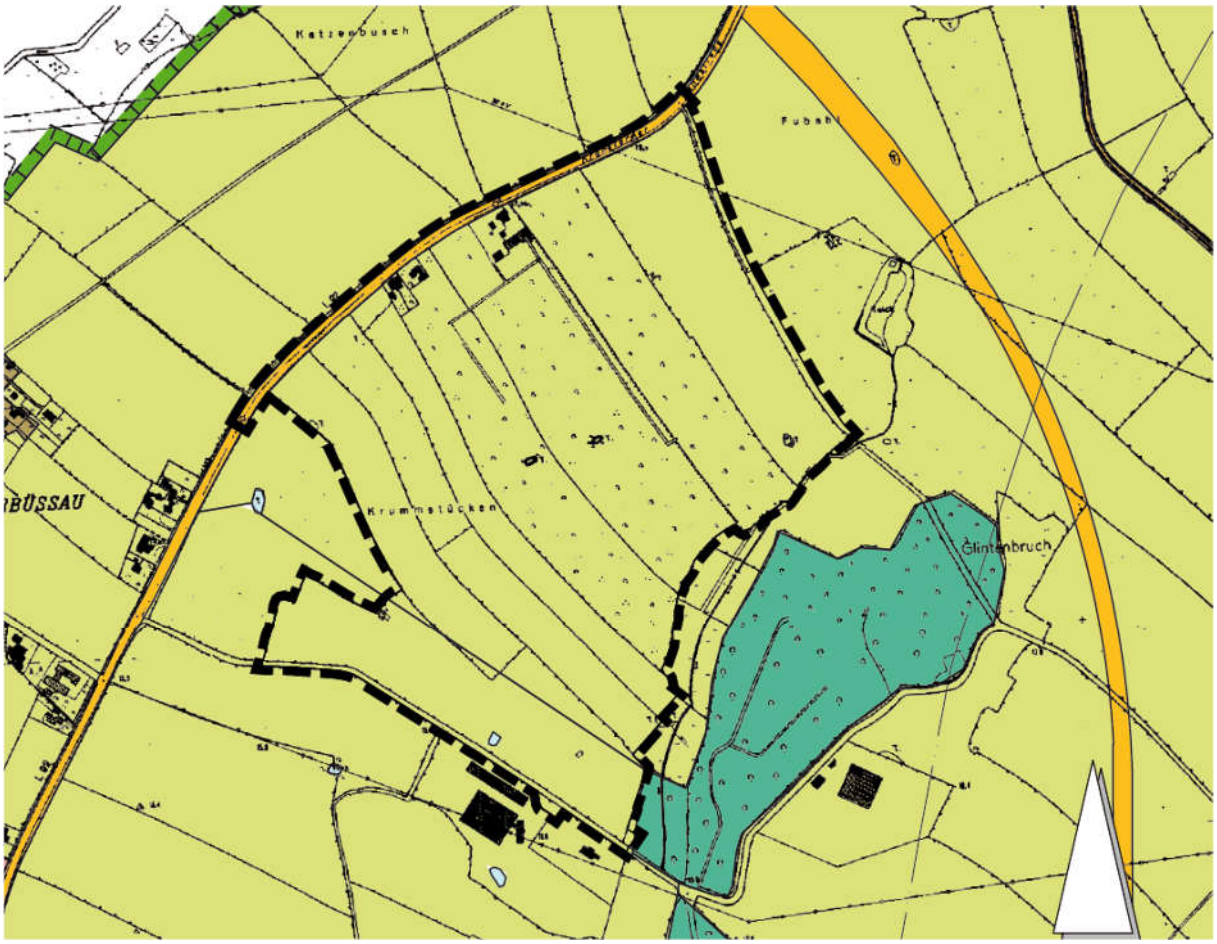


Abbildung 3: Bisherige Darstellungen des Flächennutzungsplans

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.

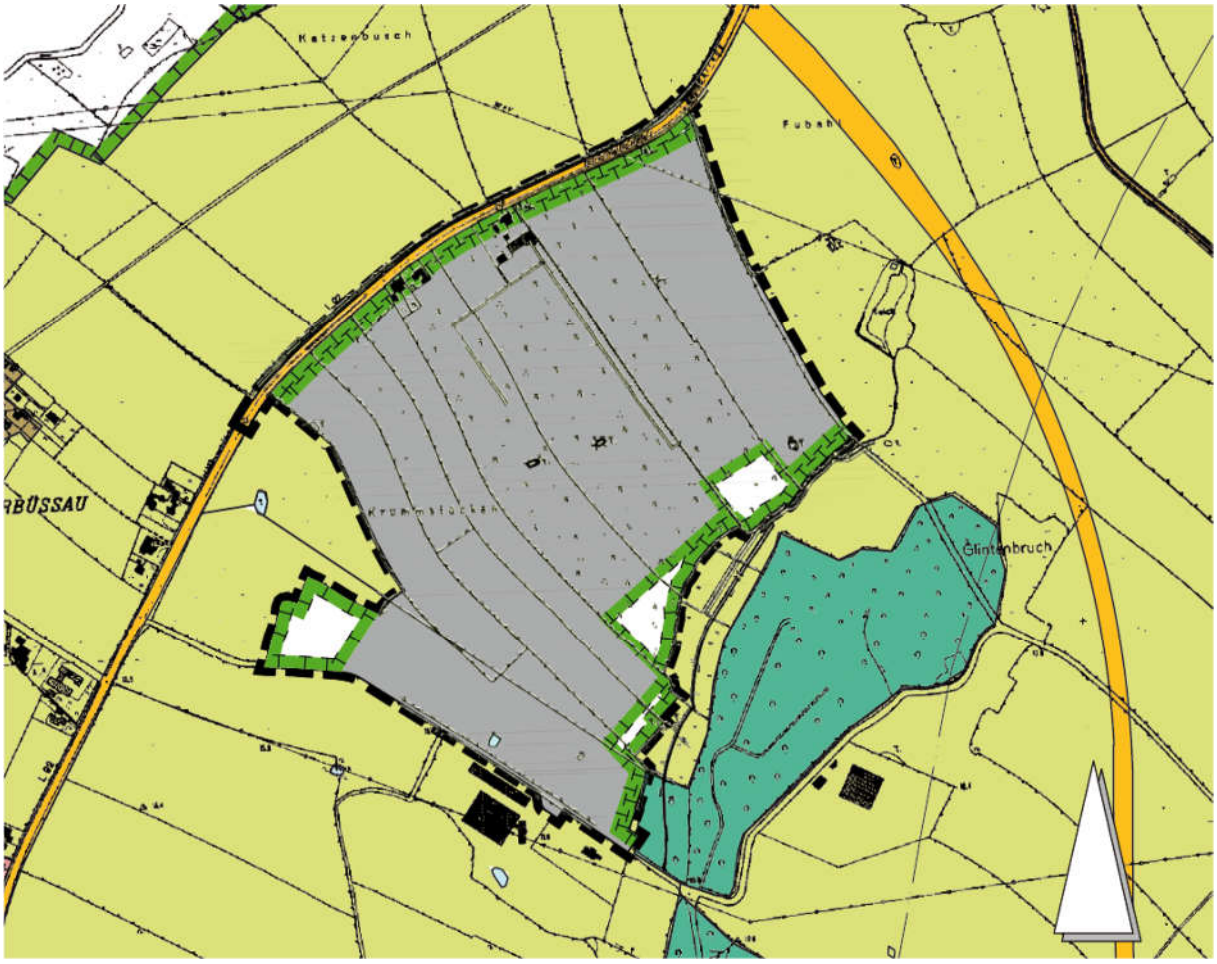


Abbildung 4: Zukünftige Darstellungen des Flächennutzungsplans

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 Kanal-querung 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 Nie-derung 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 erfor-derlich; liegt in Sichtachse auf das Welterbe; Knicks und Fledermäuse vorhanden; Gut un-ter Denkmalschutz
	Erschließung	Verkehrserschließung zu ertüchtigen; SW-Vorflut vorhanden aber beschränkt leistungs-fähig, zweiter SW-Übergabepunkt als Druck-rohrleitung 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 Stand-orts wird jedoch erheblich dadurch erschwert, dass die Anschlussstelle Moisling keine zusätzlichen Verkeh-re 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

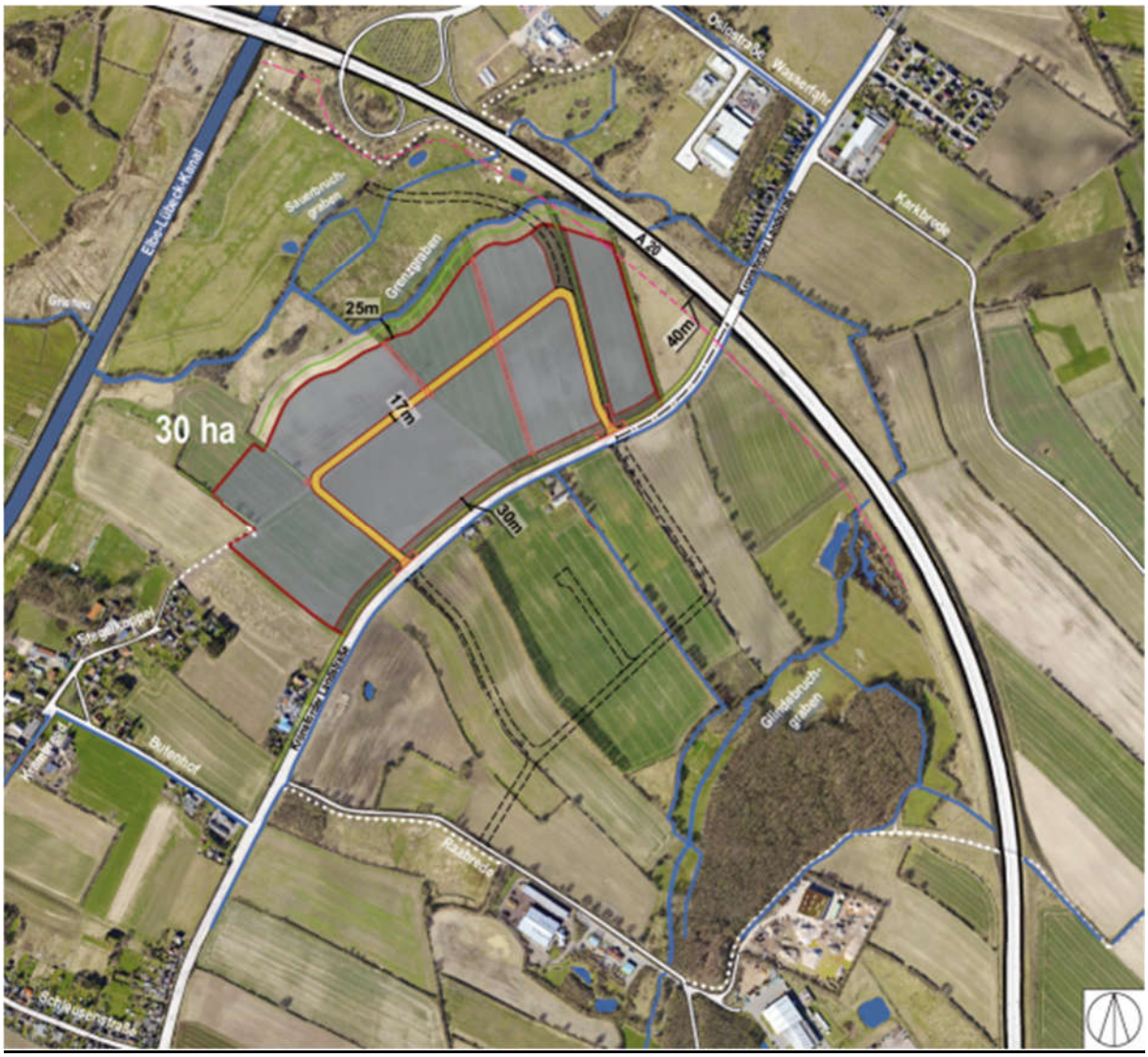
Der Variantenuntersuchung wurden folgende Planungsziele zugrunde gelegt:

- 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

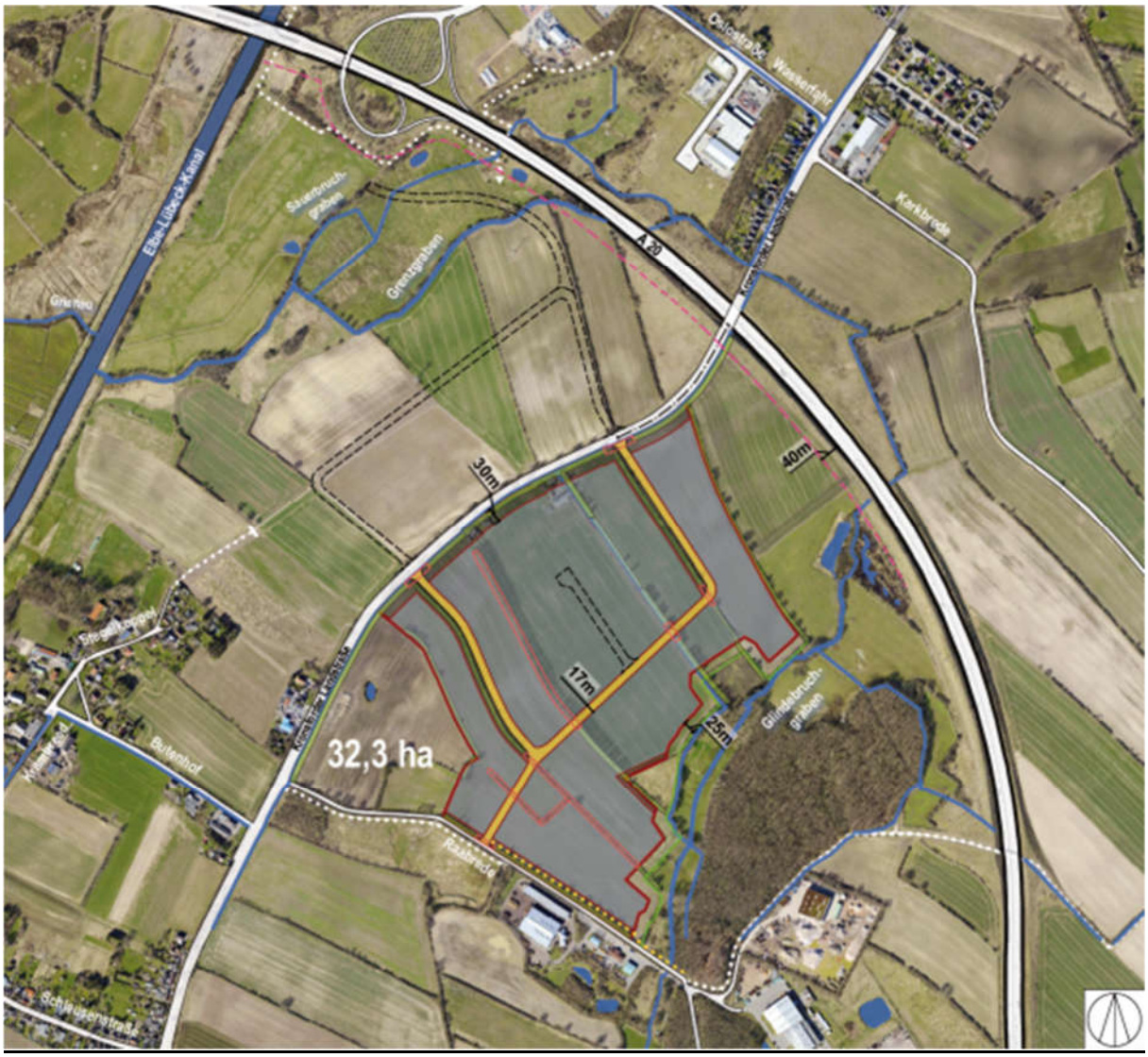


Variante A „Nordvariante“

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.



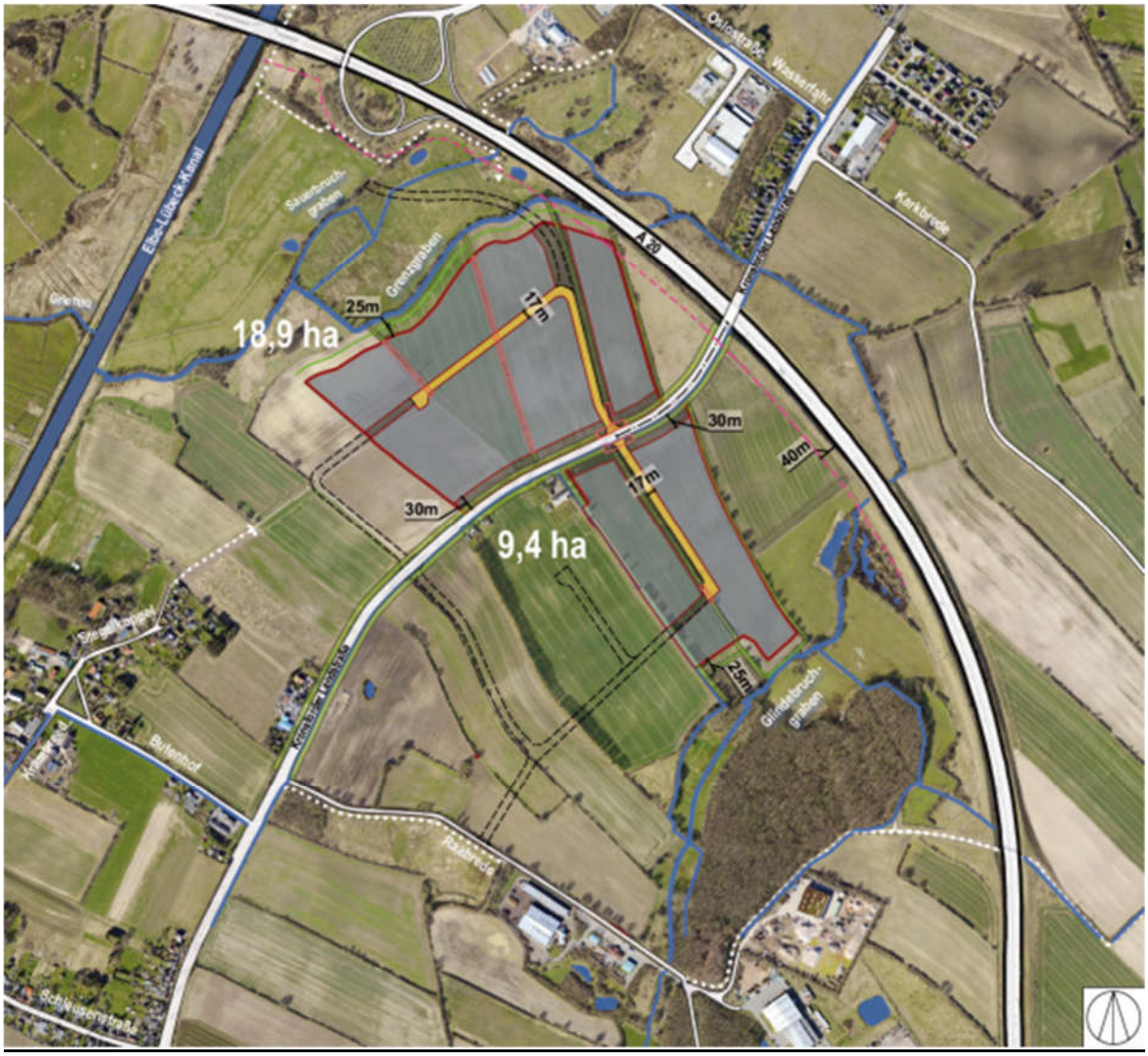
Variante B „Südvariante“

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“

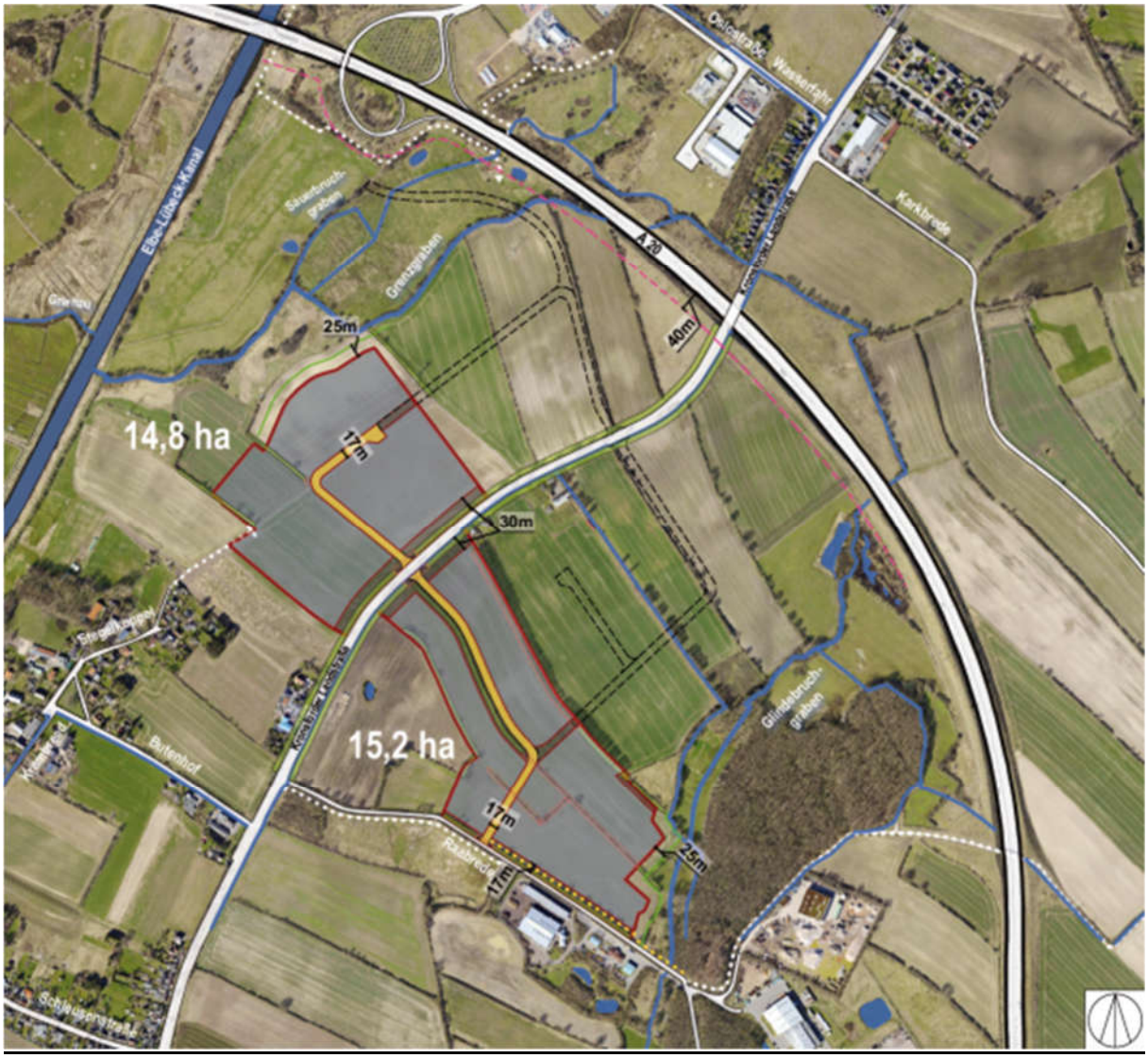
Die Planungsvariante C stellt eine Gewerbeflächenentwicklung beidseitig der Kronsforder Landstraße dar.

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.

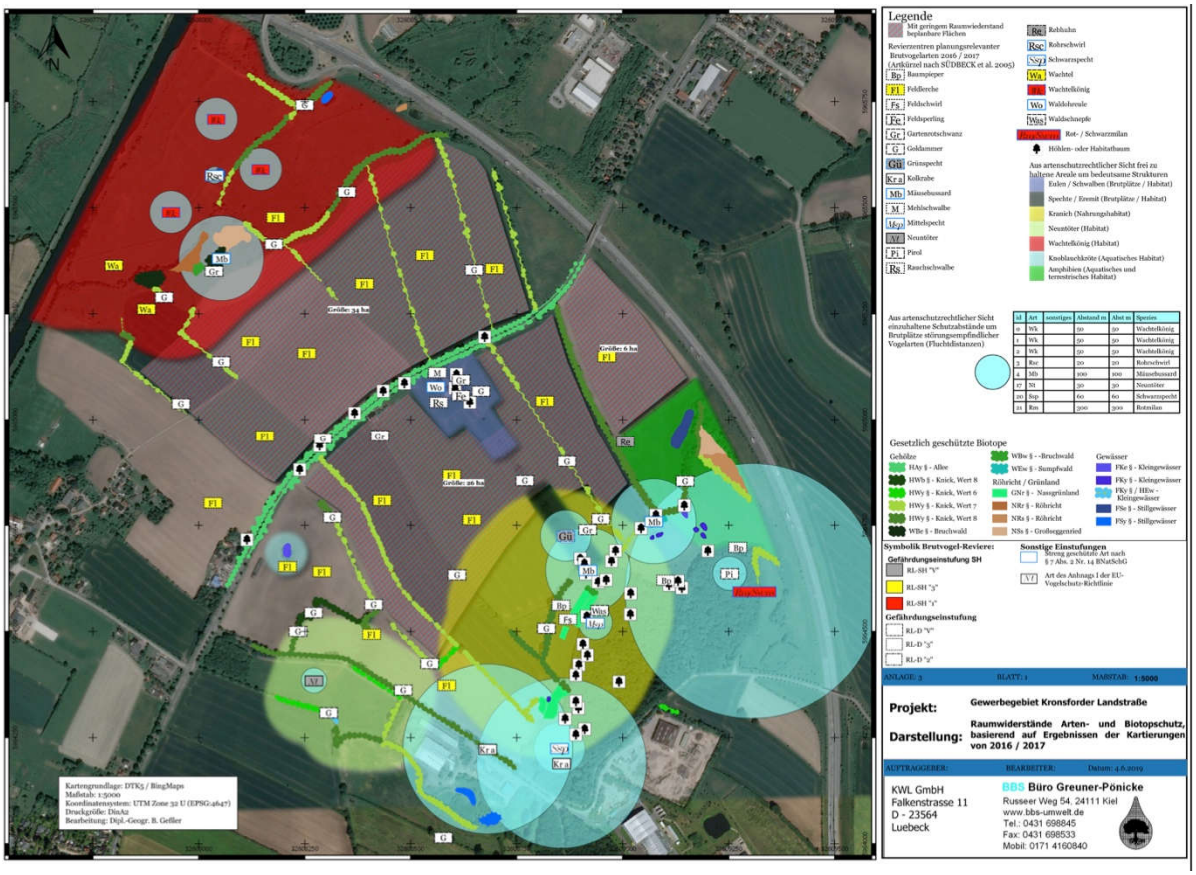


Abbildung 5: Raumwiderstände Arten- und Biotopschutz (Büro BBS)

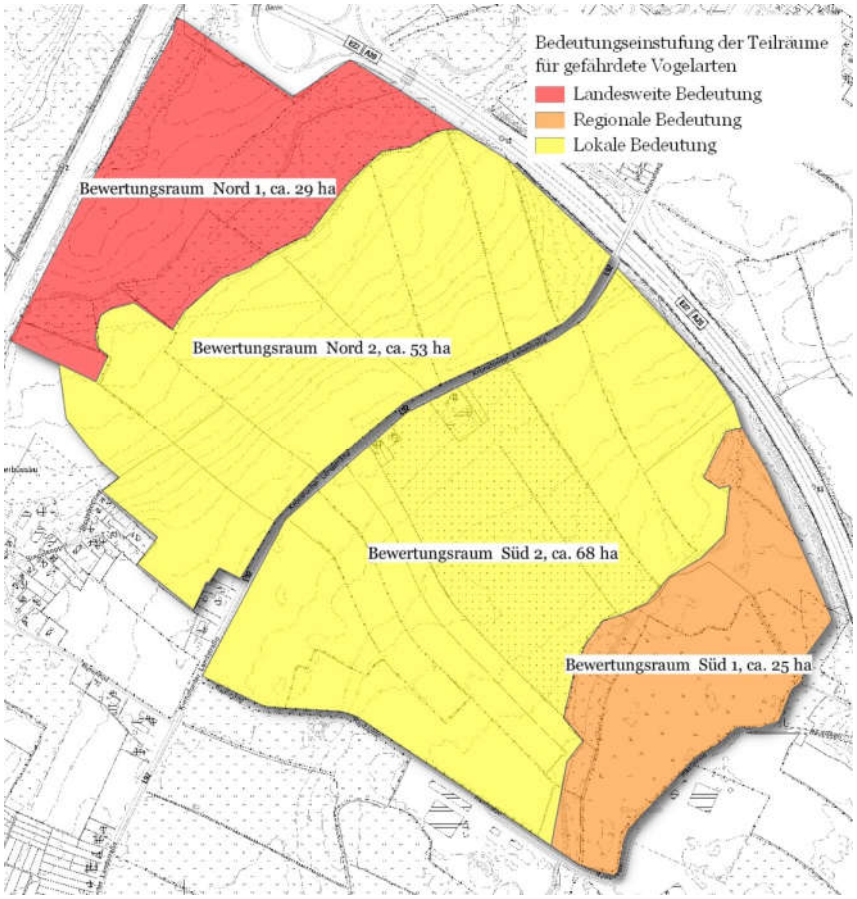


Abbildung 6: Bedeutungsstufung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS)

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.

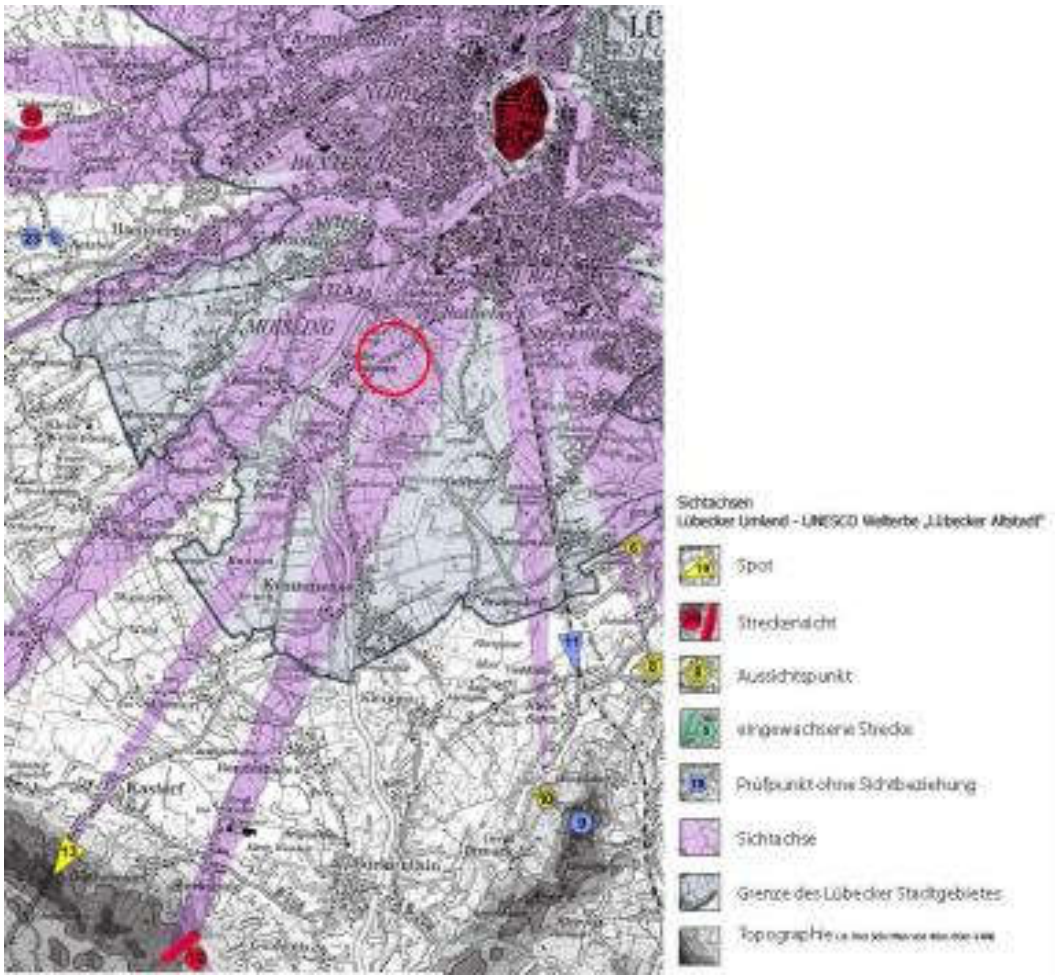


Abbildung 7: Sichtachsenkarte „Welterbe Lübecker Altstadt“ (Streckensichten in rot)

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.

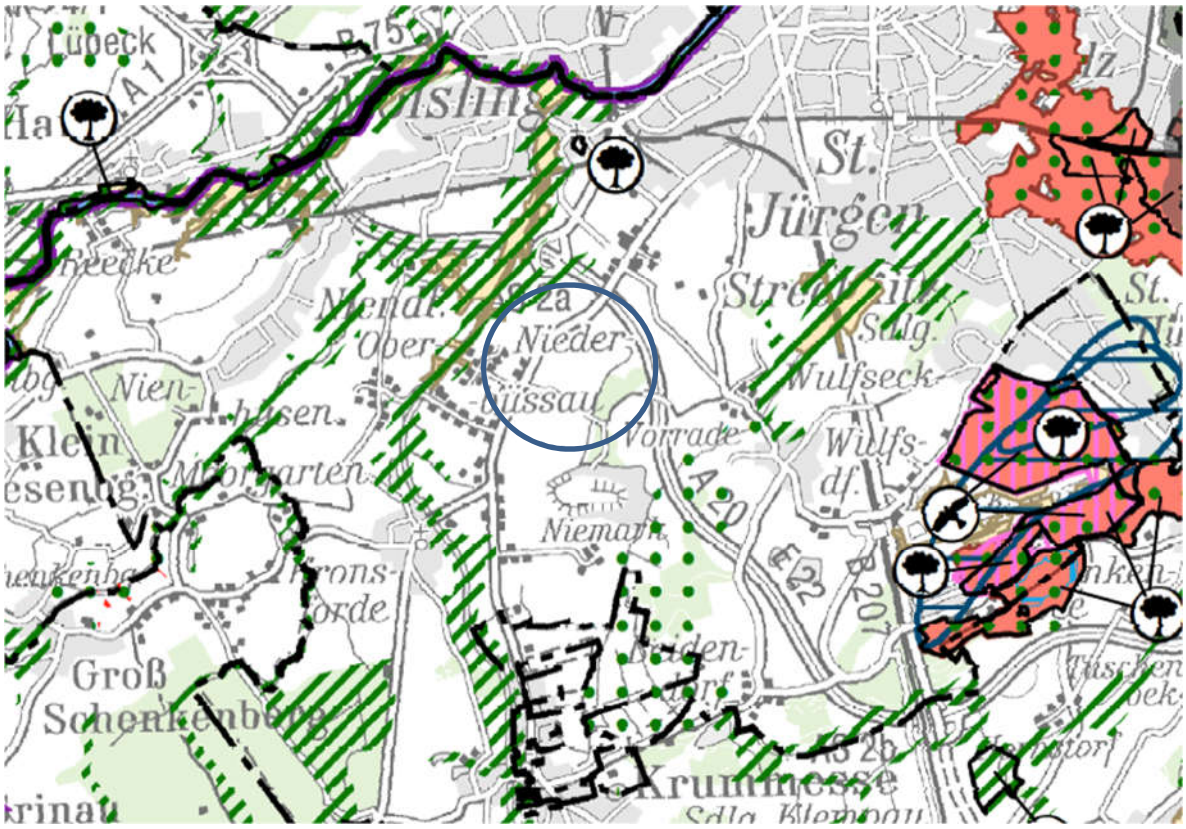


Abbildung 8: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 1 Blatt 2

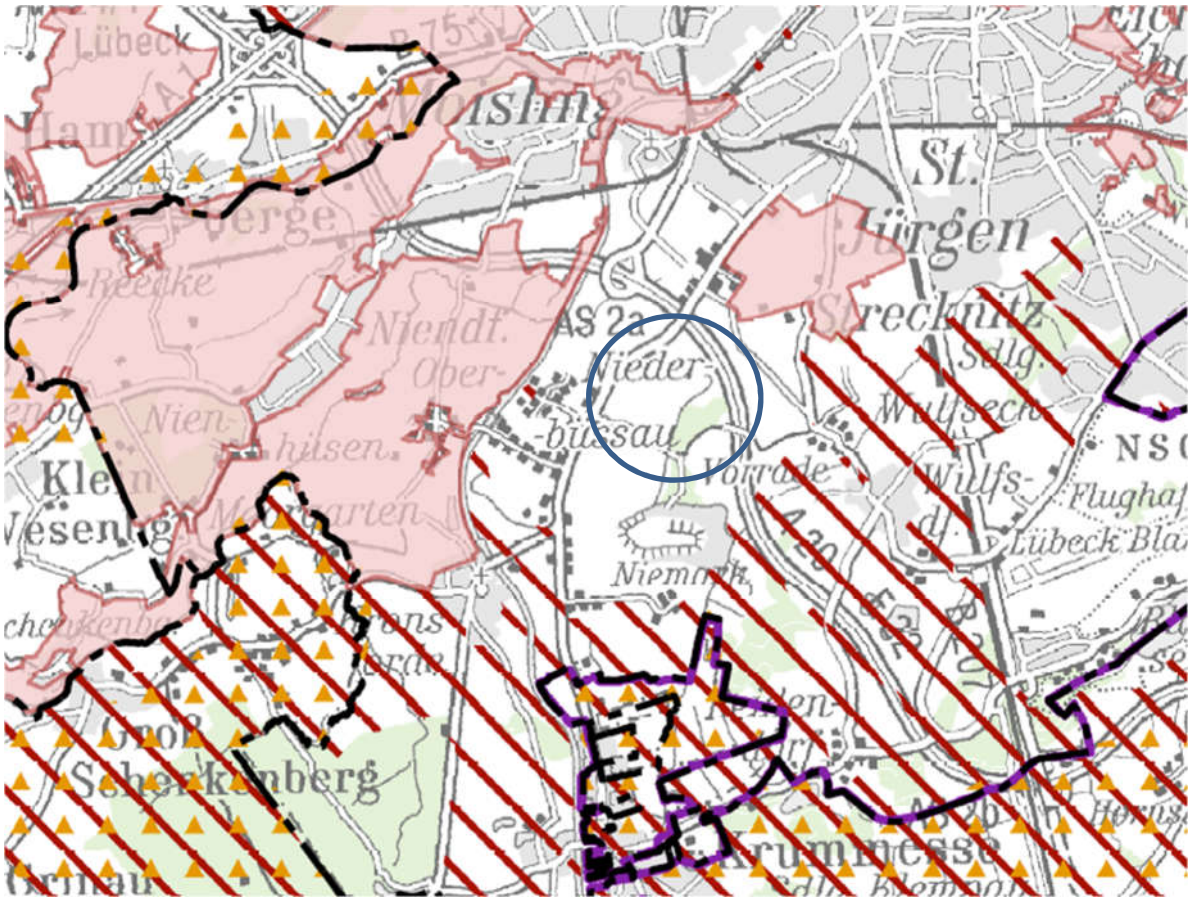


Abbildung 9: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 2 Blatt 2

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.

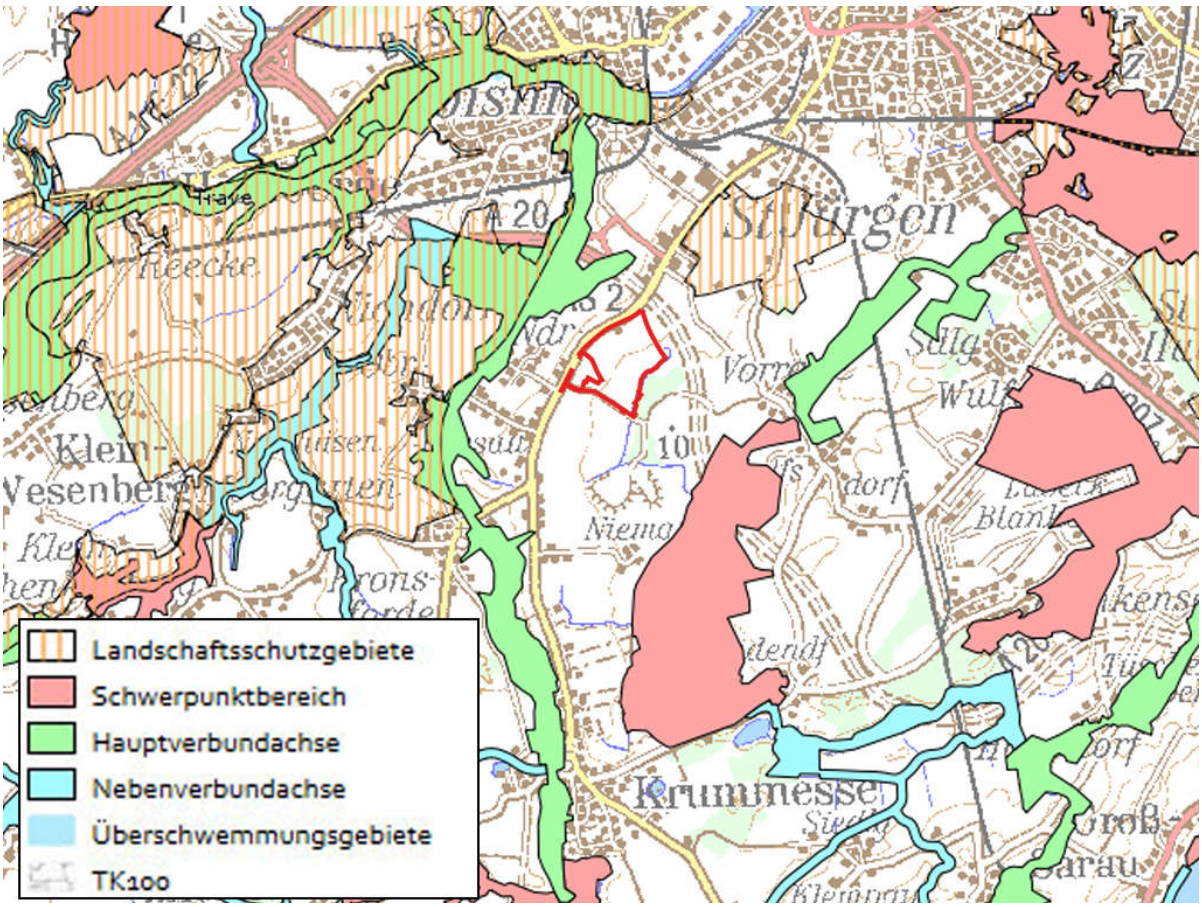


Abbildung 10: Schutzgebiete, NATURA 2000-Gebiete (Agrar- und Umweltatlas Schleswig-Holstein)

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 .).

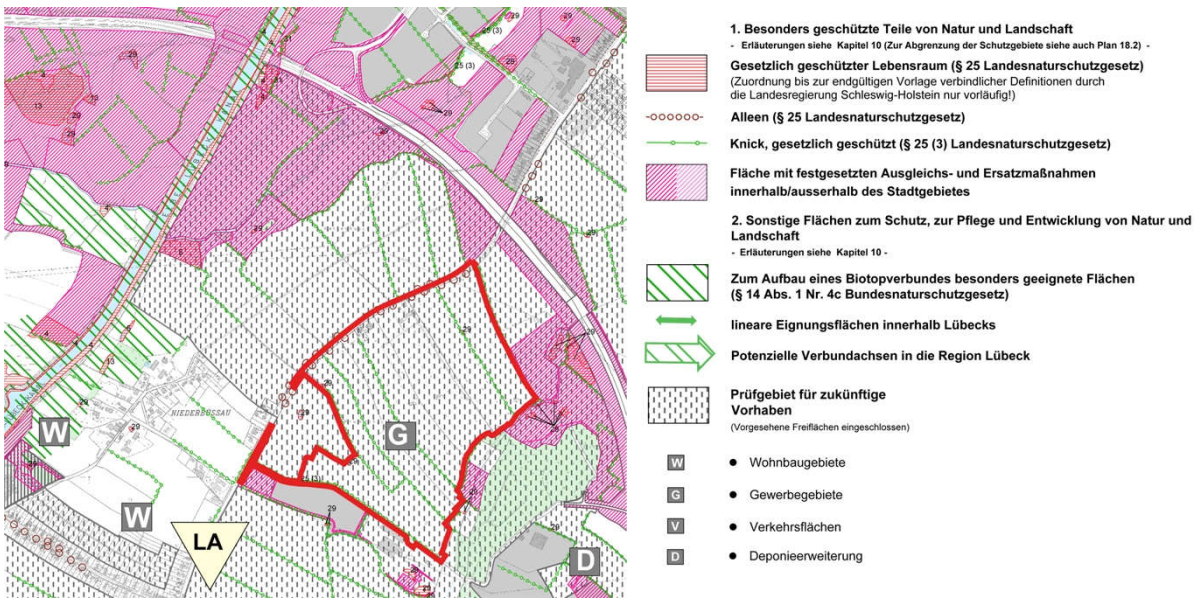


Abbildung 11: Gesamtlandschaftsplan: Entwicklungskonzept Blatt 1 Krummesse (Ausschnitt Plan 18.1c_1 von 2008)

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.

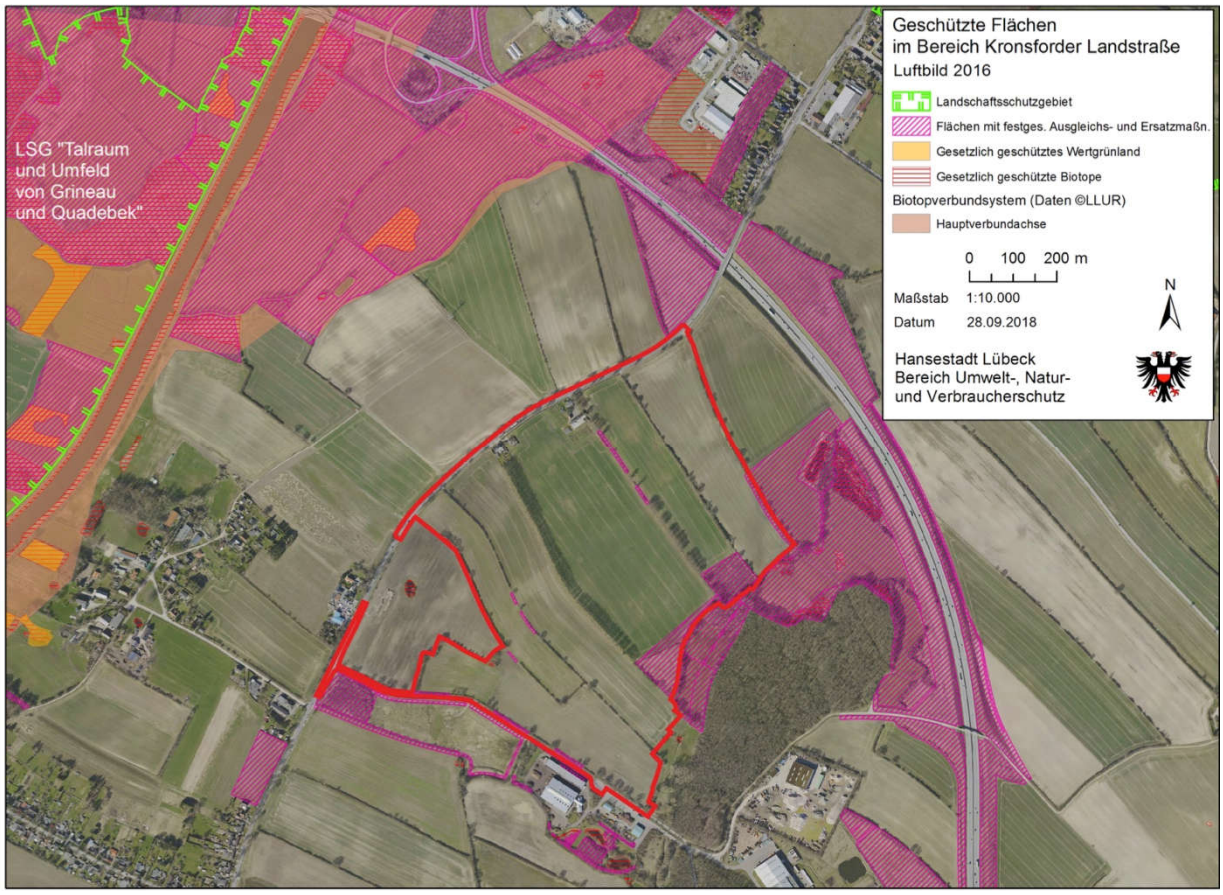


Abbildung 12: Überlagerung von Schutzkategorien: Festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, LSG, Biotopverbundflächen (Quelle: UNV 09/2018)

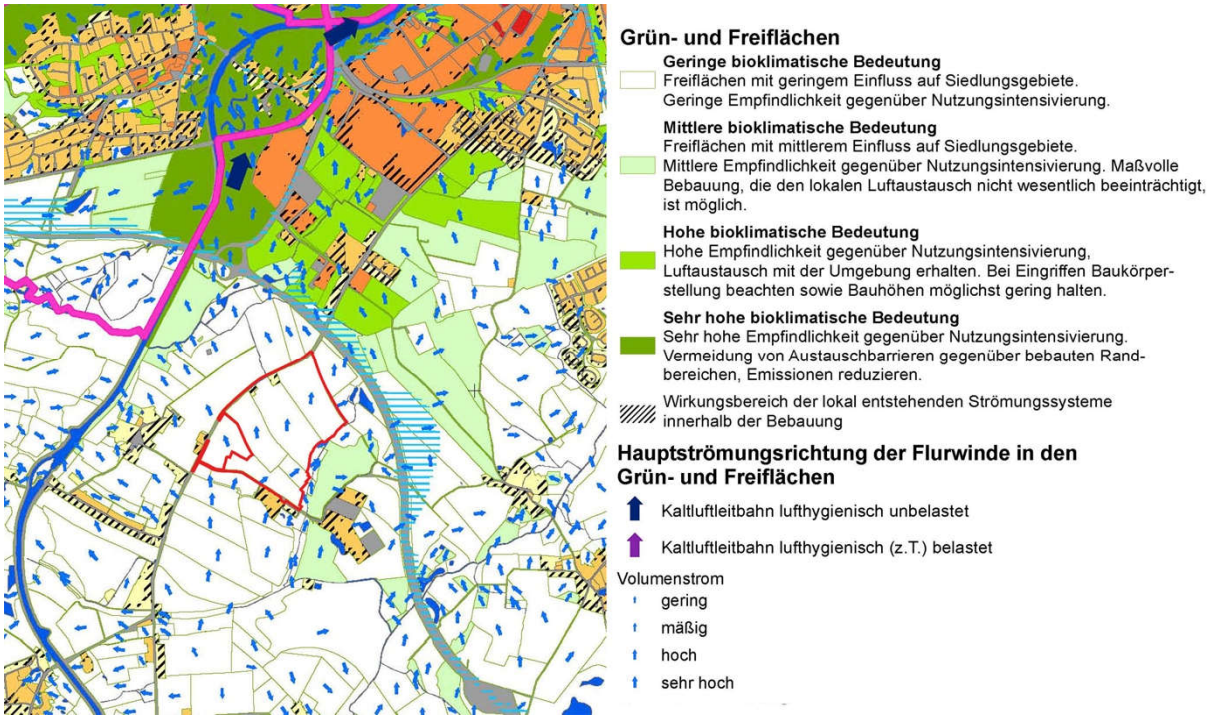


Abbildung 13: Klimaanalyse Lübeck, Planungshinweiskarte (Büro GeoNet 2016, Ausschnitt)

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.

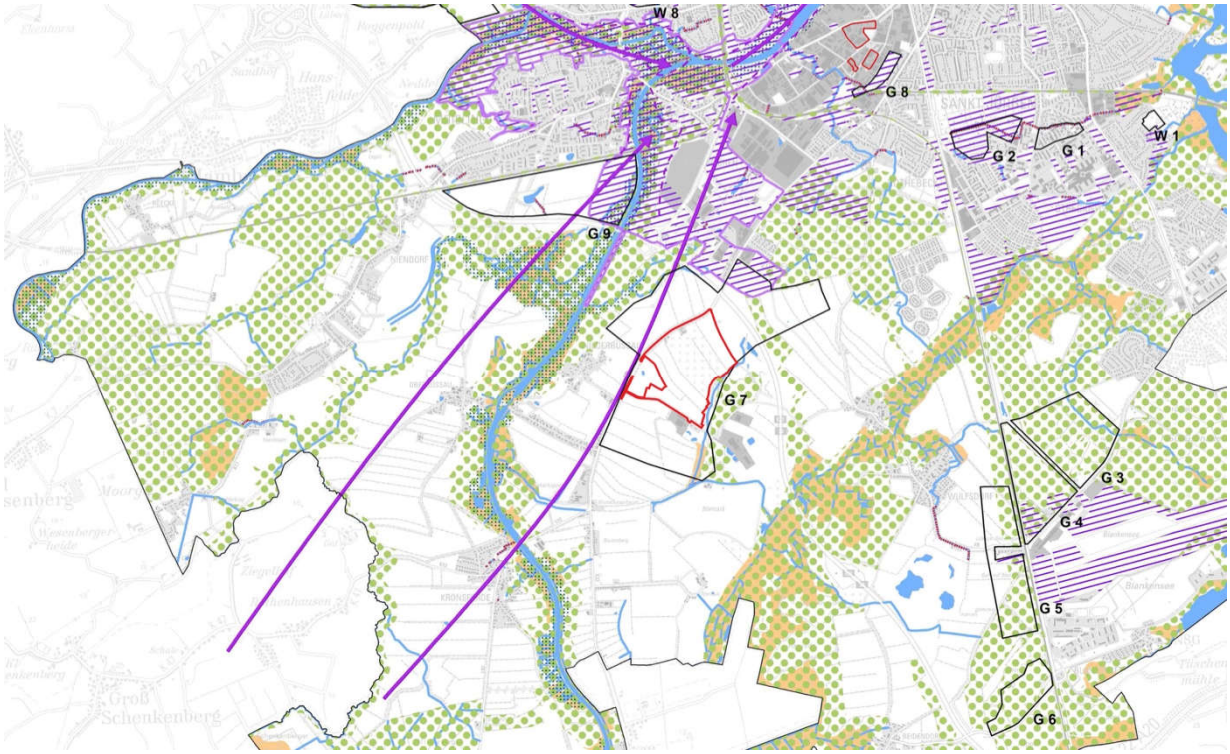


Abbildung 14: Klimaanpassungskonzept (Ausschnitt Maßnahmenkarte Blatt 2)

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).

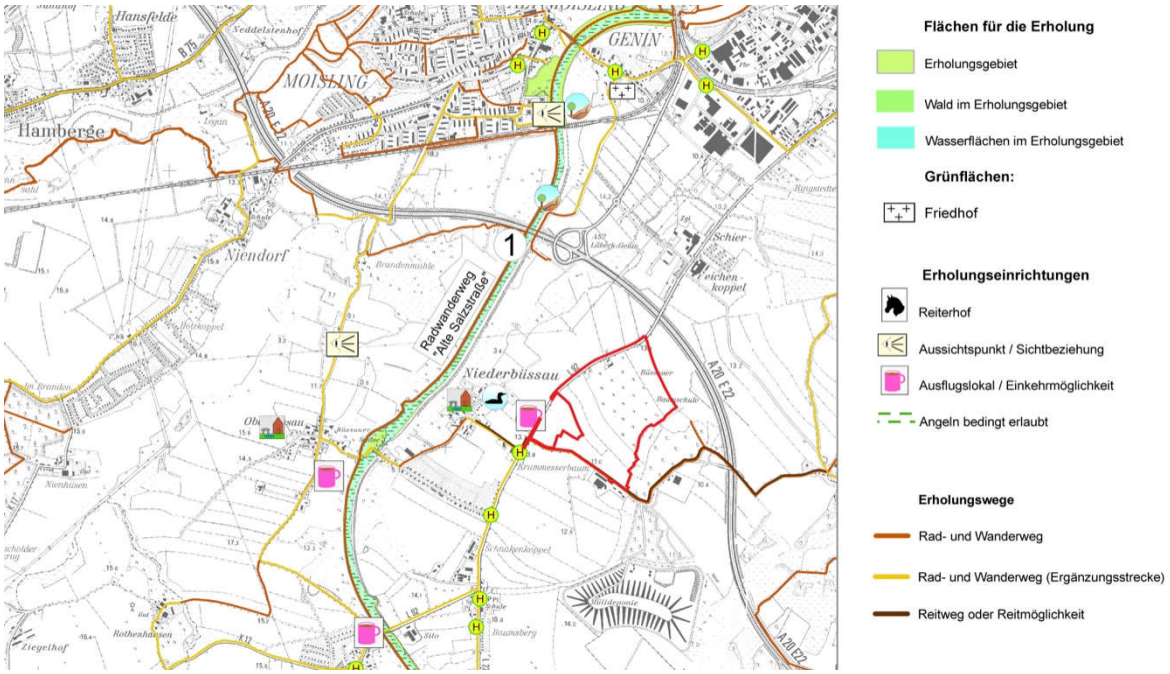


Abbildung 15: Ausschnitt Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK „Erholung in Lübeck“, Grundlagen, Blatt Süd

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 %.

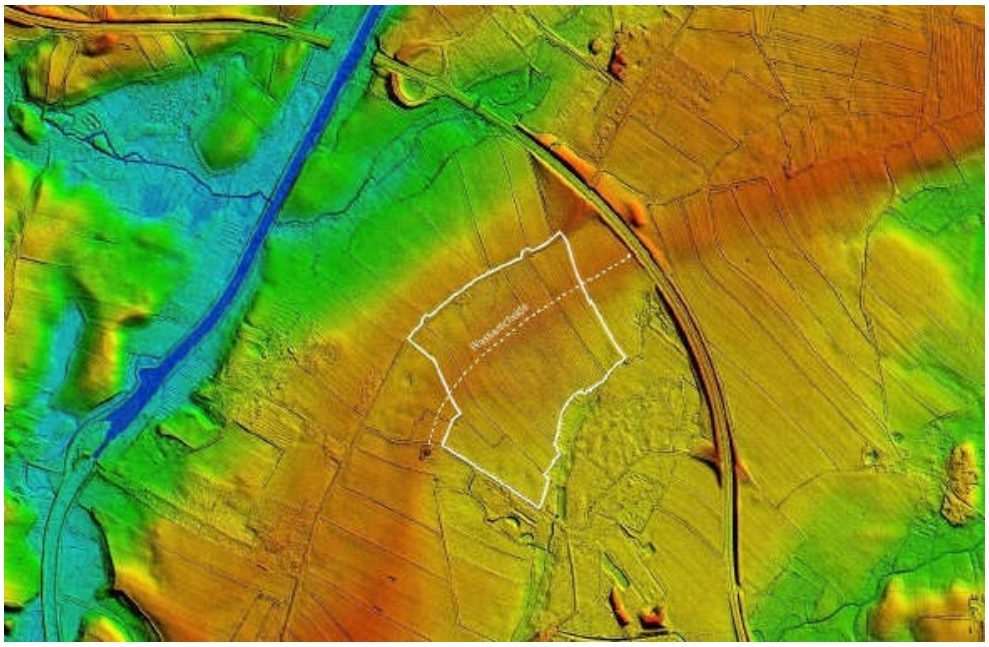


Abbildung 16: Geländerelief im Plangebiet (Lehners + Wittorf 2019)

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.

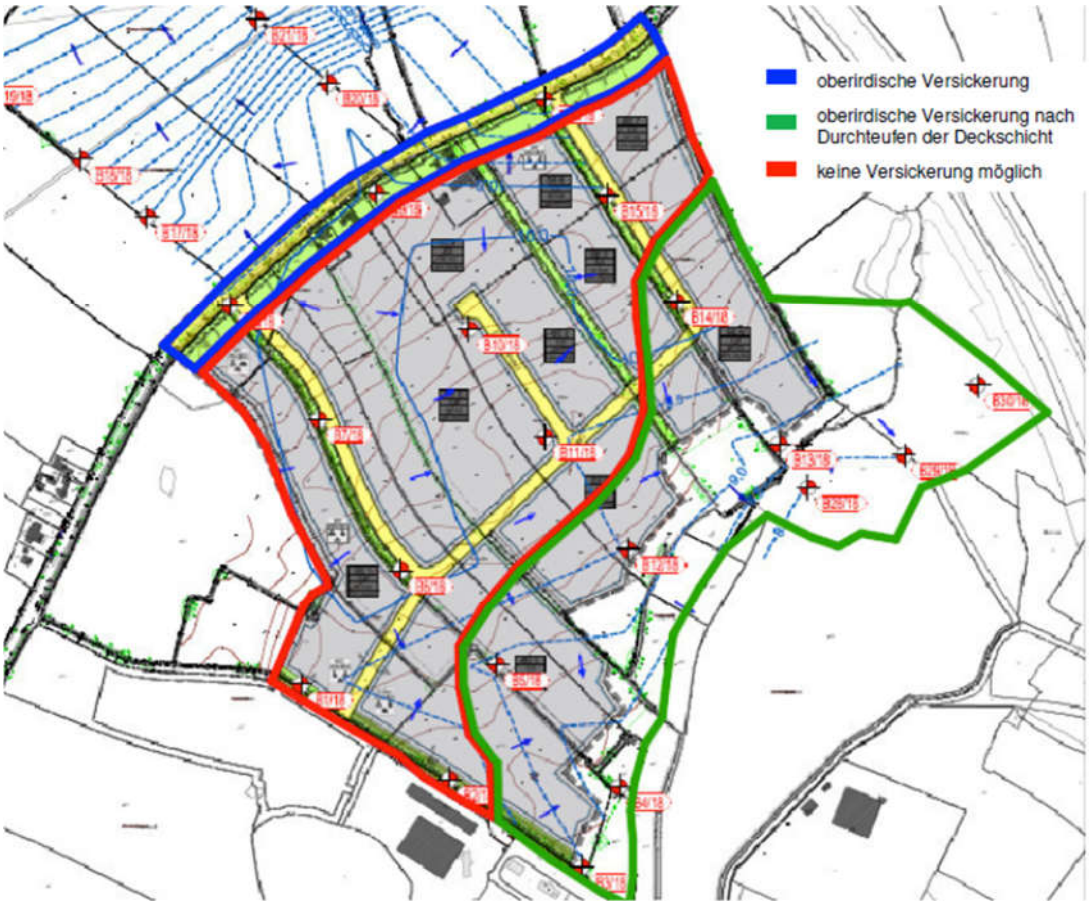


Abbildung 17: Versickerungskategorien (Lehners + Wittorf 2019)

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.

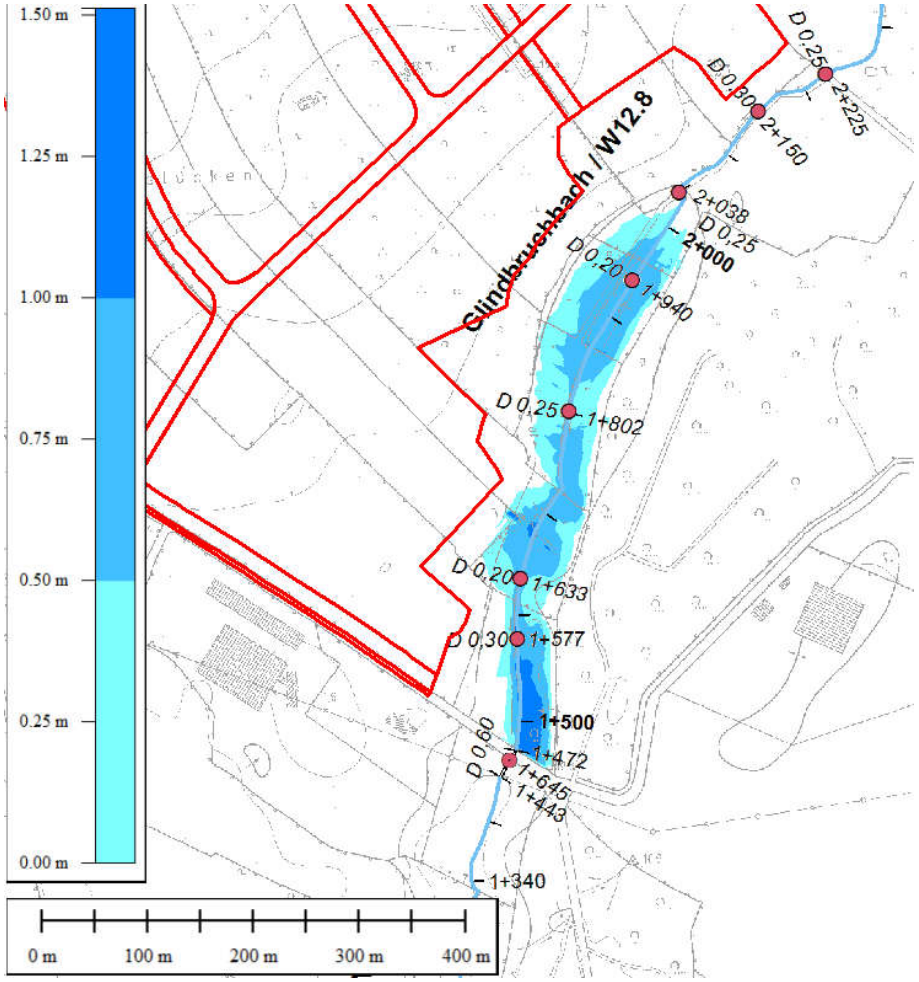


Abbildung 20: Überflutungsfläche Glindbruchbachniederung n=5a (Lehners + Wittorf 2021)

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.

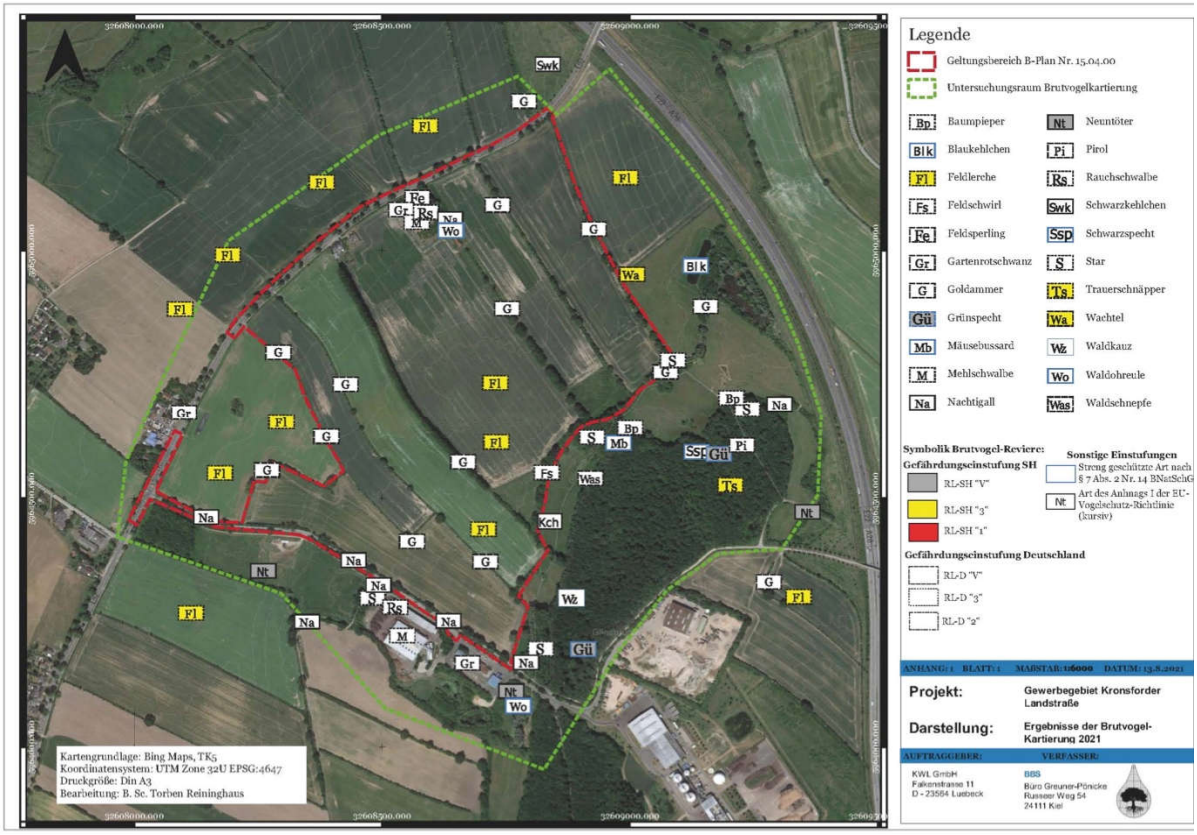


Abbildung 21: Ergebnisse der Brutvogelkartierung (Büro BBS 2021)

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.

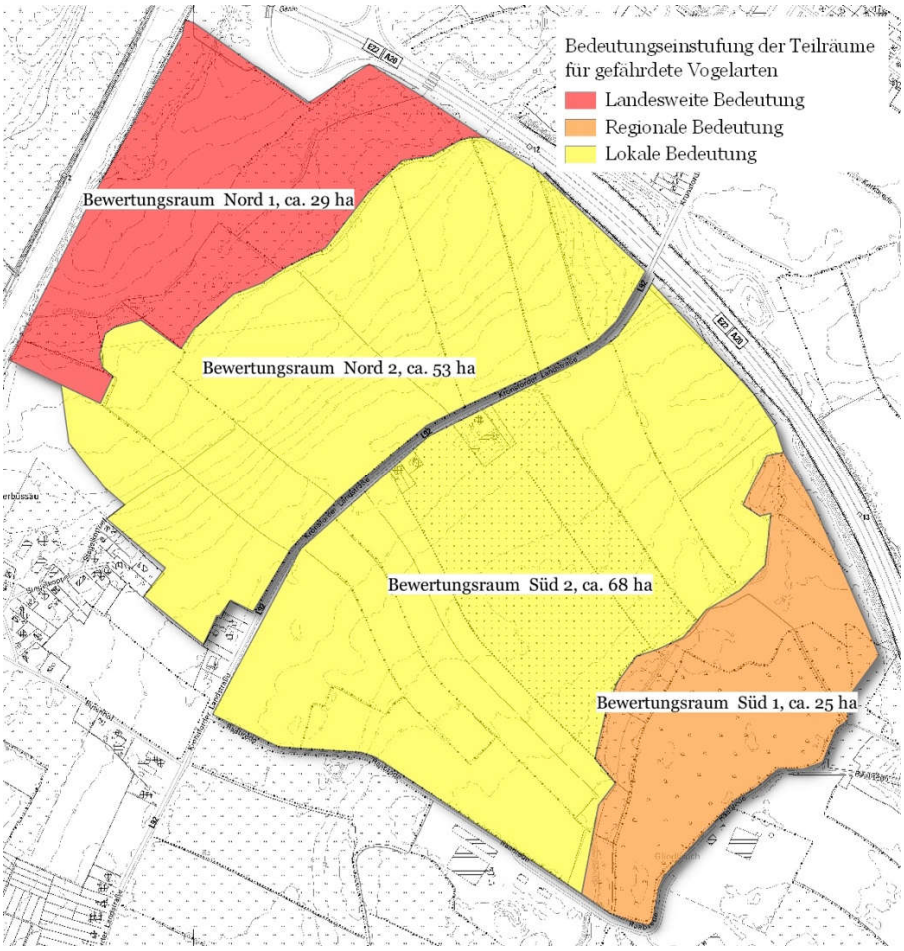


Abbildung 22: Bewertung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS 2017)

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.

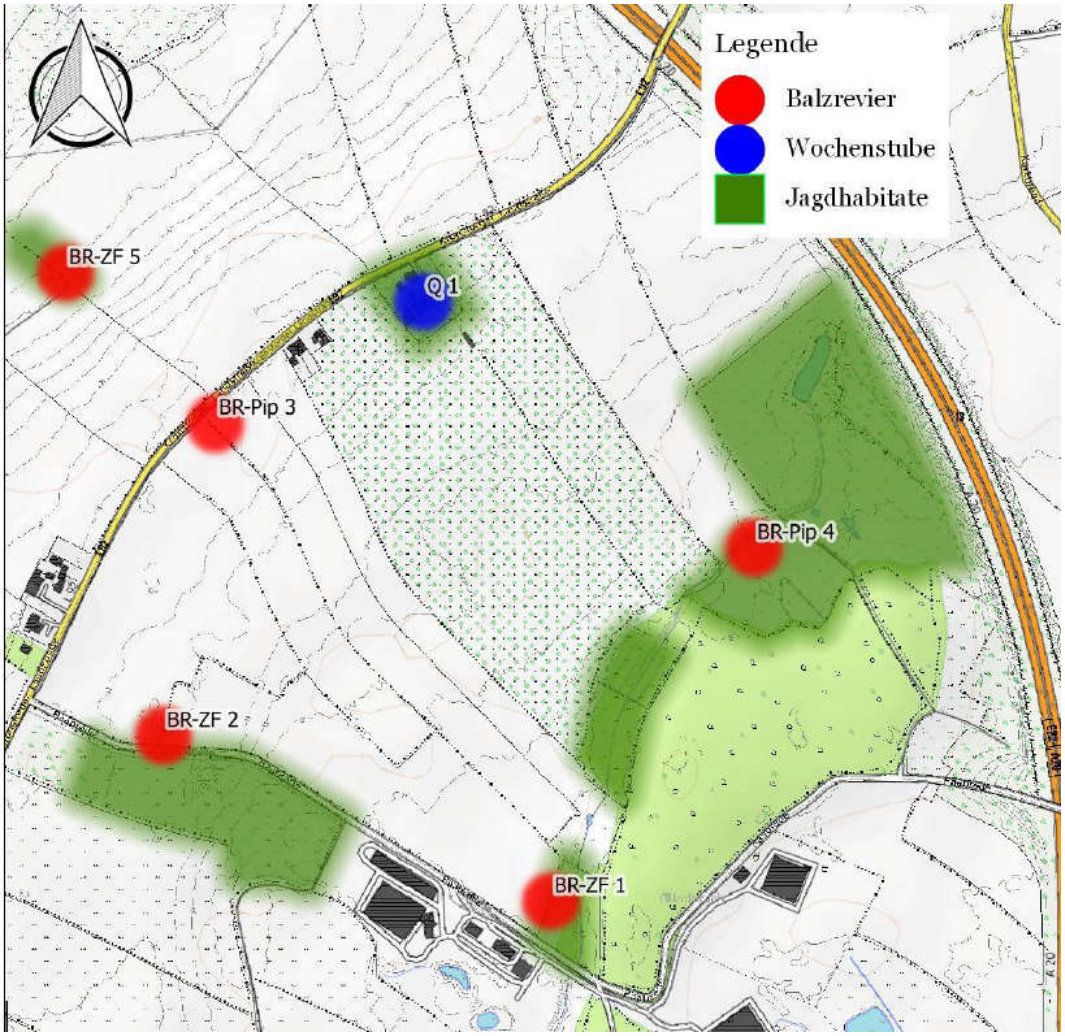


Abbildung 23: Wichtige Habitatstrukturen für die Fledermäuse (Büro BBS 2021)

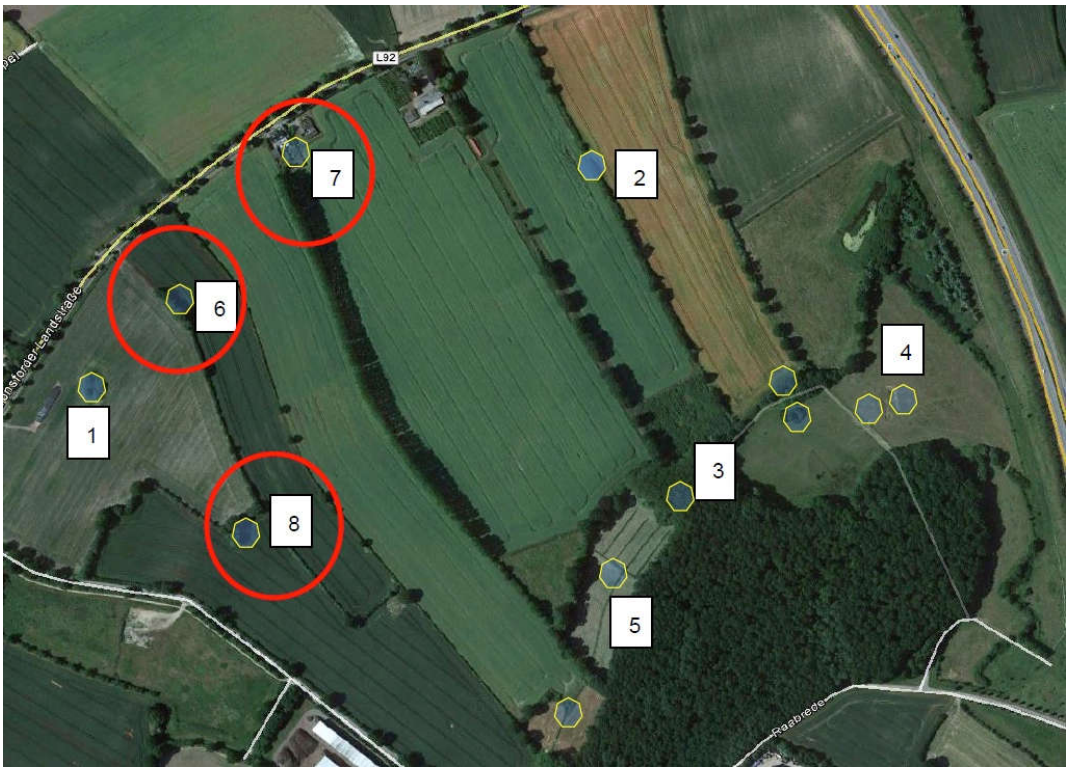


Abbildung 24: Untersuchungspunkte Amphibien, in rot= überplante Gewässer (Büro BBS 2021)

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:

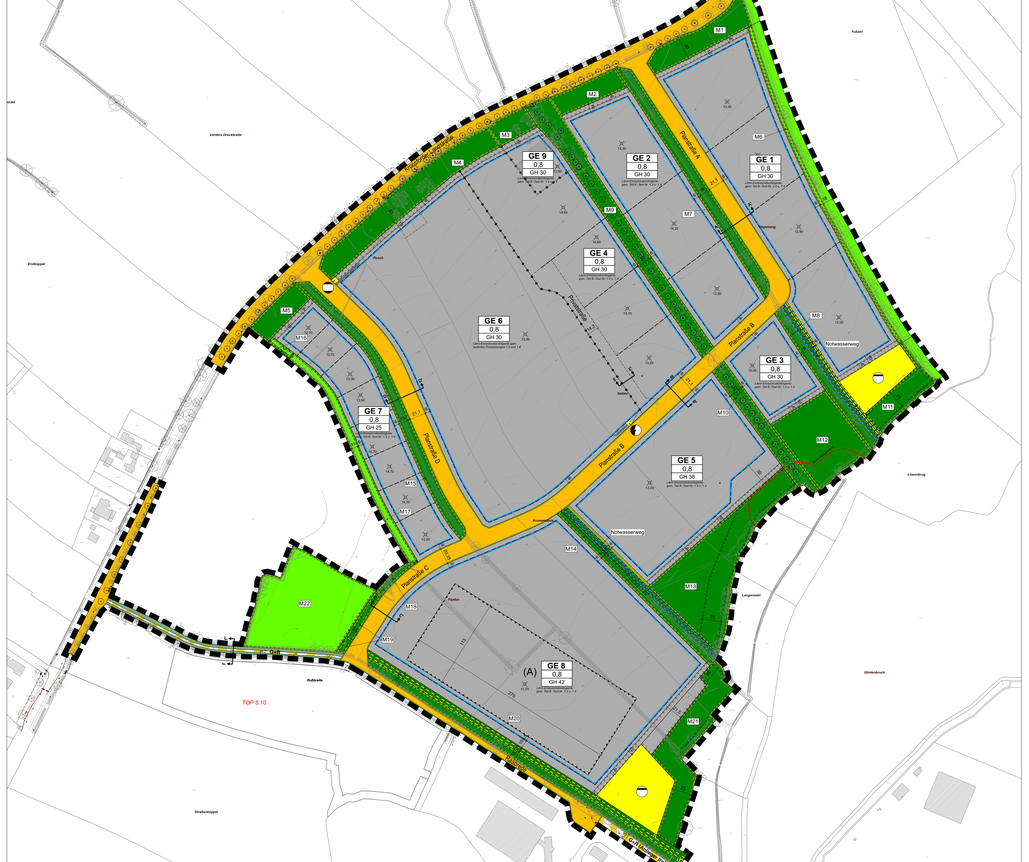
- ANDRESEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Bestandsplan Biotop- und Nutzungstypen zum B-Plan 15.04.00, Lübeck 25.08.2021;

- 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

G+R — Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Geh- und Radweg

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Ver- und Ersorgungsflächen

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

Schnitt des Straßenprofils

Planunterlage

Vorhandene Gebäude mit Hausnummern

zu beseitigende Gebäude mit Hausnummern

Flurstücksgrenzen

z.B. — Flurstücksbezeichnung

Abgrenzung der Bereiche mit unterschiedlich hohen geplanten Geländeoberflächen

Bestandsbäume

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 Spielhallen und Einzelhandelsbetrieben zugelassen werden, soweit sie nachweislich und unmittelbar 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 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:

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	63	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 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 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 durch 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 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 Aufenthaltsräume nicht mehr als 15 % der Jahresstunden Gerüchen aus dem Biomasseweg 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 Hofgefäßen), welches nicht durch Regenwassernutzung zeitnah 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 Glindebruchniederung 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 In dem 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 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 1 Baum je 400 m².

Ausnahmsweise kann auf die Anzahl der zu pflanzenden Bäume auch eine Anrechnung von sonstigen Maßnahmen erfolgen, die nachweislich der Verminderung 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 hiervon Grundstücksflächen 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. 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 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, zu anpflanzen 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 Überflutungsmaßnahmen angrenzen, sind die Grundstücke in einer Tiefe von mindestens 6 m wie folgt zu begrünen und zu bepflanzen. Die Pflanzungen sind auf 20 m Länge mit einer Mindestbreite von 3 m auszuführen. Auf jeweils 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 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 Stellplätzen 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 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. Das gilt nicht für die Straßenabschnitte mit Grundstückszufahrten. Der Pflanzstreifen darf mit der geplanten Muldenentwässerung kombiniert werden.

Zwischen Parkplätzen sind im 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 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 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 notwendige Zufahrten). Lücken 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 Glindebruch frühestens 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 (Pflanzabstand 1,5 m x 1,5 m) und Bäumen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C, Pflanzabstand 15 m) zu bepflanzen; entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen. 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 für 5 Jahre ab der Pflanzung (Knickneuanlagen) bzw. Herstellung (vorhandene Knicks) zu Nutzung durch Beweidung, 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 breite 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 Alleebäumen 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 (Gründsche Raabrede) ist der vorhandene Knick zu erhalten und durch 8 m breite Wall mit einem Kern aus einheimischen Boden und einer 20 cm starken Oberbodenandeckung zu erstellen. Dieser ist versetzt in drei Reihen mit Sträuchern (1,5 m x 1,5 m Abstand) und Bäumen (Artenauswahl gemäß Pflanzliste C, Pflanzabstand 15 m) zu bepflanzen; entsprechend der Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen. Die Knickneuanlagen sind mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.18 Im Bereich der Maßnahmenfläche M13 sind die vorhandene Obstwiese sowie der vorhandene Knick zu erhalten. Der vorhandene Knick ist gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (2017) zu pflegen.

7.19 Im Bereich der Maßnahmenfläche M11, M13 und M21 ist zur Absichtnung der Glindbruchniederung parallel zur Grenze des Gehölzgrenzstreifens ein 25 m breiter Gehölzgürtel (gemessen ab Knickfuß der vorhandenen Knicks oder ab der südstlichen Grenze des Gehölzgrenzstreifens) anzulegen. Dieser ist auf 20 m Länge der westliche C (Pflanzabstand 1 x 1 m) anzulegen und mit einem Wildschutzzaun zu versehen.

7.20 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.

7.21 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 Wechselwirkung mit Blühstreifen und Brachflächen hergestellt. Landbau mit Bewirtschaftungsauflagen für den Vogelschutz erfolgen (z.B. Anlage von Brachstreifen, 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. Ausgenommen sind mit 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 10 m² nicht überschreiten.

13.3 Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind unzulässig. Selbstleuchtende und angestrahlte Werbeanlagen sind zulässig.

13.4 Bewegliche Werbeanlagen sind mit Ausnahme von Fahnen sind unzulässig. Je Gewerbebetrieb sind höchstens drei Werbefahnen sowie bis zu zwei freistehende Werbeanlagen zulässig. Die freistehenden Werbeanlagen sind in der Art 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 Gesamthöhe von 6 m² 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 in nicht 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 zu begrünen. Dachaufbauten, die um mehr als 2 m über die Dachhaut hinausragen, sind in ihrer Farbgebung aufzuweisen.

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 – 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 § 21 Abs. 1 Schleswig-Holsteinischen Gesetzes zum Schutz der Natur (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 der Stadt Lübeck, Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Baurordnung, Mühlendamm 22 in 23552 Lübeck, zur Einsicht bereit.

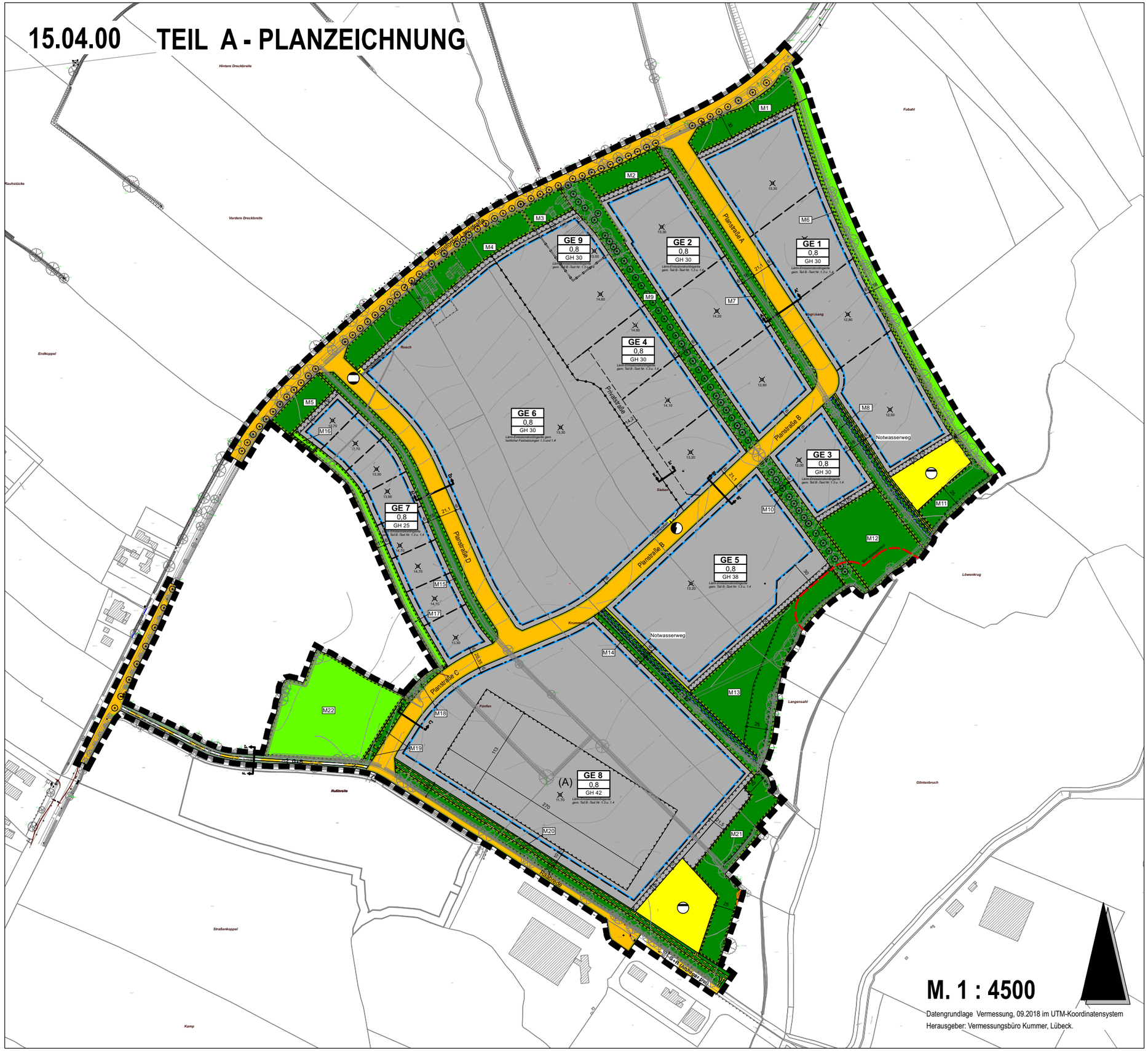
B Oberflächenentwässerung

Für die Einleitung von Niederschlagswasser von den Gewerbegrundstücken in die Kanalisation ist auf qDr = 15 l/(s*ha) Nennbetrag. 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-/Rigolensysteme und Retentionsdächer. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, sollte das auf privaten Parkplatzflächen anfallende Niederschlagswasser direkt in die Pflanzbeete 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.

15.04.00 TEIL A - PLANZEICHNUNG



M. 1 : 4500

Datengrundlage Vermessung, 09.2018 im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Vermessungsbüro Kummer, Lübeck.

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

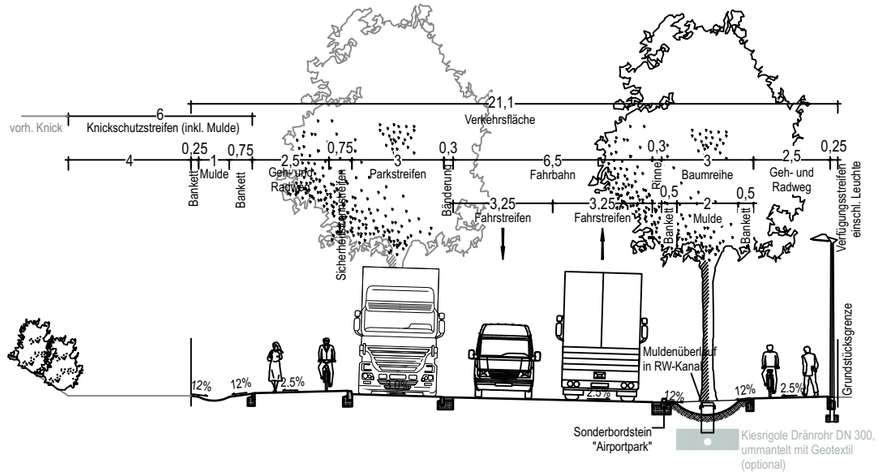
Hansestadt LÜBECK

Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 610 Stadtplanung und Bauordnung

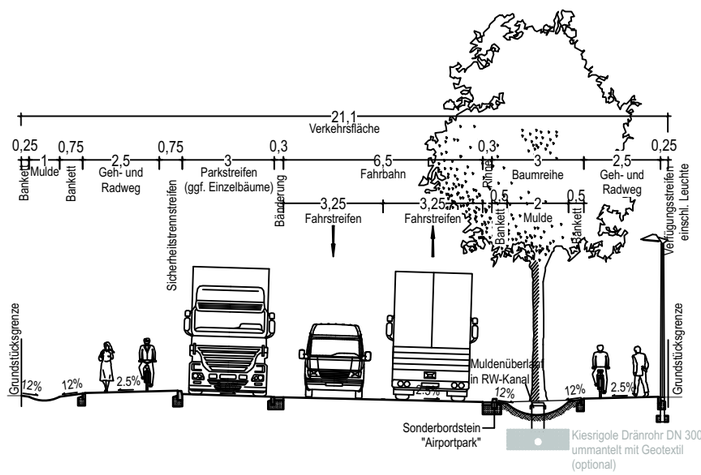
Stand vom 04.04.2022

15.04.00 TEIL A - DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

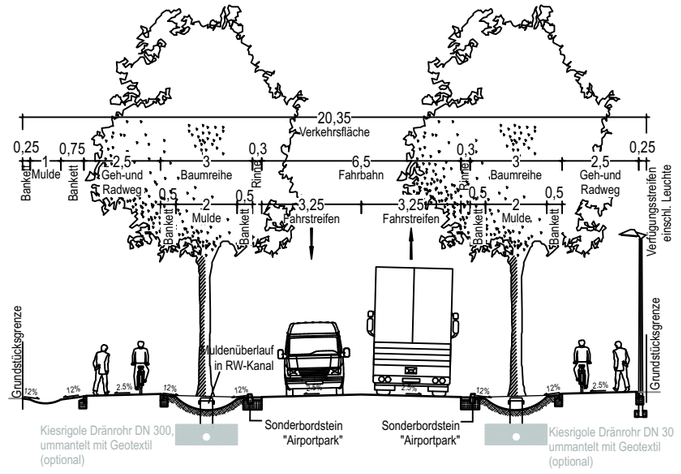
Regelquerschnitt A - A'
Planstraße A
M 1:200



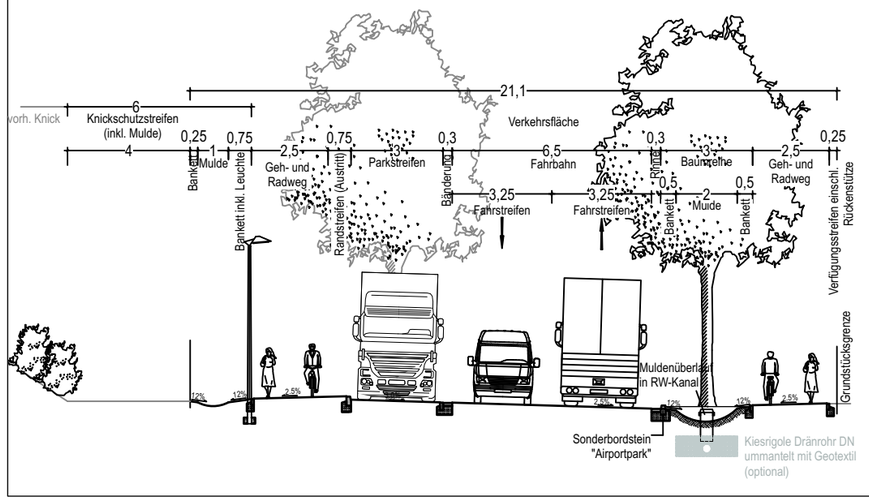
Regelquerschnitt B - B'
Planstraße B
M 1:200



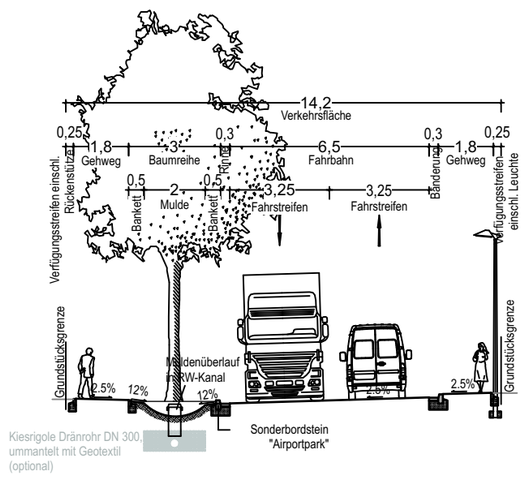
Regelquerschnitt C - C'
Planstraße C
M 1:200



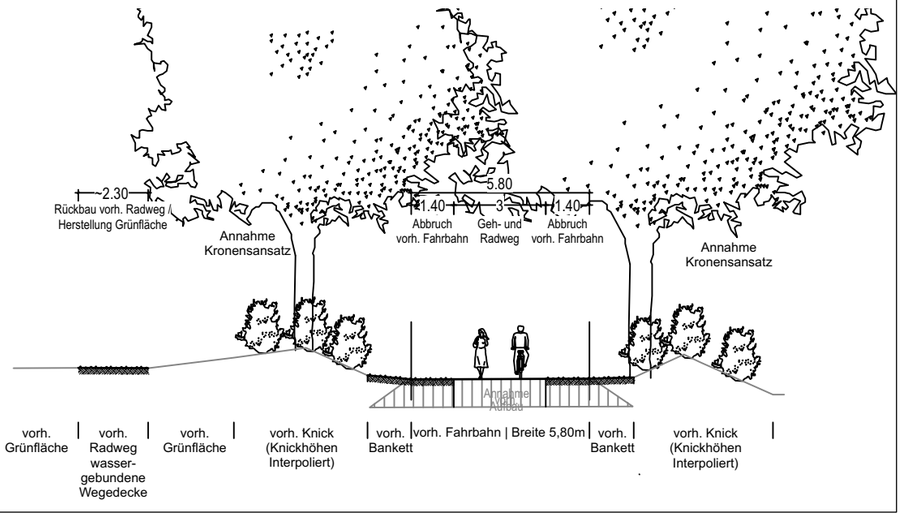
Regelquerschnitt D - D'
Planstraße D
M 1:200



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

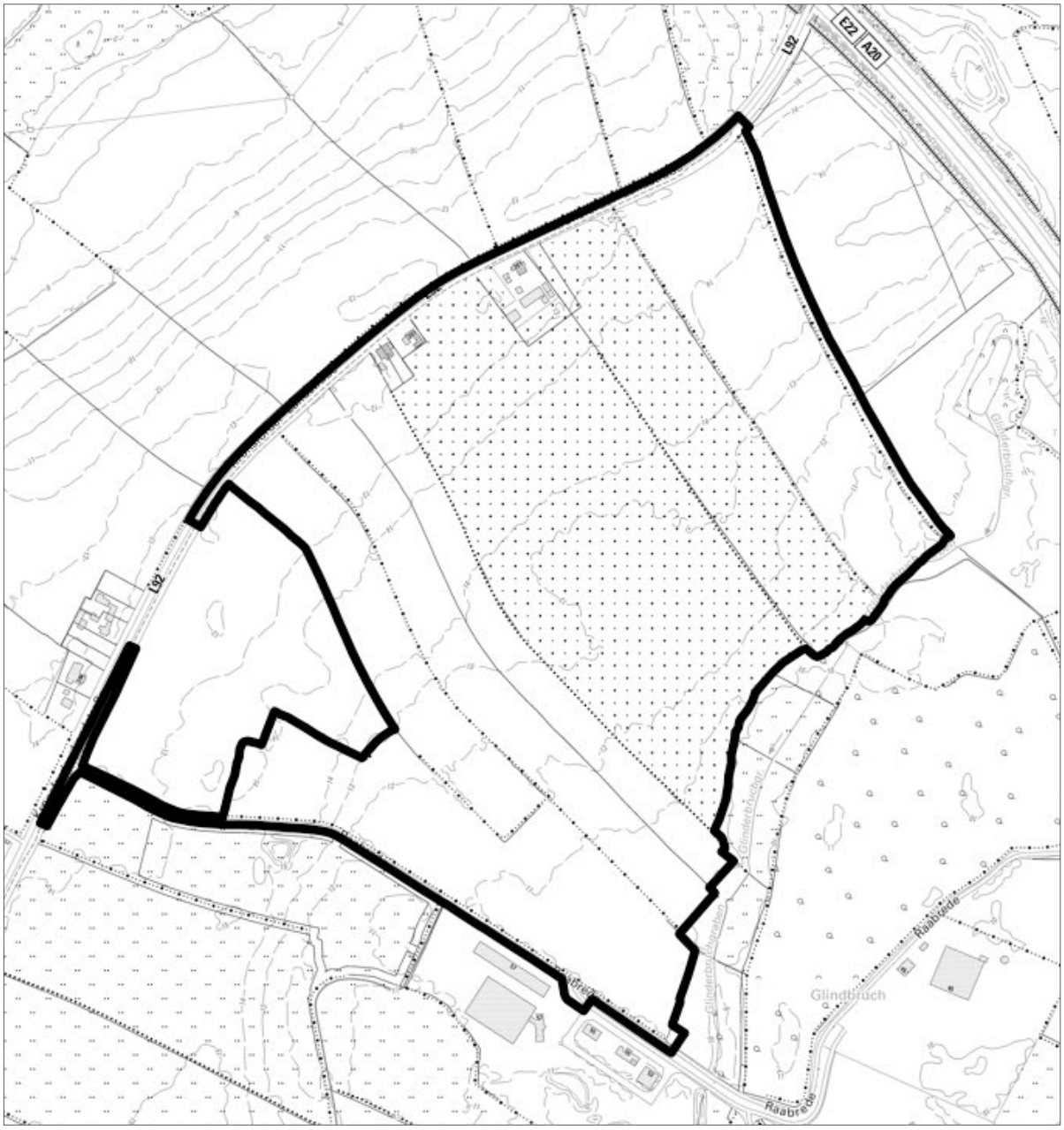
BEGRÜNDUNG

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.

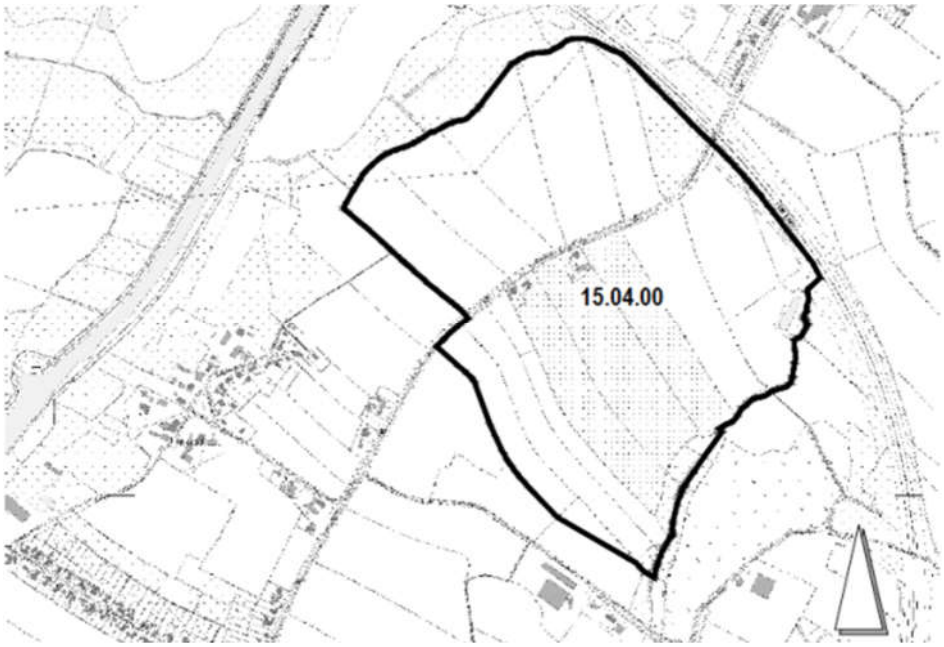


Abbildung 1: Abgrenzung Aufstellungsbeschlüsse

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.

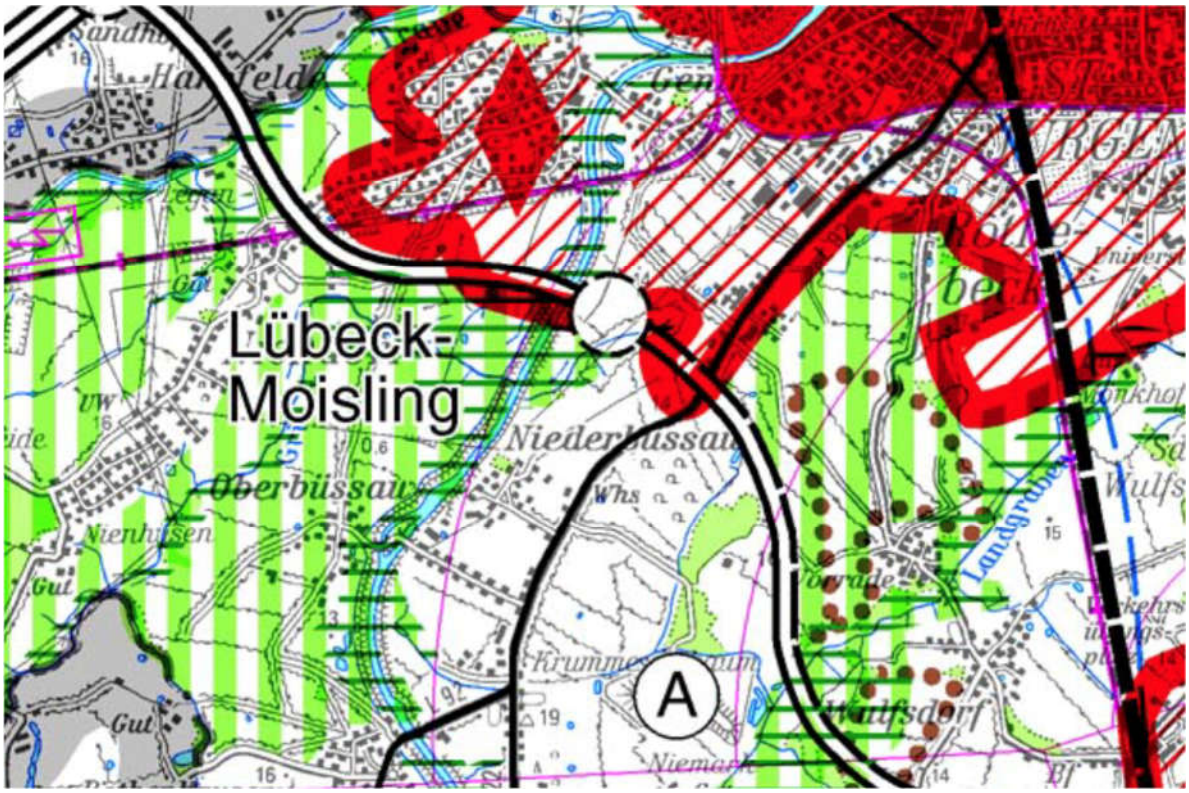


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem geltenden Regionalplan

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.

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 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.

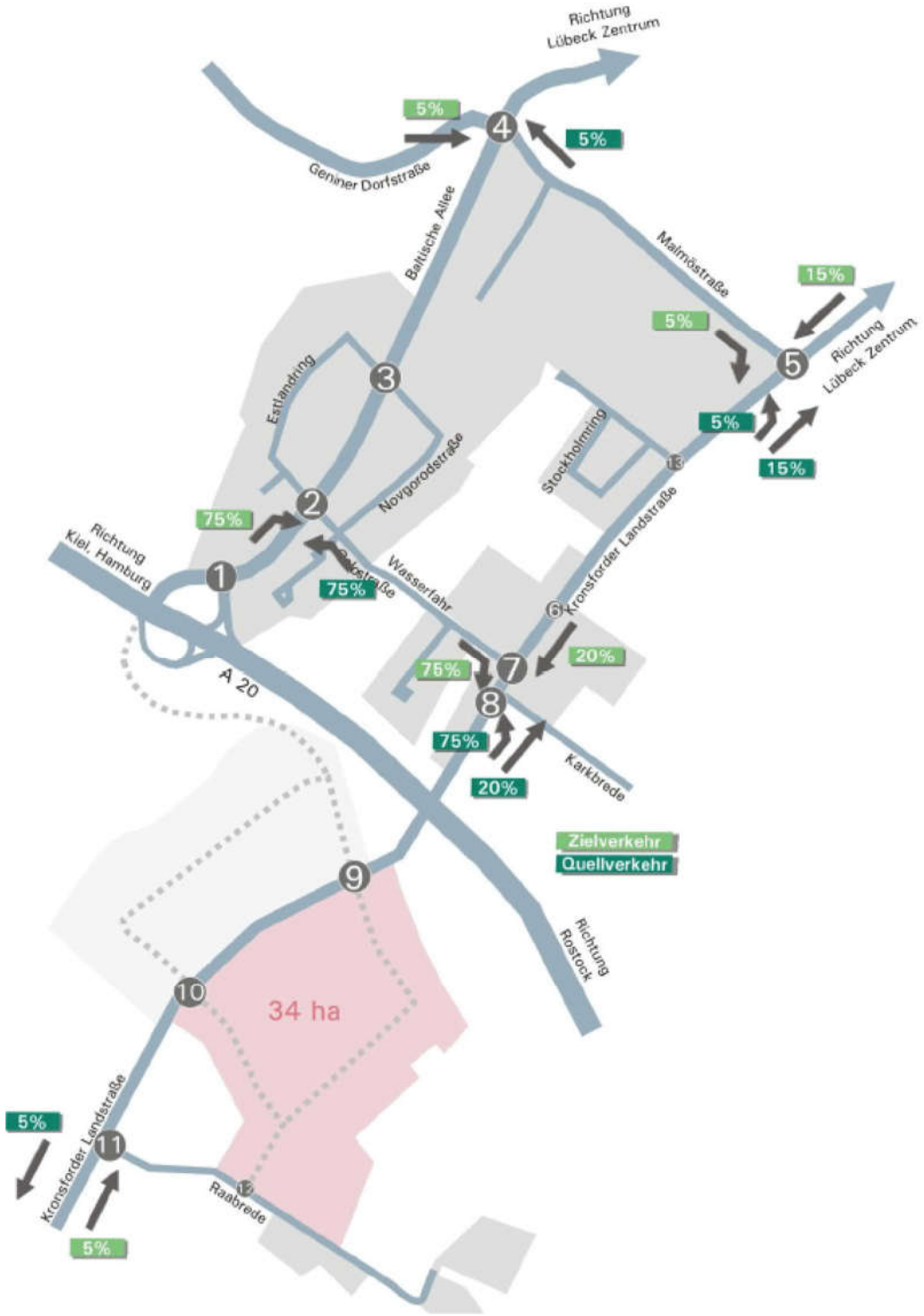


Abbildung 3: Lage im Straßennetz; Verteilung Ziel- und Quellverkehre; SHP Ingenieure Juli 2019

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.

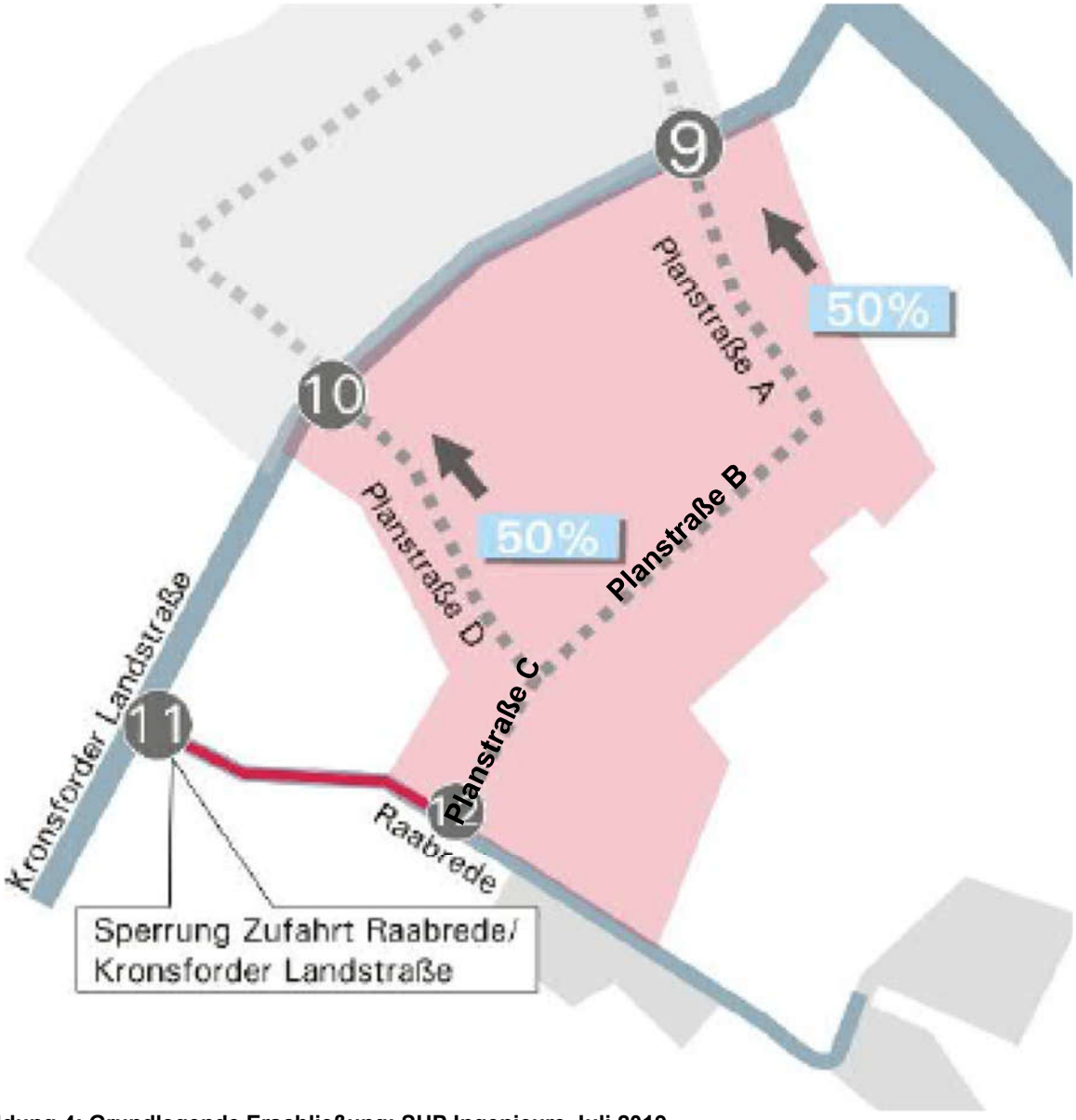


Abbildung 4: Grundlegende Erschließung; SHP Ingenieure Juli 2019

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).

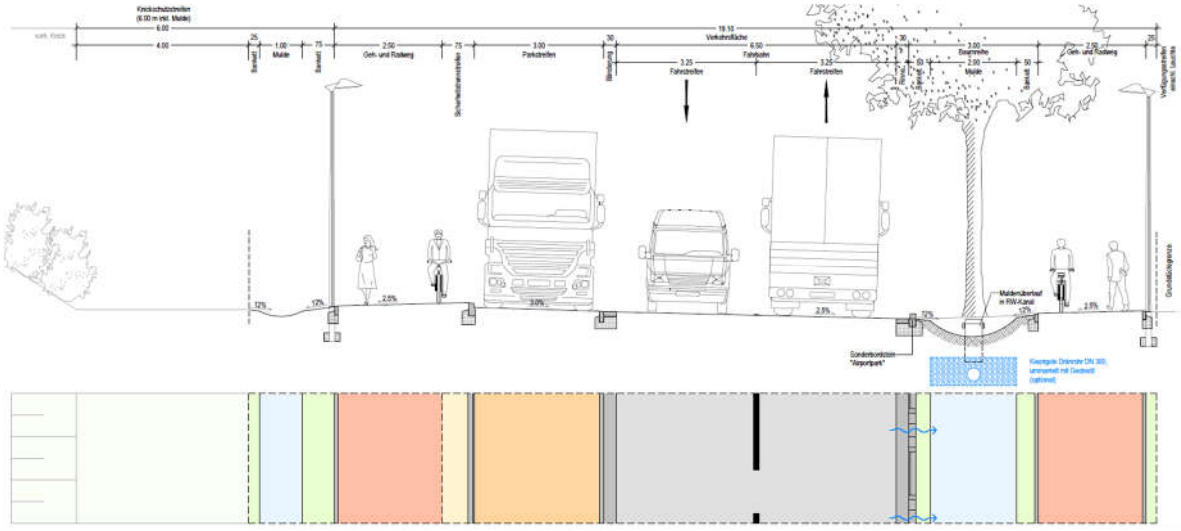


Abbildung 5: Regelquerschnitt Planstraße A; Planungsbüro Hahm Januar 2022

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.

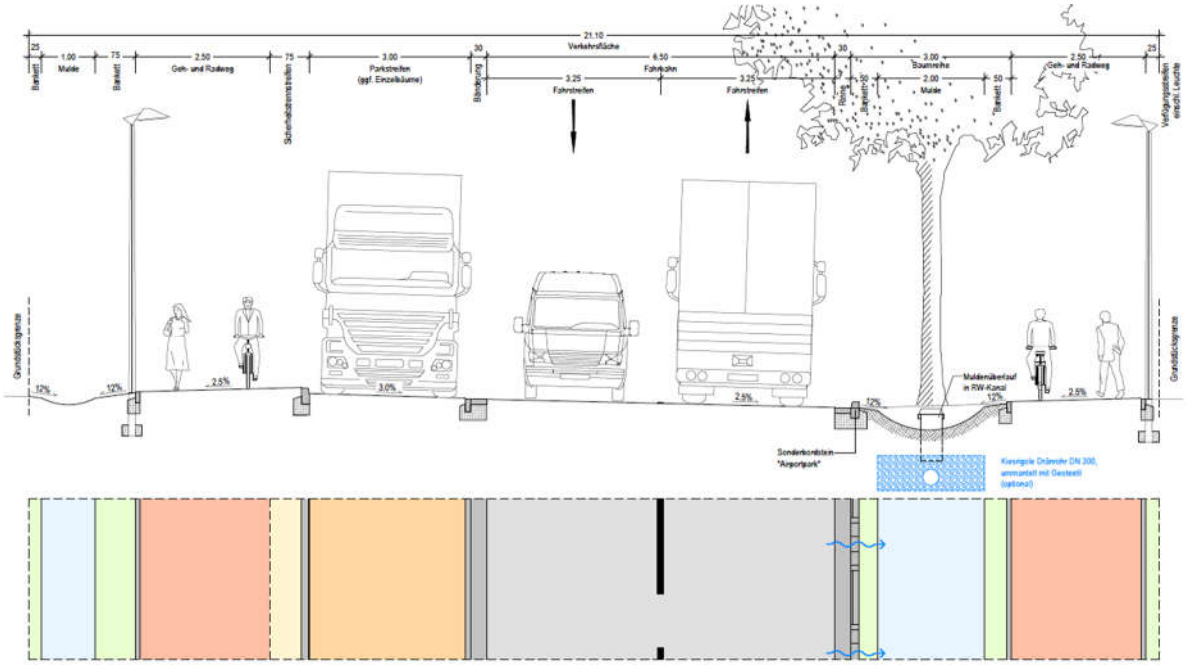


Abbildung 6: Regelquerschnitt Planstraße B; Planungsbüro Hahm Januar 2022

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).

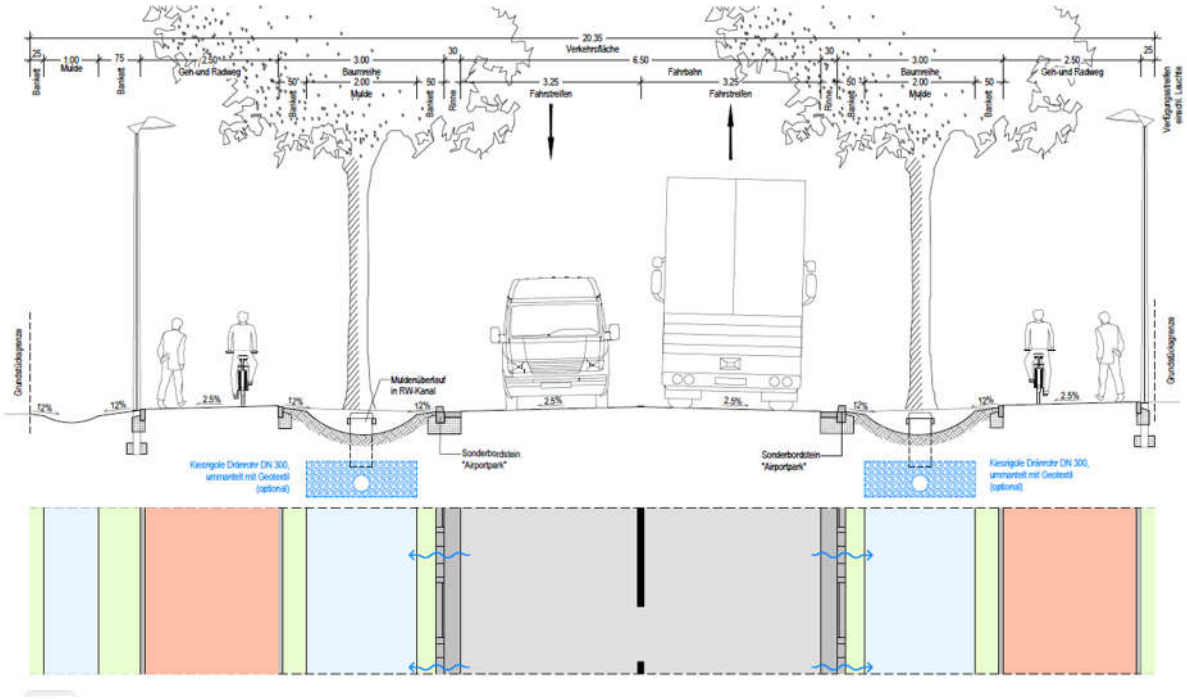


Abbildung 7: Regelquerschnitt Planstraße C; Planungsbüro Hahm Januar 2022

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.

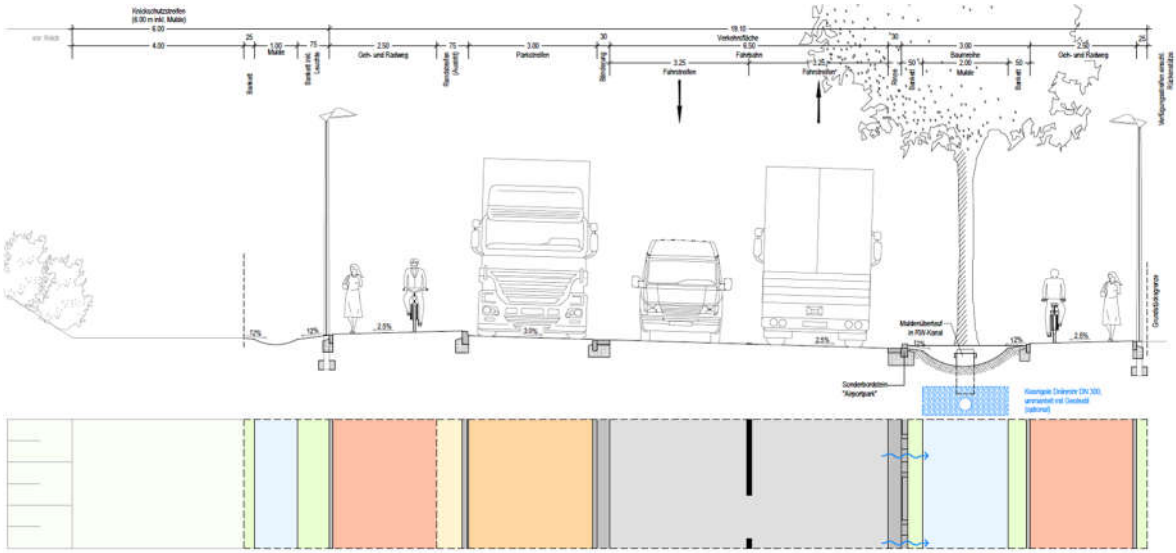


Abbildung 8: Regelquerschnitt Planstraße D; Planungsbüro Hahm Januar 2022

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.

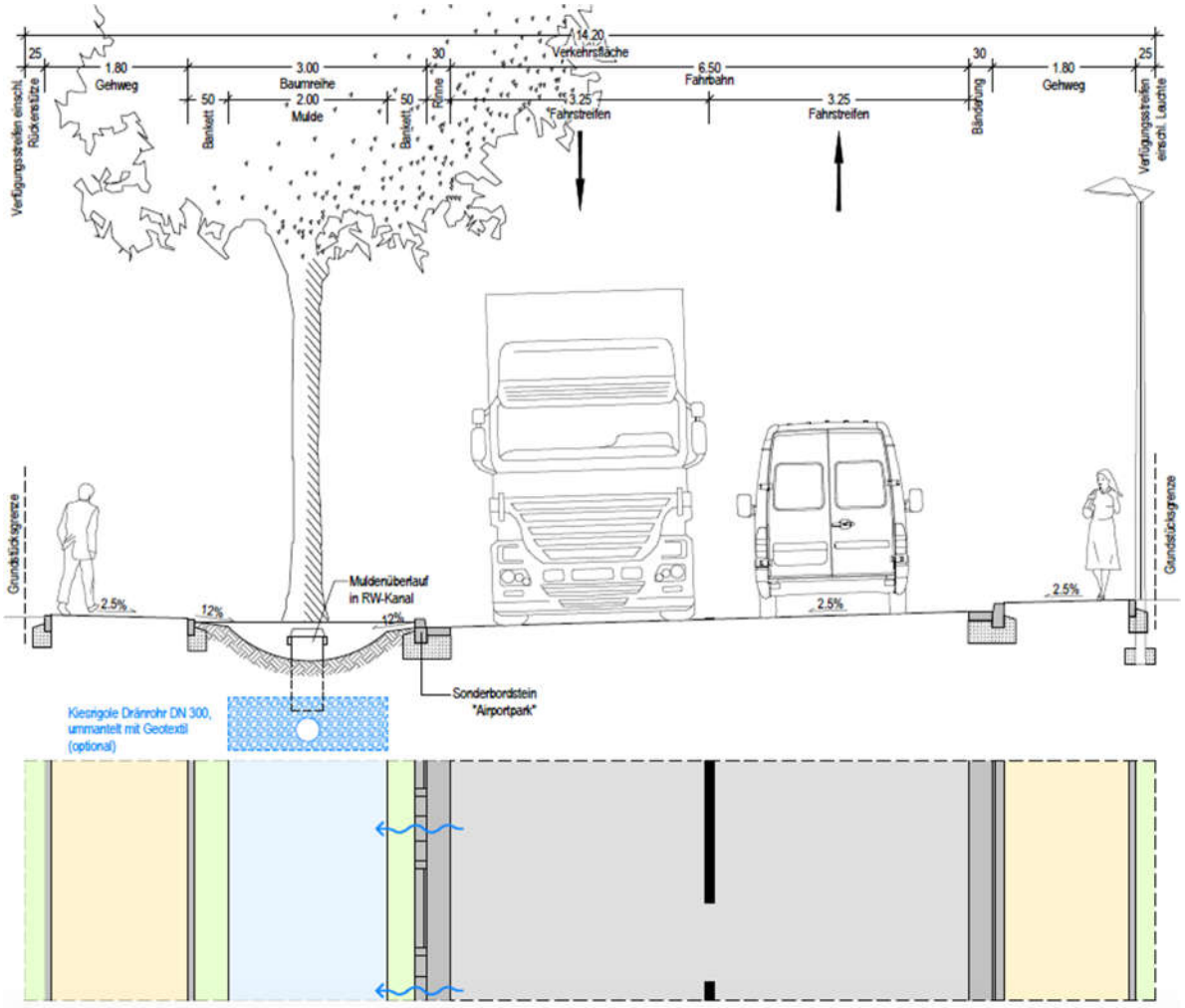


Abbildung 9: Regelquerschnitt Planstraße E; Planungsbüro Hahm Janaur 2022

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.

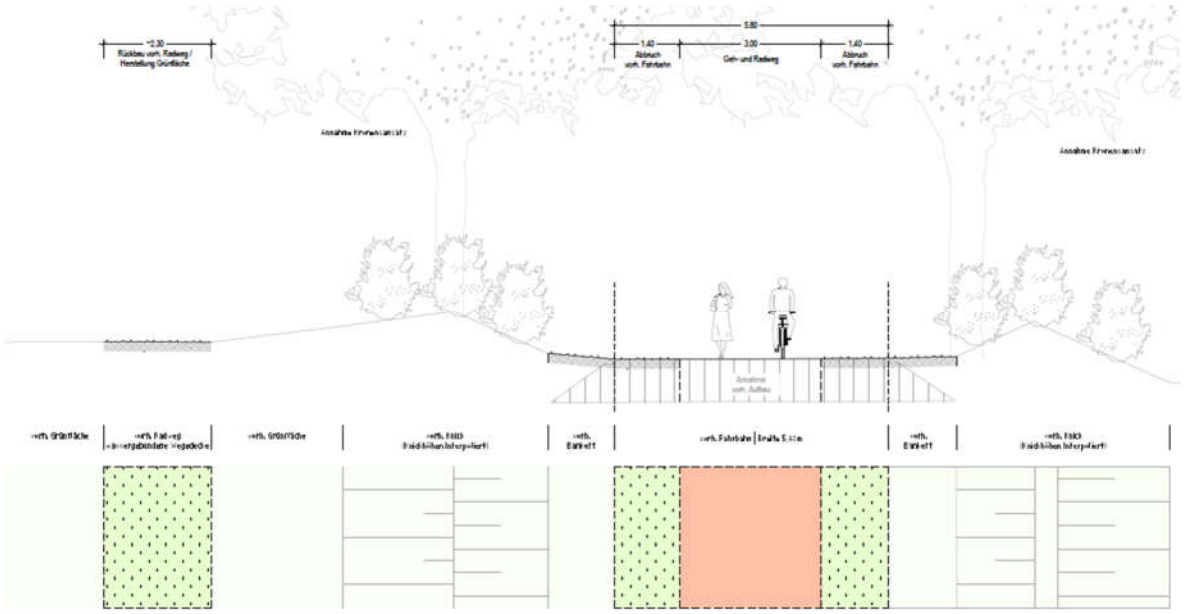


Abbildung 10: Regelquerschnitt Raabrede; Planungsbüro Hahm Januar 2022

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

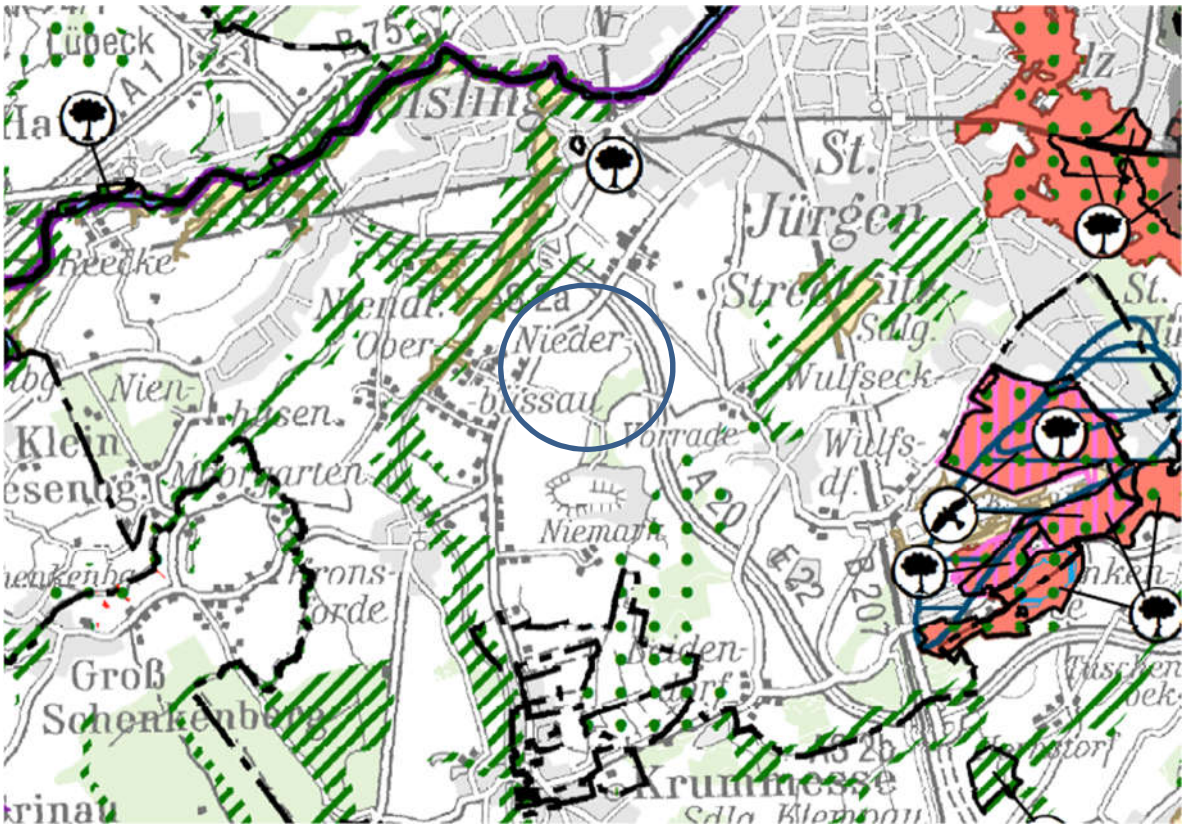


Abbildung 3: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 1 Blatt 2

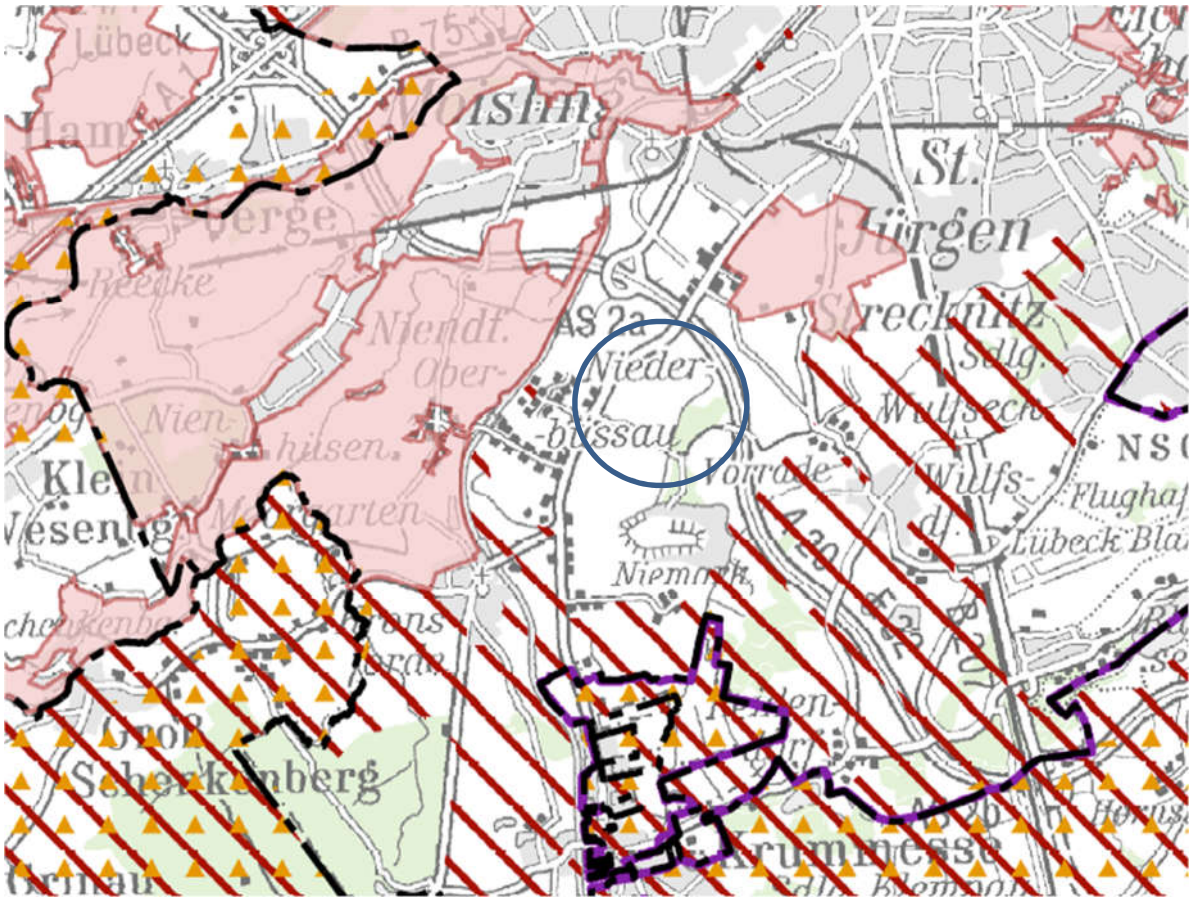


Abbildung 12: Ausschnitt Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, Hauptkarte 2 Blatt 2

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.

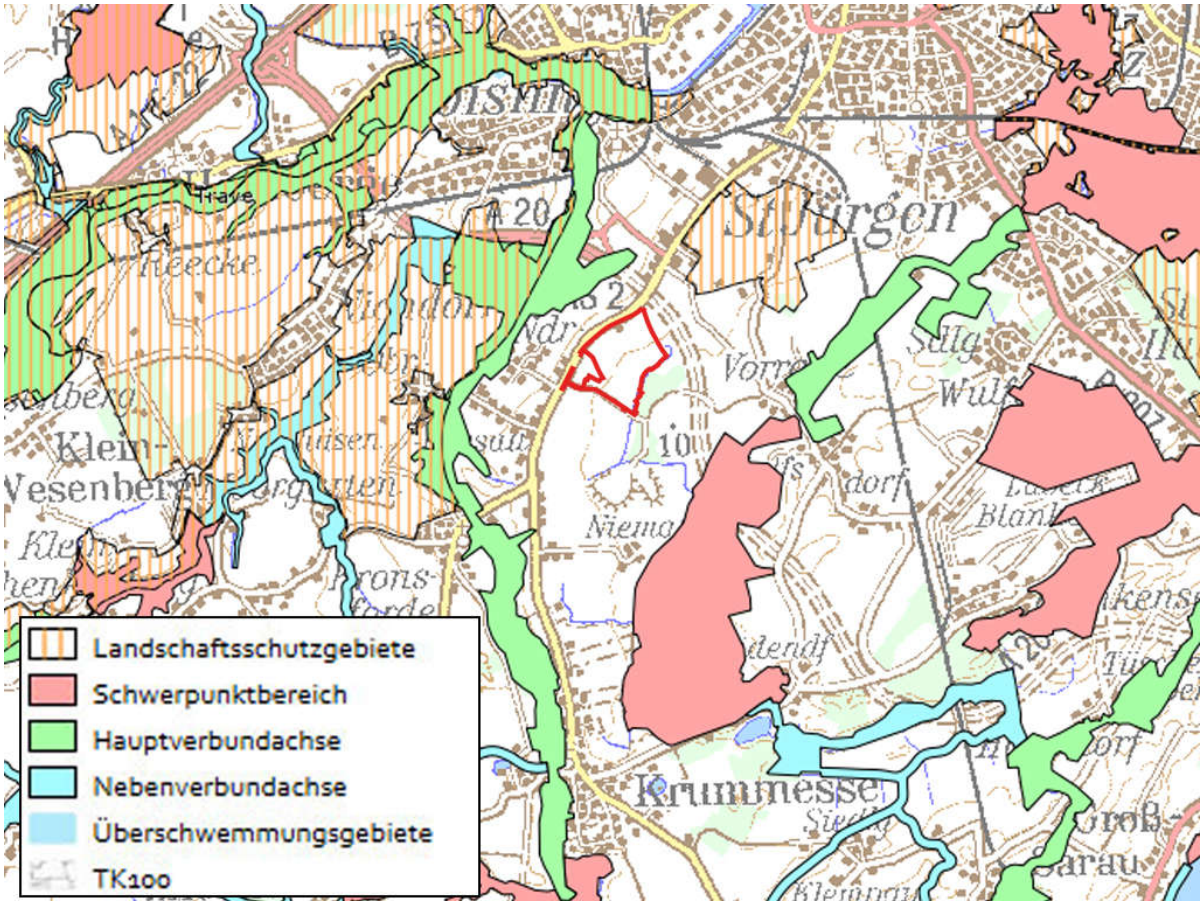


Abbildung 13: Schutzgebiete, NATURA 2000-Gebiete (Agrar- und Umweltatlas Schleswig-Holstein)

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.

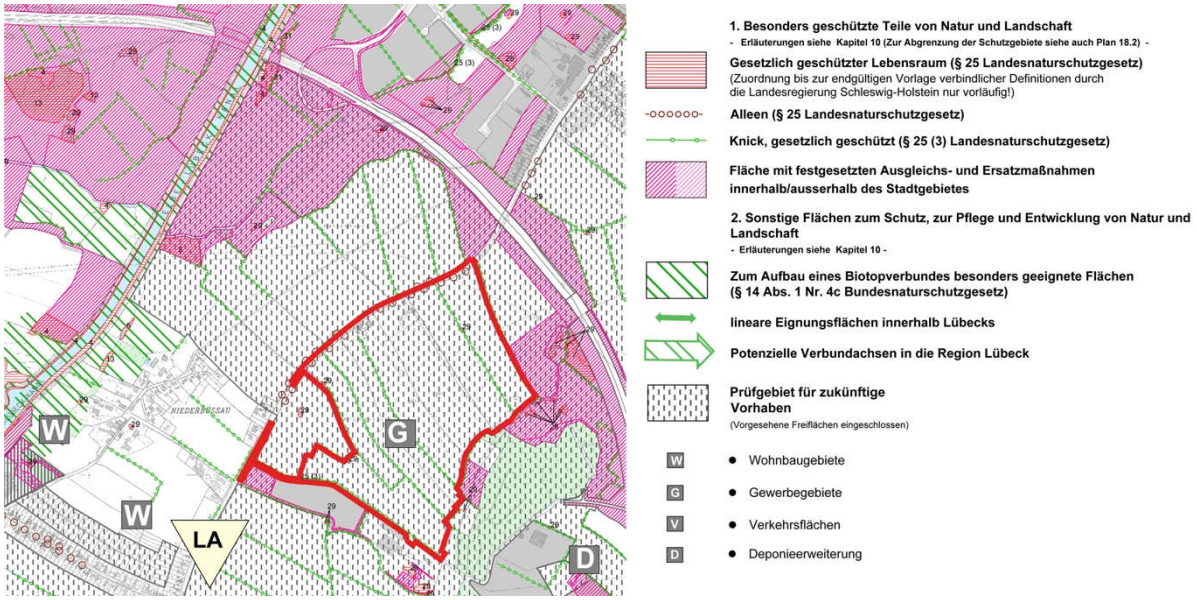


Abbildung 14: Gesamtlandschaftsplan: Entwicklungskonzept Blatt 1 Krummesse (Ausschnitt Plan 18.1c_1 von 2008)

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).

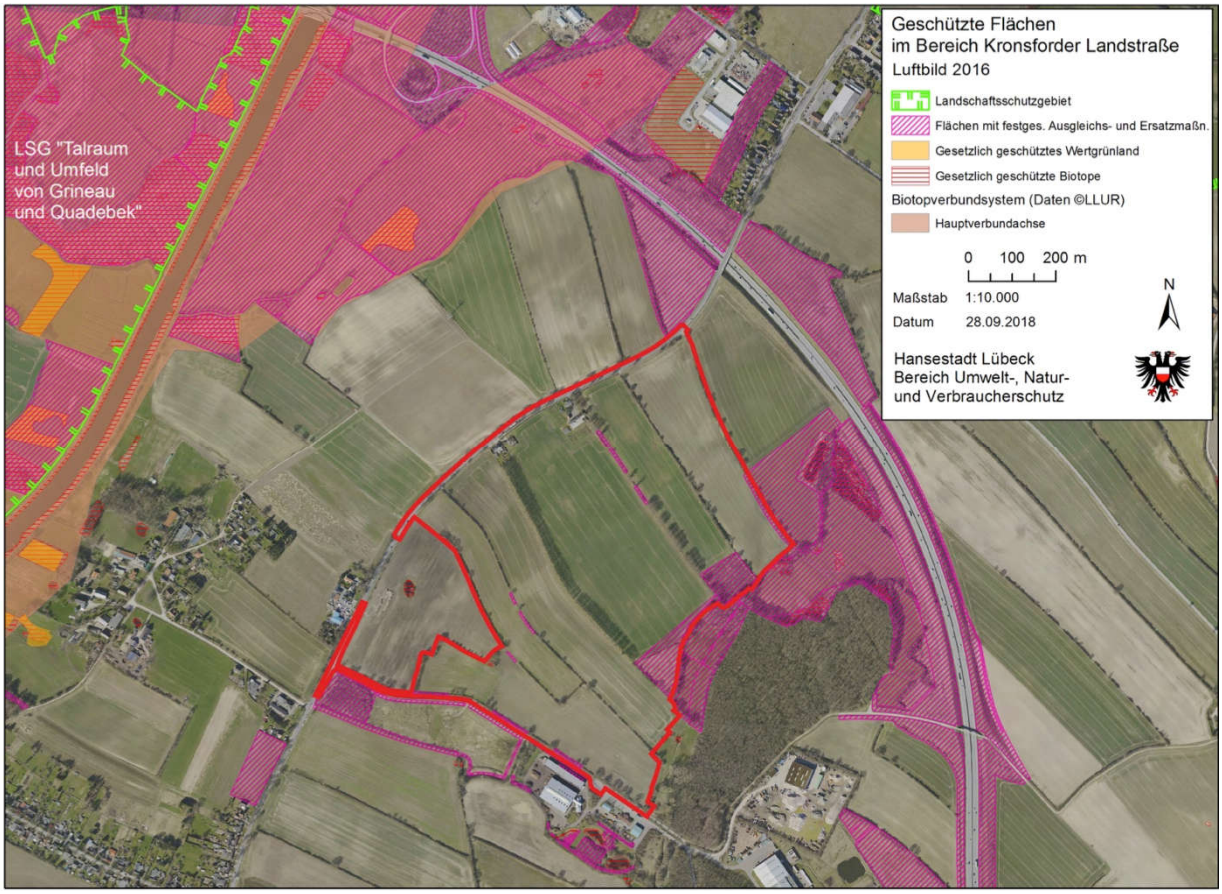


Abbildung 4: Überlagerung von Schutzkategorien: Festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, LSG, Biotopverbundflächen (Quelle: UNV 09/2018)

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.

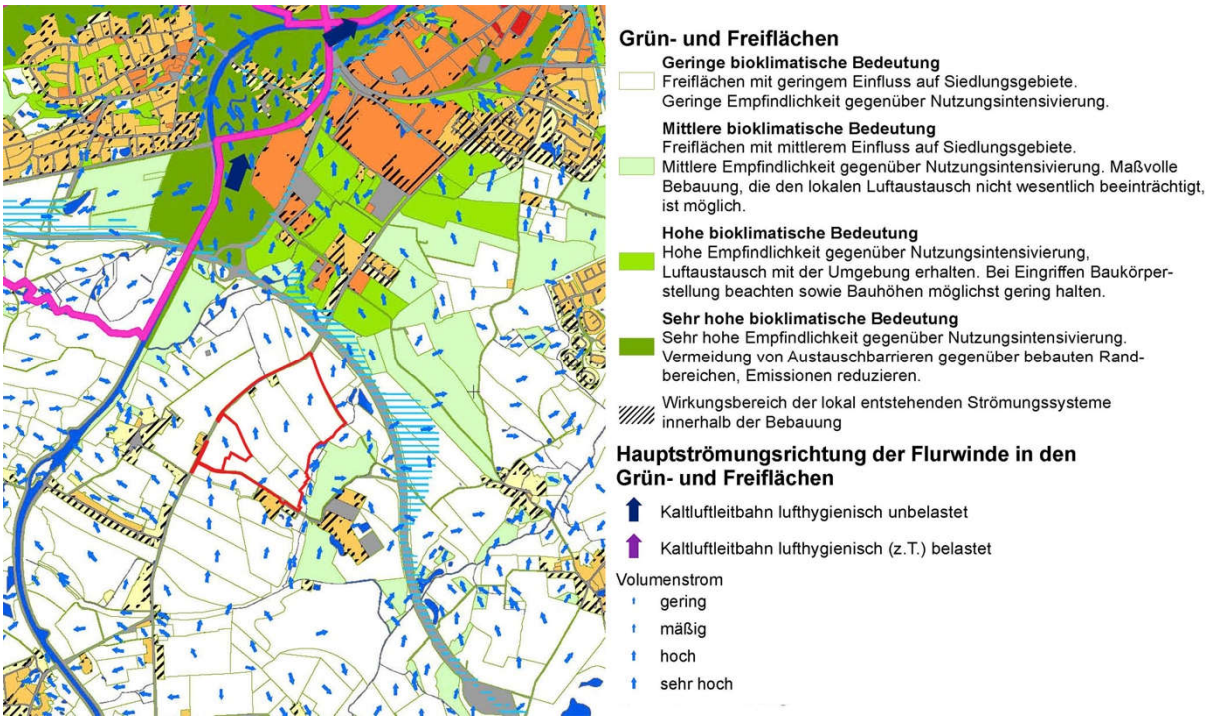


Abbildung 56: Klimaanalyse Lübeck, Planungshinweiskarte (Büro GeoNet 2016, Ausschnitt)

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.

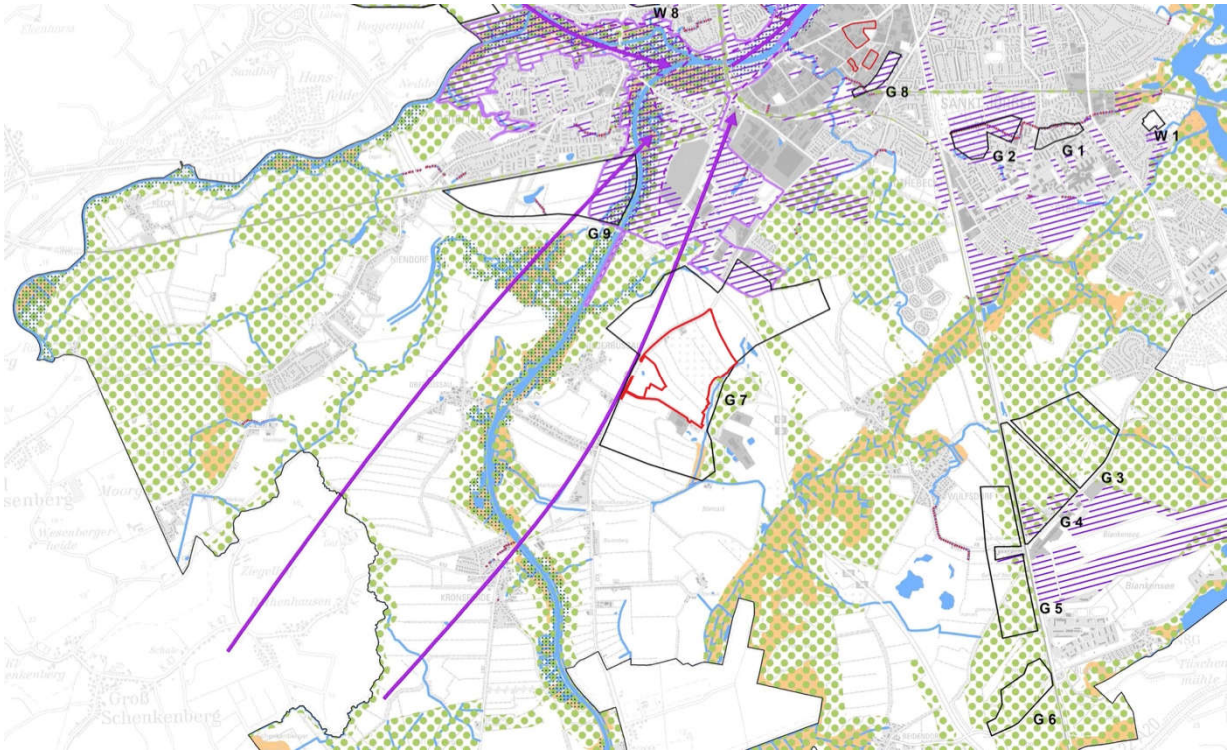


Abbildung 6: Klimaanpassungskonzept (Ausschnitt Maßnahmenkarte Blatt 2)

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).

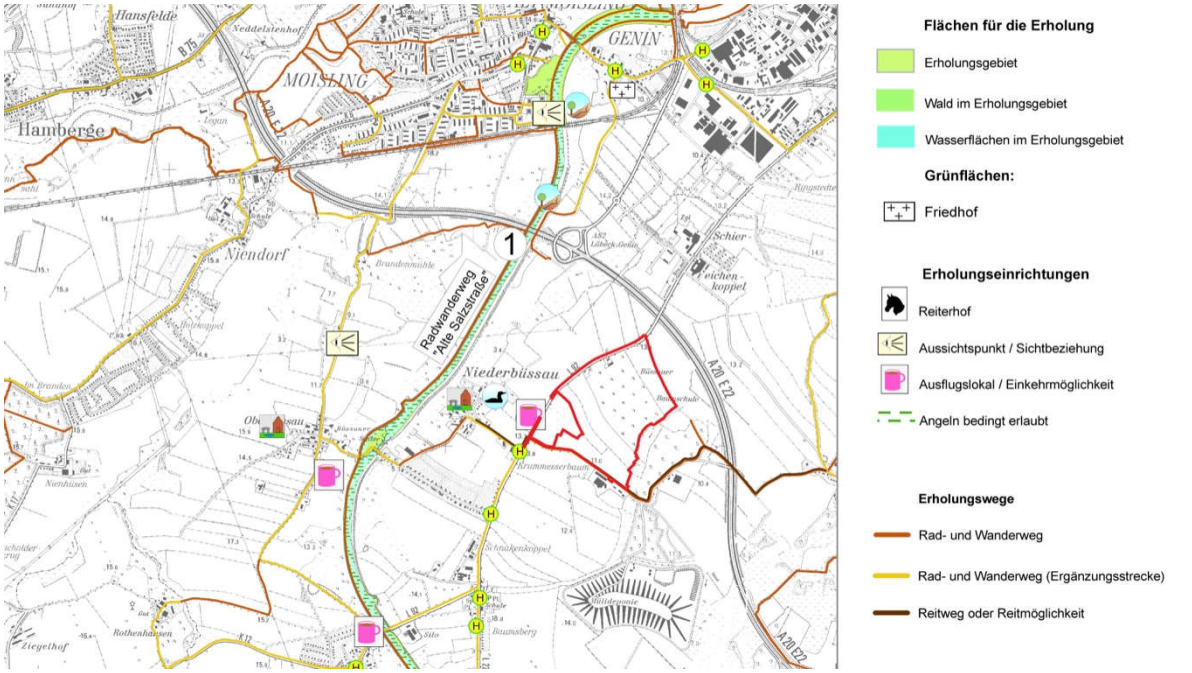


Abbildung 7: Ausschnitt Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK „Erholung in Lübeck“, Grundlagen, Blatt Süd

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 %.

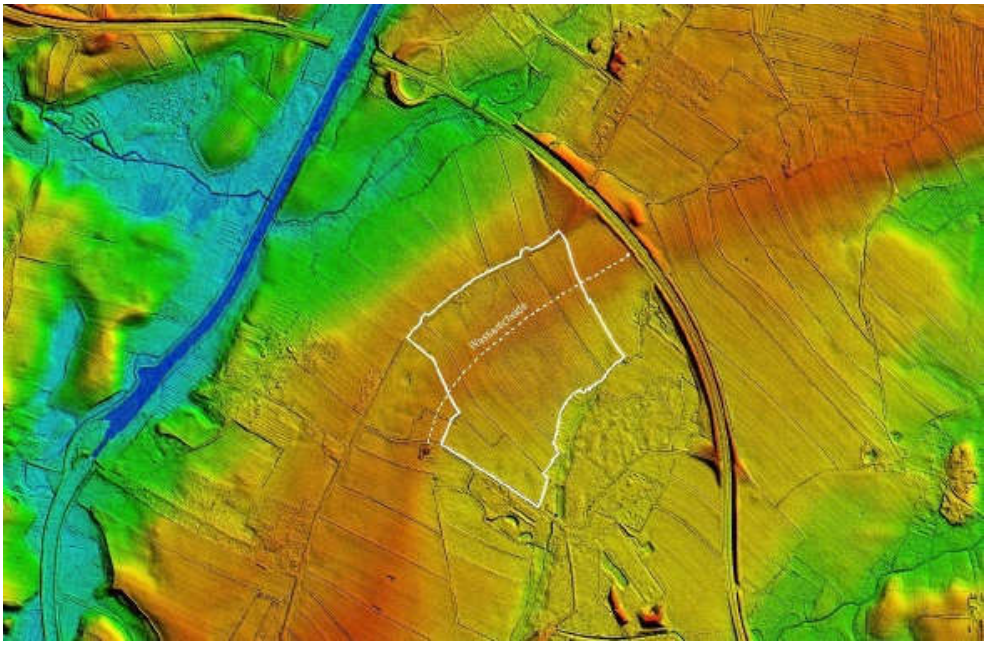


Abbildung 19: Geländerelief im Plangebiet (Lehners + Wittorf 2019)

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.

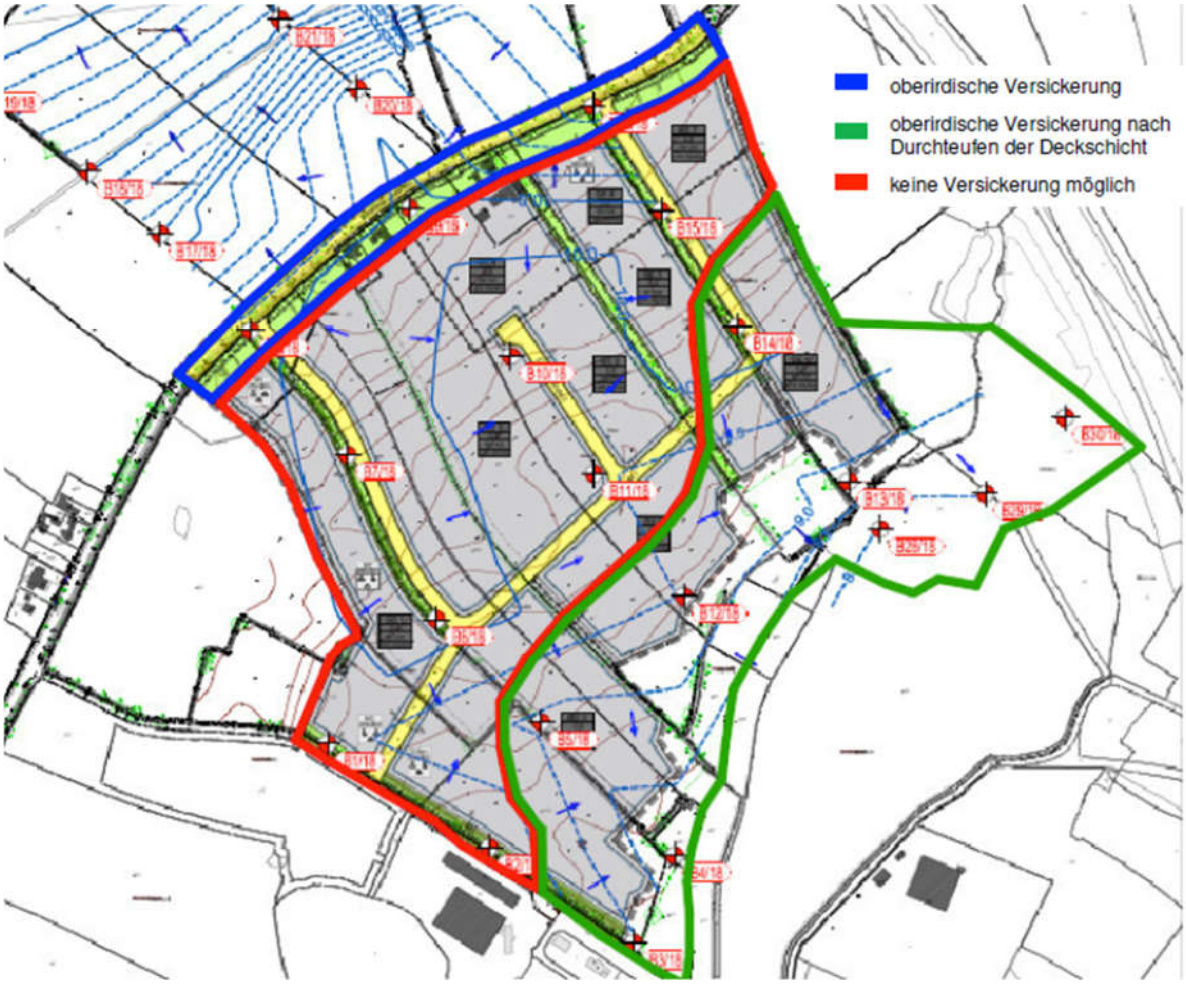


Abbildung 8: Versickerungskategorien (Lehners + Wittorf 2019)

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.

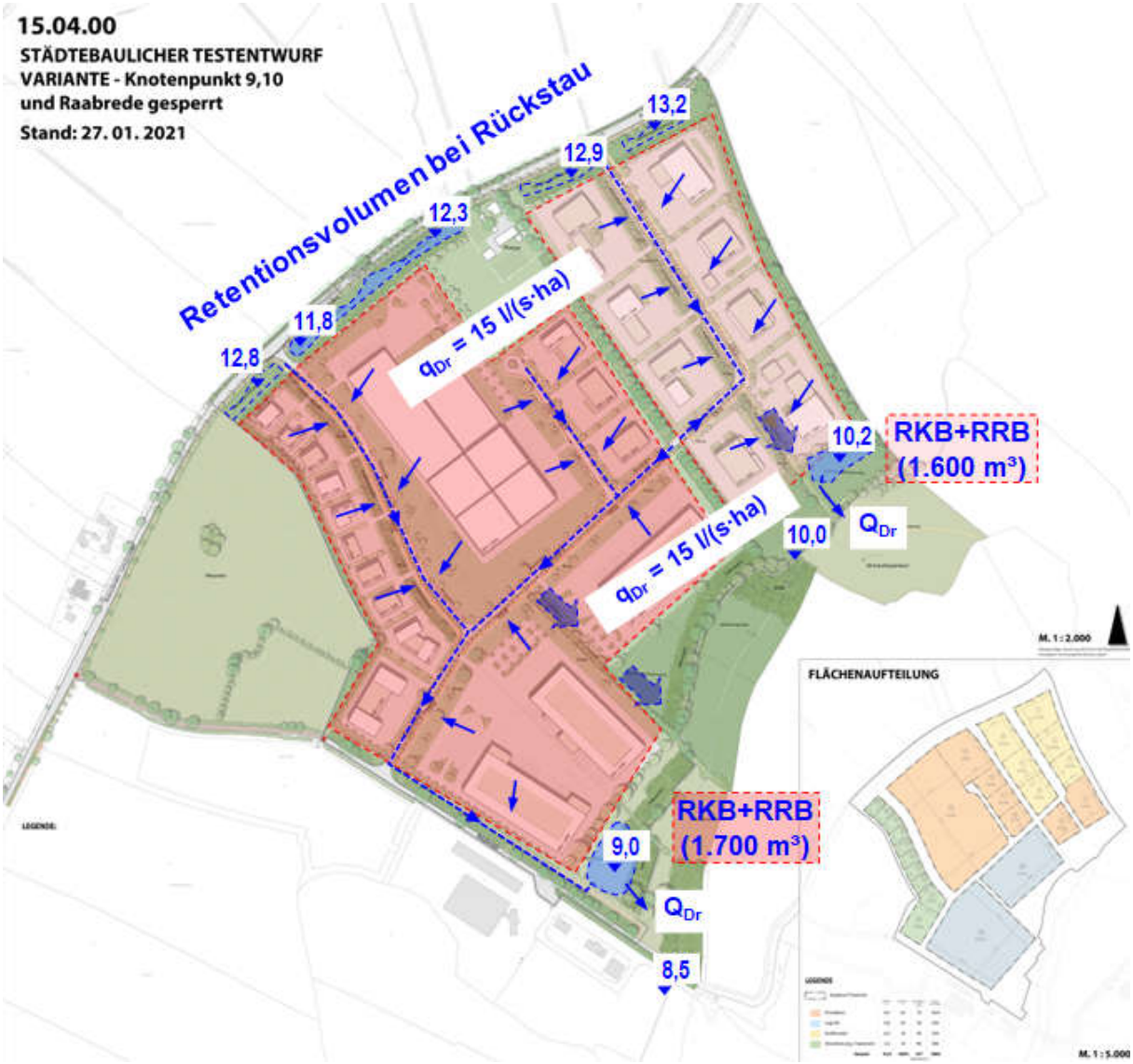


Abbildung 10: Regenwasserbewirtschaftungskonzept (Lehners + Wittorf 2021)

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.

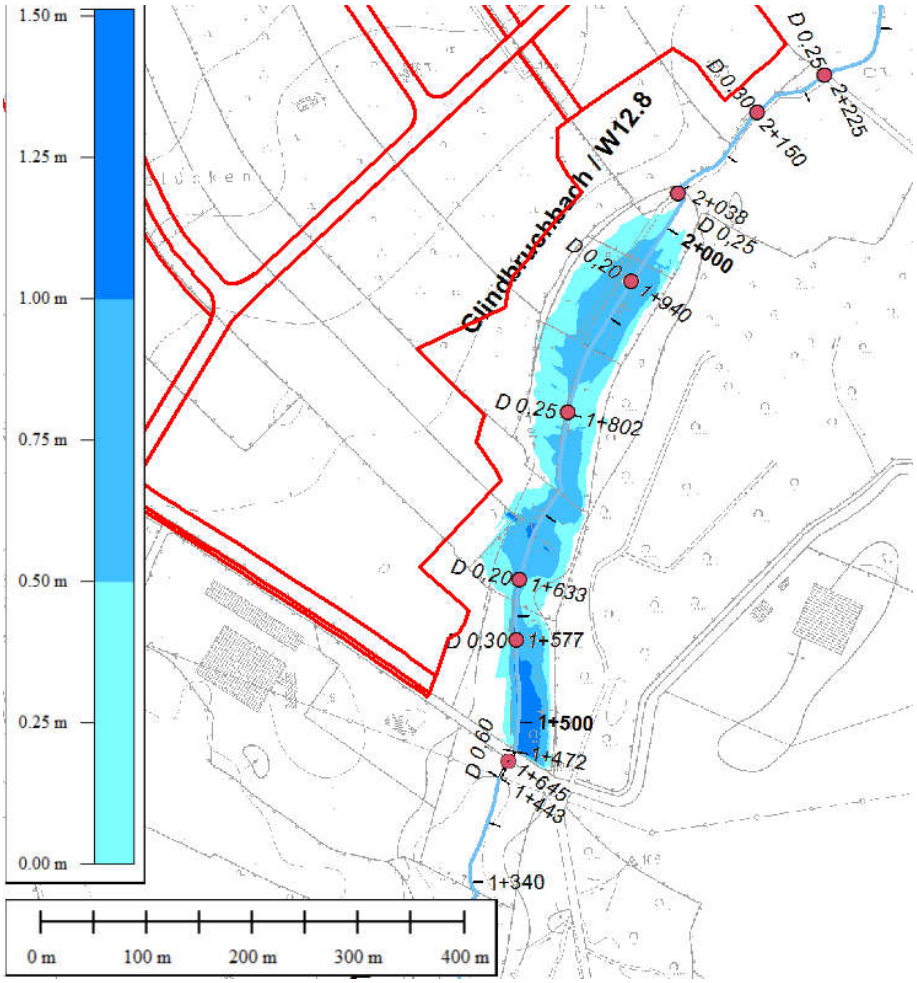


Abbildung 11: Überflutungsfläche Glindbruchbachniederung n=5a (Lehners + Wittorf 2021)

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

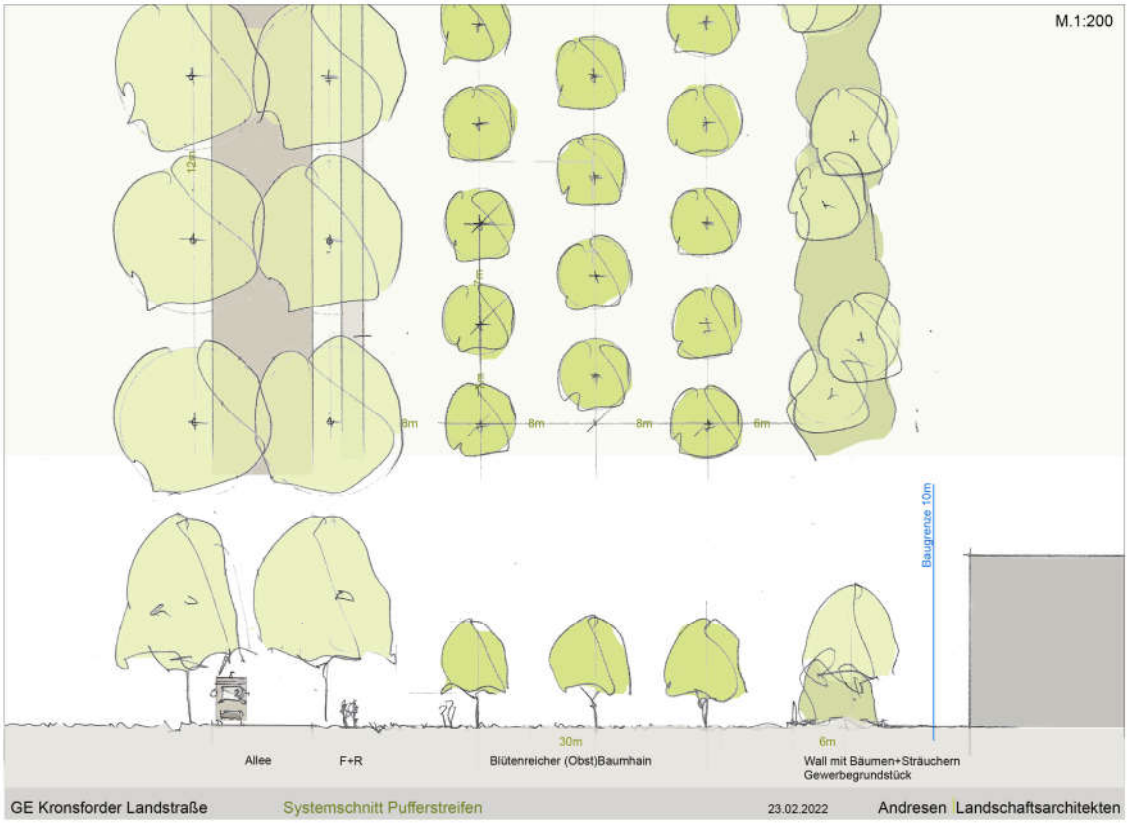


Abbildung 12: Hainartige Bepflanzung im Pufferstreifen an der Kronsforder Landstraße (Andresen Landschaftsarchitekten 2022)

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.

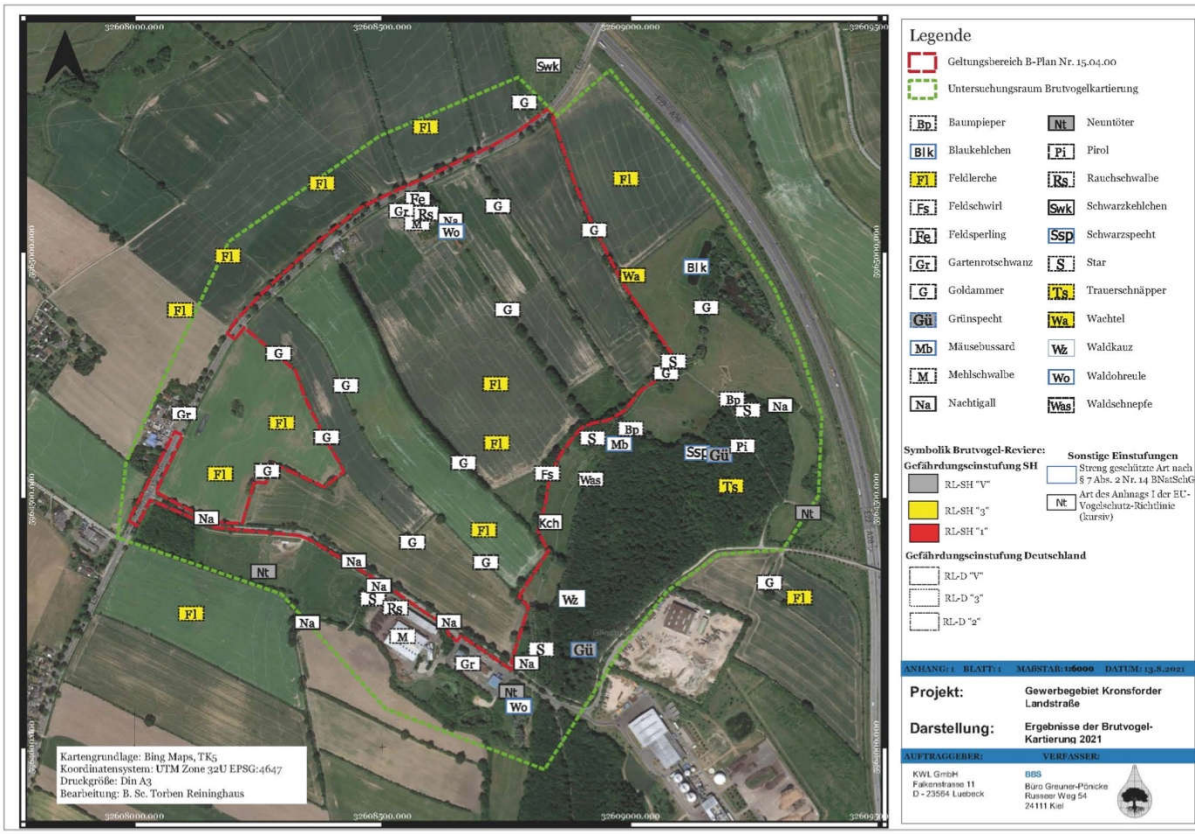


Abbildung 13: Ergebnisse der Brutvogelkartierung (Büro BBS 2021)

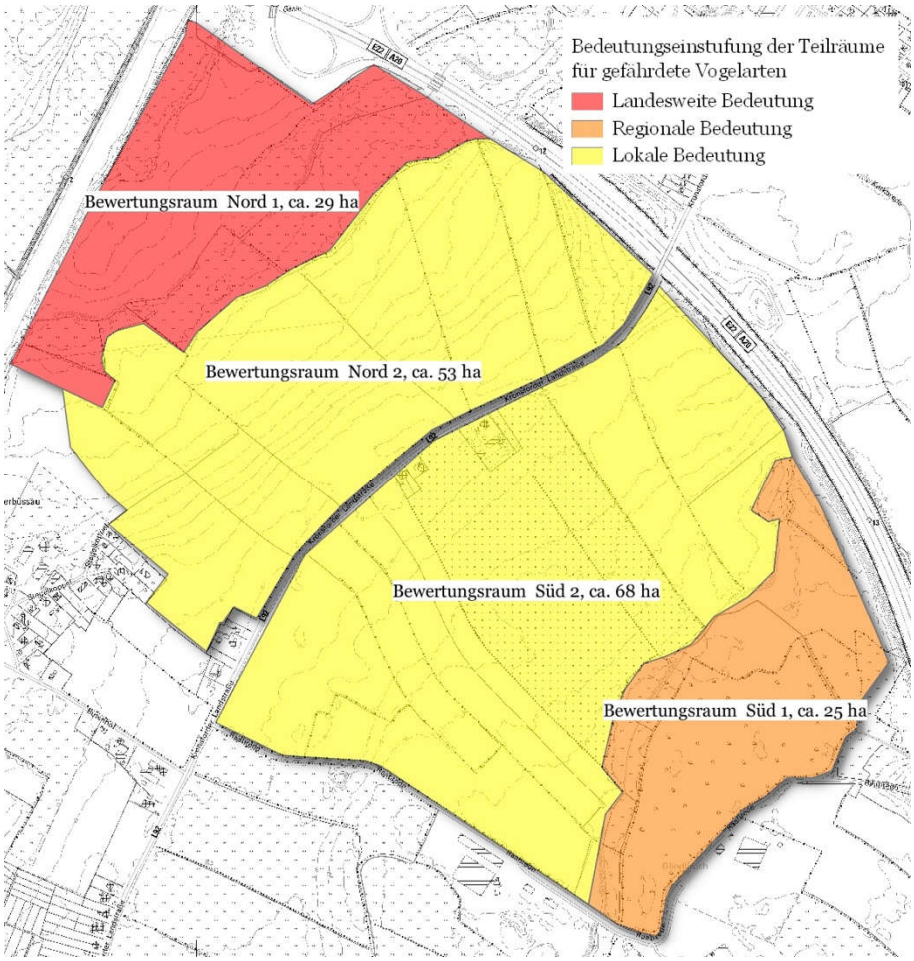


Abbildung 14: Bewertung der Teilräume für gefährdete Vogelarten (Büro BBS 2017)

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.

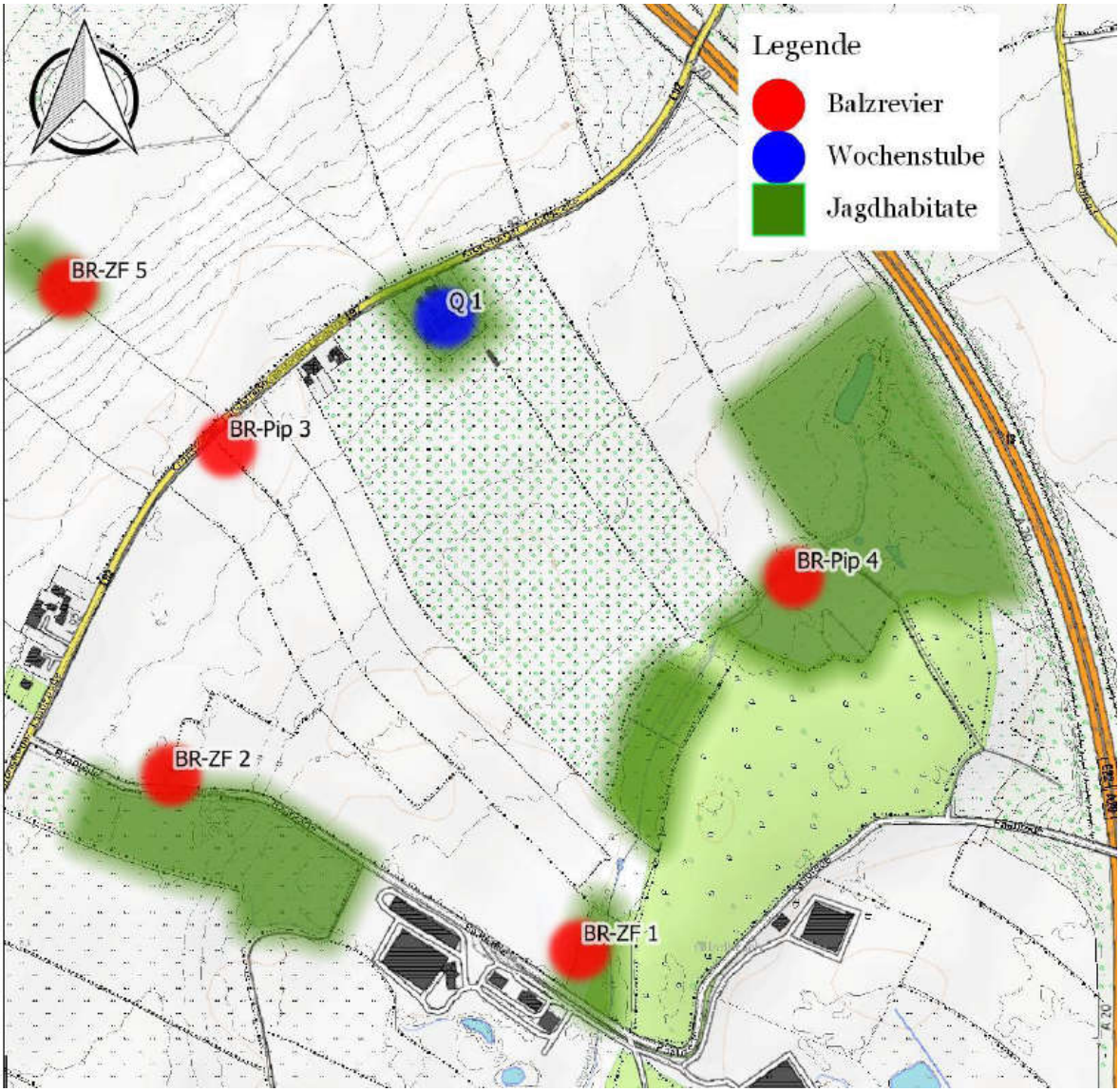


Abbildung 15: Wichtige Habitatstrukturen für die Fledermäuse (Büro BBS 2021)

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.

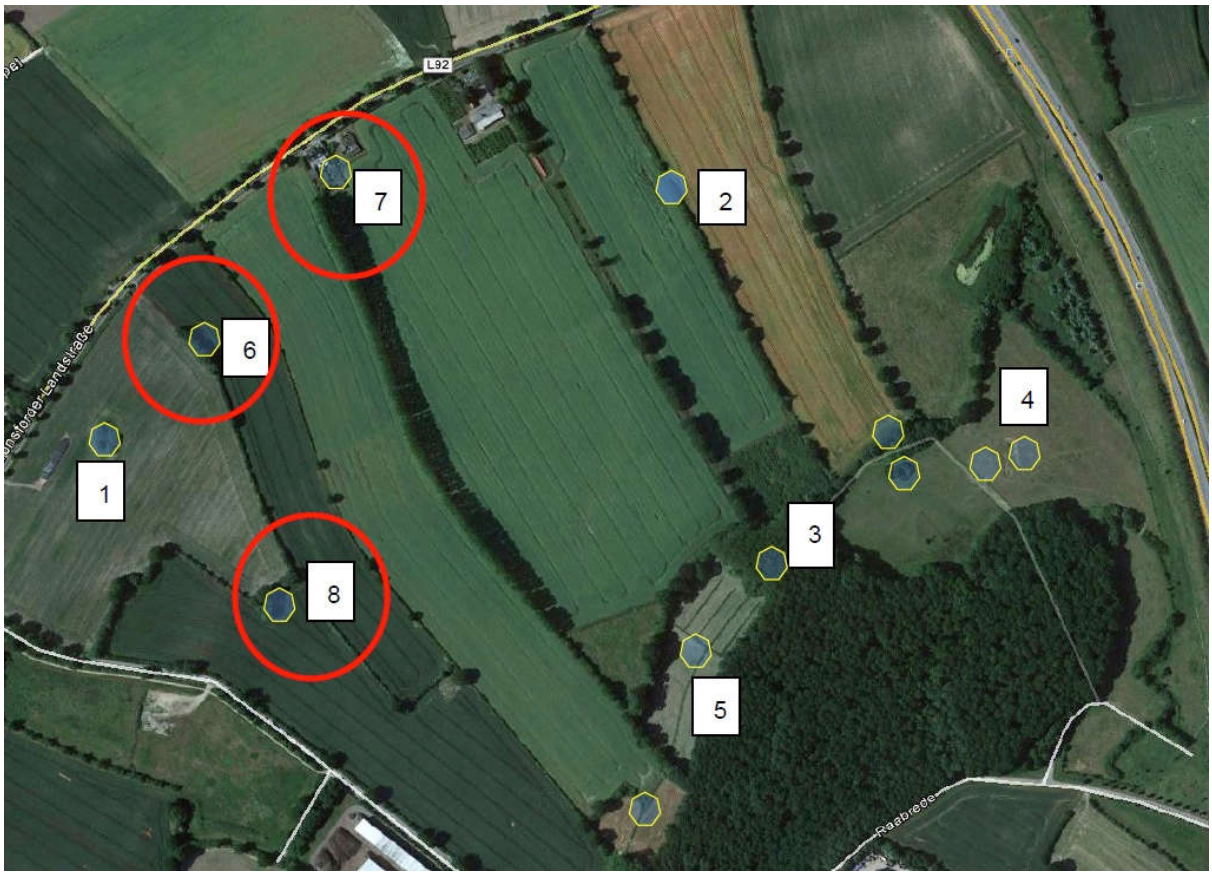


Abbildung 29: Untersuchungspunkte Amphibien, in rot= überplante Gewässer (Büro BBS 2021)

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).

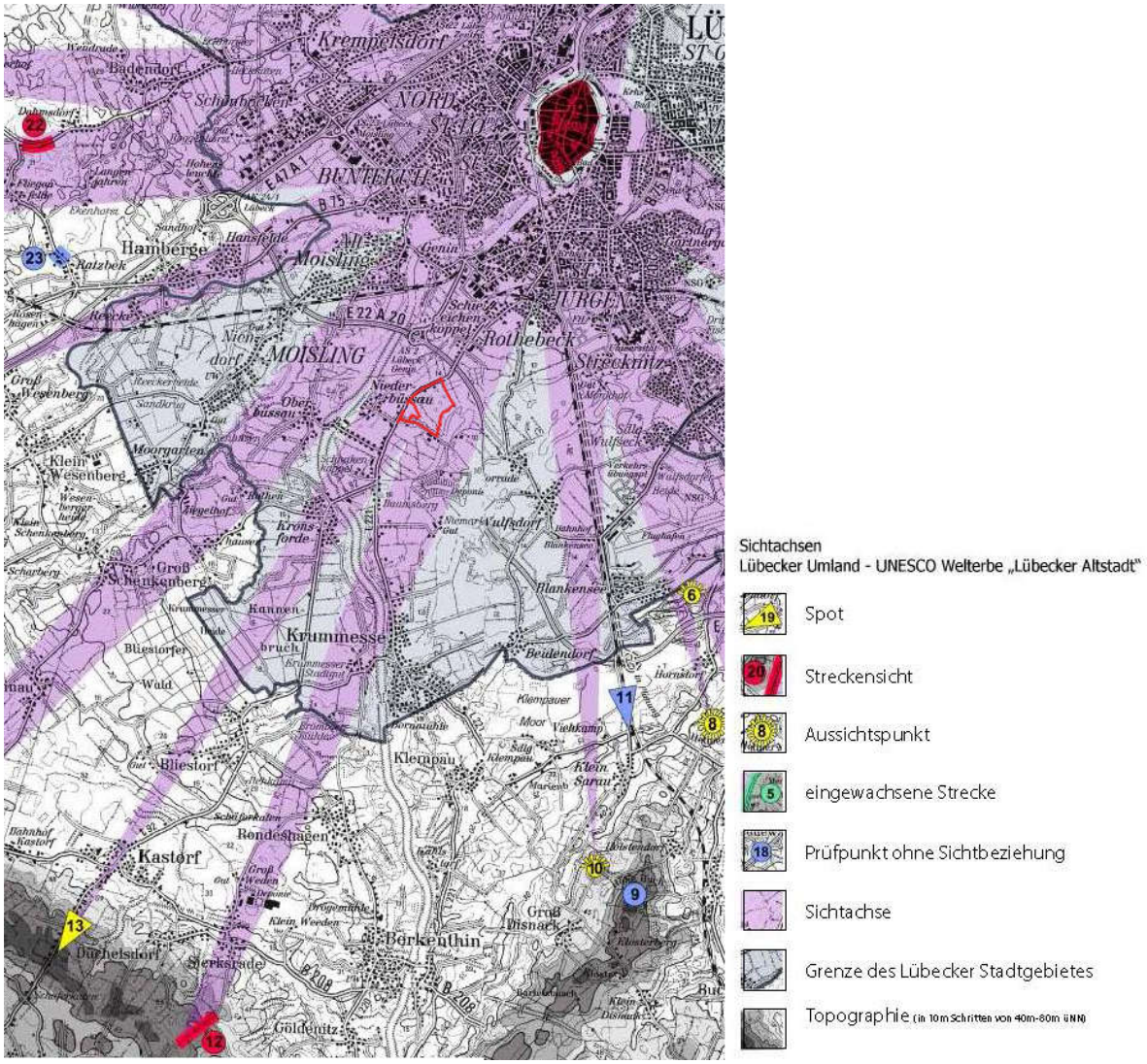


Abbildung 18: Sichtachsenkarte „Welterbe Lübecker Altstadt" (Streckensichten in rot)

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

Kronsforder Landstraße
Kronsforder Landstraße
Kronsforder Landstraße
Planstraße A
Planstraße B
Planstraße C
Planstraße D
Privatstraße
Radweg
Fußweg
Obstgut
Obstwiese
Maisacker
Wald
Wirtschaftsgrünland
Wanderweg
Löwenkrug
Glindbruchgraben
Langensahl
Hinstorfer Weg
Hinstorfer Weg
Hinstorfer Weg

Anhang 2 der Begründung zum Bebauungsplan 15.04.00

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

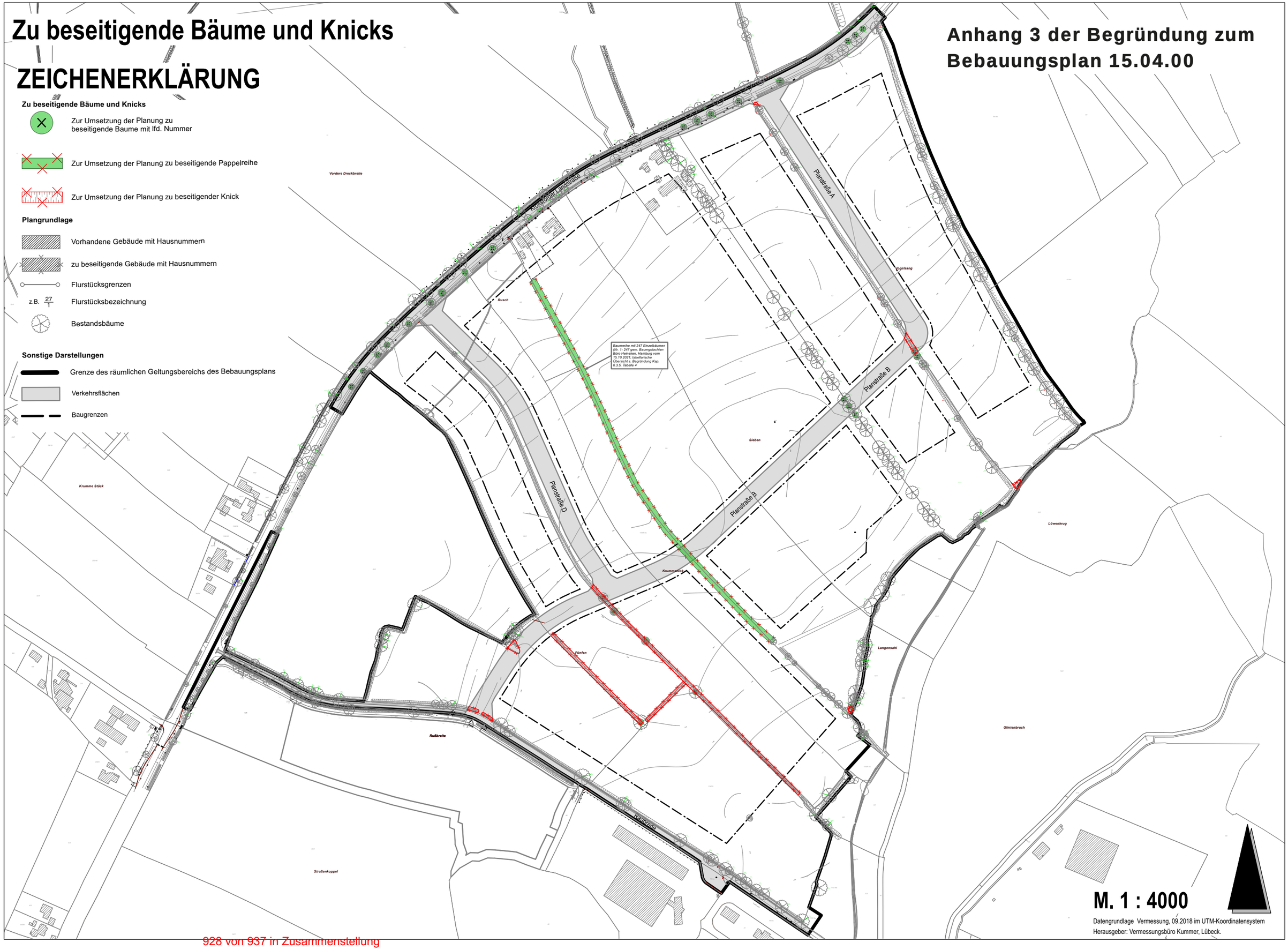
Plangrundlage

- 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



M. 1 : 4000

Datengrundlage Vermessung, 09.2018 im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Vermessungsbüro Kummer, Lübeck.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11047
öffentlich

Lübeck, 11.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Andreas Rauhut (E-Mail: andreas.rauhut@luebeck.de Telefon: 122-6952)

Änderung der Entgeltordnung für die Benutzung der von der Hansestadt Lübeck betriebenen Häfen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
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:

Die als Anlage beigefügte Änderung der „Entgeltordnung für die Benutzung der von der Hansestadt Lübeck betriebenen Häfen“ wird beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Kosten für die Hausmüllentsorgung werden ab 01.04.2022 auf in der Regel netto 100,00 Euro je Entsorgungsvorgang steigen. Um die dadurch entstehenden höheren Entsorgungskosten weiterhin in voller Höhe erstattet zu bekommen, muss die „Entgeltordnung für die Benutzung der von der Hansestadt Lübeck betriebenen Häfen“ angepasst werden. Unter Zugrundelegung einer gleichen Anzahl von Entsorgungsvorgängen steigen die hierfür entstehenden Kosten von bisher jährlich rund 3.400,00 Euro auf 4.900,00 Euro für das Jahr 2022 und 5.500,00 Euro ab dem Jahr 2023.
Das Entsorgungsentgelt wird nach Abstimmung mit dem Bereich Recht hinsichtlich der Bemessungsgrundlage von einem bisher pauschalen Entgelt auf die Bruttoraumzahl-Größe der Schiffe und damit entsprechend der Regelung in § 10 Abs. 1 Hafenentsorgungsverordnung umgestellt.

Eine vorgesehene grundlegende Überarbeitung der Hafenentgeltordnung einschließlich der Einführung eines Umweltrabatts für Seeschiffe werden für eine Beschlussfassung im Jahr 2023 vorbereitet.

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen
2 – Änderung der Hafenentgeltordnung

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 **Anlage zur Vorlage vom 11.04.2022**
Produkt: 552001 **VO-Nr.: VO/2022/11047**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	**4.900,00**	5.500,00	5.500,00	5.500,00
Aufwendungen	**-4.900,00**	-5.500,00	-5.500,00	-5.500,00
Saldo Ergebnisplan	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Einzahlungen	**4.900,00**	5.500,00	5.500,00	5.500,00
Auszahlungen	**-4.900,00**	-5.500,00	-5.500,00	-5.500,00
Saldo Finanzplan	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	**Ergebnisplan Gesamtlaufzeit**	**Finanzplan Gesamtlaufzeit**
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**	x	x	x	x

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	552001 000.4461000	Wasser und Hafen, sonst. privatrechtl. Leistungsentgelte	**4.900,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	552001 000.5457000	Wasser und Hafen, Erstattung an private Unternehmen	**-4.900,00**
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	552001 000.6461000	Wasser und Hafen, sonst. Privatrechtl.	**4.900,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	552001 000.7457000	Wasser und Hafen, Erstattungen private Unternehmen	**-4.900,00**
		Saldo Finanzplan	**0,00**

Anlage 2

Änderung der Entgeltordnung für die Benutzung der von der Hansestadt Lübeck betriebenen Häfen vom xx.xx.2022 (Datum der Ausfertigung)

Die Entgeltordnung für die Benutzung der von der Hansestadt Lübeck betriebenen Häfen vom 28.10.2016 (Lübecker Stadtzeitung v. 15.11.2016) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.2022 nach § 28 Ziff. 13 Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein wie folgt geändert:

1. Die bisherige Ziff. 5.3 wird wie folgt neu gefasst und um Ziff. 5.4 ergänzt:

5.3 Für die Abgabe von Abfällen und Ladungsresten zur ordnungsgemäßen Entsorgung sind die Nutzenden verantwortlich.

Nutzende sind berechtigt, im Rahmen einer entgeltpflichtigen Nutzung die von der LPA für den jeweiligen Liegeplatz oder allgemein zur Verfügung gestellten Auffangvorrichtungen zu nutzen; ausgenommen sind gewerblich transportierte Abfälle sowie dauerhafte Nutzungen für einen gewerblichen Zweck. Entsorgungsleistungen, die über die Inanspruchnahme der von der LPA zur Verfügung gestellten Auffangvorrichtungen hinausgehen oder die nicht mit dem Entsorgungsentgelt nach Ziff. 5.4 abgedeckt sind, sind von den Nutzenden auf eigene Kosten zu beauftragen und zu begleichen.

Nutzende, die nach § 6 Hafenentsorgungsverordnung meldepflichtig sind, geben ihre Meldung direkt an die Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority, Abteilung Hafenamt.

5.4 Das Entsorgungsentgelt für Hausmüll (MARPOL V) für nach § 9 Abs. 1 Hafenentsorgungsverordnung entgeltpflichtige im gewerblichen Gütertransport eingesetzte Seeschiffe nach Ziff. 4.3 Hafenentgeltordnung entsteht mit dem Einlaufen in den Geltungsbereich dieser Hafenentgeltordnung und beträgt je BRZ netto 0,033 EUR und mindestens netto 50,00 EUR.

Sofern die Voraussetzungen nach § 13 Hafenentsorgungsverordnung erfüllt werden, entfällt die Entsorgungsentgeltpflicht.

Das Entsorgungsentgelt deckt die Kosten für die Abholung und die Entsorgung von bis zu 1,44 m³ Hausmüll während der üblichen Geschäftszeiten des Entsorgungsdienstleisters ab.

2. Diese Änderung tritt am 01.06.2022 in Kraft.

Lübeck, den

Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11084
öffentlich

Lübeck, 28.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Gesa Pape (E-Mail: Gesa.Pape@luebeck.de Telefon: 122-6156)

Projektfreigabe Erarbeitung der Innovationsstrategie sowie des begleitenden Prozess- und Umsetzungsmanagements im Zuge des Gesamtprojektes INNOVATIONSKONTOR.LÜBECK

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, im Zuge des Gesamtprojektes INNOVATIONSKONTOR.LÜBECK ein externes dienstleistendes Unternehmen mit der Erarbeitung der Innovationsstrategie sowie des begleitenden Prozess- und Umsetzungsmanagements zu beauftragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.651 Gebäudemanagement	Zustimmung
LTM	Zustimmung
Wirtschaftsförderung Lübeck	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen geschieht im Rahmen des Gesamtprozesses.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck hat sich mit dem Projekt „INNOVATIONSKONTOR.LÜBECK“ für das Bundesförderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ beworben und im November 2021 eine vorläufige Zusage für die Förderung von insgesamt rund 5 Millionen Euro erhalten. Mit der Aufnahme in die 2. Phase des Antragsverfahrens waren die Kommunen bis Ende Februar 2022 aufgefordert, den Zuwendungsantrag für die Förderung zu stellen. Hierfür hat die Bürgerschaft mit dem kommunalpolitischen Beschluss VO/2022/10829 die Finanzierung des kommunalen Eigenanteils in Höhe von 10 % der angesetzten Gesamtinvestition entschieden.

Im Rahmen des Gesamtprojektes sieht das Teilprojekt 4 „INNOVATIONSKONTOR.LÜBECK“ die übergeordnete Steuerung der geplanten Maßnahmen und des Prozesses vor. Im Fokus steht die Erarbeitung einer umsetzungsorientierten Innovationsstrategie, welche die vorgesehenen Teilprojekte 1-3 (Innovationszentrum.Lübeck, Wandel.Erleben und Lübeck.Haus), aber auch vorhandene und neue Entwicklungsplanungen auf Basis des Rahmenplanes Innenstadt, des Masterplans Wirtschaft 2025 und des Tourismusentwicklungskonzeptes Lübeck und Travemünde 2030 (TEK), zusammenführt. Mittels eines Partizipationsprozesses durch Fach- und Akteursdialoge gilt es, die Eckpunkte und Anforderungen einer zukunftsfähigen Funktionseinheit Innenstadt mit einem Mix aus Wohnen, Arbeiten, Shopping, Kultur, Bildung, Dienstleistungen und attraktiven öffentlichen Räumen auszuarbeiten. Der Dialogprozess soll bei der Implementierung des Prozesses unterstützen, Stakeholder:innen für den Prozess sensibilisieren und zielorientierte insbesondere auch institutionsübergreifende Operationalisierungsstrukturen bilden. Die Innovationsstrategie stellt die Weichen, um aktuellen Herausforderungen auf lokaler, aber auch überörtlicher Ebene offensiv zu begegnen. Zur externen Unterstützung des Steuerungskreises sowie bei der Umsetzung der Innovationsstrategie soll ein Prozess- und Umsetzungsmanagement begleitend ausgeschrieben werden. Das umfasst unter anderem Aufgaben zur Koordination von Veranstaltungen, Diskursen, Beteiligungen und Öffentlichkeitsarbeit. Im Zuge des Projektes soll ein leerstehendes Objekt in der Innenstadt angemietet und als Planungs- und Prozessbüro während des Gesamtprojektes auch der Arbeitsplatz für das dienstleitende Unternehmen sein und somit Vorort die Bildung von Kollaborationen und Netzwerkstrukturen unterstützen. Darüber hinaus ist hier die organisatorische, aber auch inhaltliche Begleitung des Steuerungskreises (GMHL, Stadtplanung, LTM und Wirtschaftsförderung, ggf. weitere) zur Innenstadtentwicklung vorgesehen. Die auszuschreibende Leistung unterteilt sich somit in zwei Aufgabenschwerpunkte, die im Rahmen eines VgV-Verfahrens mit Teilnahmewettbewerb als Gesamtauftrag ausgeschrieben werden.

Die Aufgabenstellung erfordert ein interdisziplinäres Arbeiten, eine kreative und innovative Herangehensweise und ein breites Fachwissen in verschiedenen Schwerpunkten. Aus die-

sem Grund wird in der Ausschreibung nicht explizit ein Unternehmen gesucht, sondern auch Bietergemeinschaften sind erwünscht.

Nachfolgend sind die wesentlichen Inhalte der auszuschreibenden Leistung aufgeführt:

1. **Erarbeitung einer umsetzungsorientierten Innovationsstrategie, die alle Teilprojekte des Innovationskontors berücksichtigt und darüber hinaus neue Impulse für den Wandlungsprozess setzt (6-12 Monate).**

→ Analyse & Synthese des Handlungserfordernisses
→ Räumliche Schwerpunktsetzung und Positionierung der Innenstadt
→ Stärkung und Neuausrichtung der Einzelhandelsstrukturen
→ Umsetzbarkeit der Attraktivitätssteigerung Öffentlicher Raum
→ Bildung von Netzwerk- und Governancestrukturen
→ Strategische Verknüpfung/Einsatz und ggf. Neuausrichtung planerischer Instrumente und Prozesse
→ Versteigung & Resilienz
→ Vertiefung der Maßnahmen als Impulsgeber:in

2. **Prozess und Umsetzungsmanagement des Innovationskontors, um den Wandlungsprozess zu koordinieren und die Umsetzung der Innovationsstrategie anzustoßen (bis min. August 2025).**

→ Organisatorische Unterstützung bei der Umsetzung der Innovationsstrategie
→ Koordinations-, Kommunikations- und Moderationsarbeit zwischen Akteur:innen des Innovationskontors (abgeleitet aus der Innovationsstrategie)
→ Operationalisierung der strategischen Ziele in konkrete Umsetzungsschritte, deren Implementierung auch innerhalb des Gesamtvorhabens stattfinden. Mitwirkung und Bespielen des Gläsernen Planungsbüro
→ Steuerung und Controlling, Fördermittelabwicklung

Die von der Planung betroffenen Fachstellen der Hansestadt Lübeck, die Politik und Fachöffentlichkeit sowie alle weiteren für das Projekt relevanten Akteur:innen werden im Rahmen von vorgeladenen Workshop-Veranstaltungen in den Innovationsprozess eingebunden. Die Ergebnisse sind in einem Abschlussbericht aufzuarbeiten.

Förderrechtliche Situation
Der endgültige Bewilligungsbescheid für die Förderung durch das Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ liegt zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor und wird im 3. Quartal 2022 erwartet. Im Zuge des Förderantrags wurden die Gesamtkosten für die Erstellung und Umsetzung der Innovationsstrategie auf ca. 430.000 Euro geschätzt (Anlage 1), was nicht exklusiv die vorliegende, auszuschreibende Leistung beinhaltet. Aufgrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck beläuft sich der Eigenanteil voraussichtlich auf 10 % der bewilligten Mittel.

Der Auftragswert der auszuschreibenden Leistung liegt gemäß Vergabeverordnung (VgV) über dem EU-Schwellenwert von 215.000 Euro. Die Leistung ist somit im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens auszuschreiben. Das VgV-Verfahren dauert mindestens drei Monate. Da die Teilmittel für die auszuschreibende Maßnahme bereits für das Programmjahr 2022 beantragt sind, ist eine frühzeitige Ausschreibung zwingend erforderlich. Die reine Ausschreibung eines Auftrags gilt, gemäß den Förderbedingungen, nicht als „Maßnahmenbeginn“. Aus diesem Grund wird empfohlen, in Absprache mit dem Fördermittelgeber, bereits vor der endgültigen Bewilligung den Auftrag auszuschreiben. Die Zuschlagserteilung und somit die rechtliche Vergabe des Auftrags erfolgt nach endgültiger Zusage durch den Fördermittelgeber.

Kosten und haushaltsmäßige Ordnung
Es sind konsumtive Haushaltsmittel erforderlich, welche bisher nicht vollständig im Haushalt berücksichtigt waren. Die haushaltsmäßige Ordnung erfolgt unter dem Produktsachkonto 511003 000.5431009 Stadtplanung und -entwicklung/Gutachten. Im laufenden Jahr wird die

zu erwartende Förderung bzw. das Bereichs-/Fachbereichsbudget als Deckung herangezogen. Für die Folgejahre wird die Fördermaßnahme bei den Haushaltsanmeldungen berücksichtigt.

Dringlichkeitsbegründung
Die besondere Dringlichkeit ist gegeben, um das Vergabeverfahren möglichst frühzeitig und vor der Sommerpause zu starten und somit einen Maßnahmenbeginn und eine erste Leistungserbringung inklusive Mittelabrufe im Programmjahr 2022 zu ermöglichen.

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.610 **Anlage zur Vorlage vom 28.04.2022**
Produkt: 511003 **VO-Nr.: VO/2022/11084**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	**144.000,00**	94.500,00	63.000,00	85.500,00
Aufwendungen	**-160.000,00**	-105.000,00	-70.000,00	-95.000,00
Saldo Ergebnisplan	**-16.000,00**	**-10.500,00**	**-7.000,00**	**-9.500,00**
Einzahlungen	**144.000,00**	94.500,00	63.000,00	85.500,00
Auszahlungen	**-160.000,00**	-105.000,00	-70.000,00	-95.000,00
Saldo Finanzplan	**-16.000,00**	**-10.500,00**	**-7.000,00**	**-9.500,00**

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	X	X		
Haushalts**belastend**	X	X	X	X
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	511003 000.4140000	Stadtplanung und -entwicklung / Zuw. u. Zusch.f.lfd. Zwecke Bund	**144.000,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	511003 000.5431009	Stadtplanung und -entwicklung / Gutachten	**-160.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-16.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	511003 000.6140000	Stadtplanung und -entwicklung / Zuw. u. Zusch.f.lfd. Zwecke Bund	**144.000,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	511003 000.7431009	Stadtplanung und -entwicklung / Gutachten	**-160.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-16.000,00**