Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11232
öffentlich

Lübeck, 16.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Friederike Cosack (E-Mail: Friederike.Cosack@luebeck.de Telefon: 122-6114)

Bebauungsplan 01.77.00 - Nördliche Wallhalbinsel - Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.08.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
22.08.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die während der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 1 und 2 des Baugesetzbuches (BauGB) und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel – abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlichen Belange 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 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel – 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.

Verfahren:

Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligungen nach § 4 Abs. 1 und 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 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 (siehe Umweltbericht, Kap. 6).

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 01.77.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
3 - Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)

4 - Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
5 - Begründung zum Bebauungsplan 01.77.00, Fassung zum Satzungsbeschluss

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 14.06.2022

Vorbemerkung:

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

Teil A: Planänderungen nach der öffentlichen Auslegung und der eingeschränkten Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB

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

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

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

Teil E: Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Zu Teil A: Nach Prüfung aller eingegangenen Stellungnahmen ist der Bebauungsplanentwurf in Teilen geändert und / oder ergänzt worden. Da die Grundzüge der Planung dabei nicht berührt werden und die Betroffenen bekannt sind, wurde in der Zeit vom 24.02.2022 bis einschließlich 11.05.2022 eine eingeschränkte Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB für die von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Investorengemeinschaft durchgeführt.

Zu Teil B: Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 07.04.2021 bis einschließlich 07.05.2021 öffentlich ausgelegen. Es gingen während der Beteiligungsfrist 6 Stellungnahmen ein. Im Folgenden werden die schriftlich vorgebrachten Anregungen ausgewertet.

Zu Teil C: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 31.03.2021 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 07.05.2021 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 66 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) sowie 4 anerkannte Naturschutzverbände beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der Beteiligung sind insgesamt 31 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung bzw. dem beauftragten Planungsbüro eingegangen. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Zu Teilen D und E: in den Teilen D und E werden all jene Stellungnahmen aus den vor der öffentlichen Auslegung durchgeführten Beteiligungsverfahren aufgeführt. Die Teile D und E stimmen mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 01.12.2020 Teil A und B überein.

Zu Teil D: Am 04.12.2018 fand im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 12 eine Informationsveranstaltung statt, an der 22 Bürger:innen teilnahmen. Der Weiteren wurde die Planung im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 12 vom 04.12.2018 bis einschließlich 14.12.2018 ausgehängt. Während der Beteiligungsfrist ging eine schriftliche Stellungnahme zum städtebaulichen Entwurf ein. Die Anregungen und Fragen aus der Informationsveranstaltung werden thematisch geordnet aufgeführt.

Zu Teil E: Im Rahmen der Behördenbeteiligung (vom 30.11.2018 bis 03.01.2019) nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden insgesamt 72 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen), 4 Nachbargemeinden sowie 4 anerkannte Naturschutzverbände beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der Beteiligung sind insgesamt 44 Stellungnahmen beim, Bereich Stadtplanung und Bauordnung bzw. dem beauftragten Planungsbüro eingegangen.

Aufgestellt Lübeck, den 14.06.2022

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. 5.610.4

In Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Stolzenberg

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –

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

Stand: 14.06.2022

Teil A: Planänderungen nach der öffentlichen Auslegung und der eingeschränkten Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB

Die Änderungen berühren nicht die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Als betroffene Behörde/TÖB wurden die städtischen Bereiche Stadtgrün und Verkehr, Denkmalpflege und Archäologie, Liegenschaften sowie die Lübeck Port Authority beteiligt. Darüber hinaus ist die PIH als Vorhabenträgerin des Verfahrens in diesem Verfahrensschritt beteiligt worden.

Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird verwiesen.

1. Anpassung der Pflanz- und Erhaltungsbindung		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, welche die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Text*l*iche Festsetzung Nr. 6 6.1 Die zur Erhaltung festgesetzte Baumgruppe ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen und nach Abgang innerhalb eines Jahres durch eine Rosskastanie zu ersetzen. 6.2 In den öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“ sind insgesamt 20 hochstämmige heimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in einer	Textliche Festsetzung Nr. 6 6.1 Die zur Erhaltung festgesetzte Baumgruppe ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen und nach Abgang innerhalb eines Jahres durch einen *großkronigen, standort- und klimawandelangepassten Laubbaum* ~~Rosskastanie~~ zu ersetzen. 6.2 In den öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“ sind insgesamt 20 *großkronige, standort- und klimawandelangepasste* ~~hochstämmige heimische~~ Laubbäume mit einem	**Begründung:** Die Festsetzung zur Größe und Ausgestaltung der Baumscheiben wird entsprechend der Vorgaben der Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen angepasst. Auf eine Pflanzempfehlung bestimmter Arten wird verzichtet. Die Baumarten sind gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen. **Betroffenheit:**

Höhe von 1,0 m, zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang innerhalb eines Jahres in gleicher Art zu ersetzen. Auf der Stellplatzfläche in dem Teilgebiet MU 1 sind insgesamt acht hochstämmige heimische Laubbäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang in gleicher Art zu ersetzen. Von den in der Planzeichnung vorgesehen Standorten der Bäume kann jeweils innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und innerhalb der privaten Stellplatzfläche des Teilgebietes MU1 abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern. Für die Pflanzgruben ist ein Bodenaustausch bis mindestens zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Baumscheibe von mindestens 5 m² von jeglicher Versiegelung freizuhalten und gegen Überfahren zu schützen. Folgende Arten sind für das Plangebiet besonders geeignet: - Acer campestre - Feldahorn - Sorbus aucuparia - Eberesche - Carpinus betulus – Hainbuche	Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in einer Höhe von 1,0 m, zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang innerhalb eines Jahres in gleicher Art zu ersetzen. Auf der Stellplatzfläche in dem Teilgebiet MU 1 sind insgesamt acht *großkronige, standort- und klimawandelangepasste* ~~hochstämmige heimische~~ Laubbäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang in gleicher Art zu ersetzen. Von den in der Planzeichnung vorgesehen Standorten der Bäume kann jeweils innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und innerhalb der privaten Stellplatzfläche des Teilgebietes MU1 abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern. *Durch Baumpflanzungen darf die Nutzung angrenzender Hafenflächen nicht eingeschränkt werden. Die Bestandteile der Kaimauer dürfen nicht gefährdet, deren bauliche Unterhaltung nicht eingeschränkt werden.* Für die Pflanzgruben ist ein Bodenaustausch bis mindestens zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Pflanzgrube ~~Baumscheibe~~ von mindestens ~~5~~ 6 m² und einem Volumen von 12 m³ von jeglicher Versiegelung freizuhalten und gegen Überfahren zu schützen. Bei Neupflanzungen ist die Baumart gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen. ~~Folgende Arten sind für das Plangebiet besonders geeignet:~~ ~~- Acer campestre - Feldahorn~~ ~~- Sorbus aucuparia - Eberesche~~	Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Da es sich lediglich um eine Präzisierung der allgemeinen Qualität der anzupflanzenden Bäume sowie der Pflanzgruben im Sinne der anzuwendenden Richtlinie handelt und im Gegenzug eine konkrete Pflanzempfehlung entfällt, wird von keiner externen Betroffenheit ausgegangen.

	~~- Carpinus betulus – Hainbuche~~	

2. Bezeichnung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen für die Wasserflächen		
IV. Hinweise C <u>Wasserstraßen</u> Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung behindern oder Schiffsführer irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserfläche sollen weder rote, gelbe, grüne oder blaue noch mit Natriumdrucklampen direkt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck zur Stellungnahme vorzulegen.	**IV. Hinweise** E Wasserstraßen Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen *aller Art* dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung ~~behindern~~ *beeinträchtigen, deren Betrieb behindern* oder *die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes* irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserfläche sollen weder rote, gelbe, grüne oder blaue noch mit Natriumdrucklampen direkt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, *<u>Baustellenbeleuchtungen usw.</u>* sind *je nach ihrer Ausrichtung* dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ~~Lübeck~~ *Ostsee für die Bundeswassersstraße Trave bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt für den Hansahafen und Wallhafen* zur *fachlichen* Stellungnahme vorzulegen.	**Begründung:** Der Hinweis bezüglich des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes sowie die Ergänzung bezüglich der Lichtquellen werden übernommen. **Betroffenheit:** Die Ergänzung des Hinweises hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

3. Klarstellung von Aussagen aus dem Altlastengutachten und der Raumluft- und Bodenluftuntersuchung		
IV. Hinweise E Altlasten Bei jeglichen Baumaßnahmen, welche die Gebäudebelüftung beeinflussen können, sind vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zur potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration durch einen qualifizierten Gutachter vorzunehmen und ggf. erforderliche Gassicherungsmaßnahmen zu ermitteln. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.	**IV. Hinweise** **G** Altlasten *A Potenzielles Gasvorkommen* Bei ~~jeglichen Baumaßnahmen~~ *allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, welche die Belüftung des Gebäudes (z.B. Gebäudeabdichtungen/Isolierungen)* ~~Gebäudebelüftung~~ beeinflussen können, sind *Untersuchungen* ~~vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen~~ zu~~r~~ potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration*en* ~~durch einen qualifizierten Gutachter~~ vorzunehmen und *auf die Notwendigkeit von* ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu ~~ermitteln~~ *prüfen*. *Der Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen.* Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.	**Begründung:** Der Hinweis der Unteren Bodenschutzbehörde zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen entspricht den Aussagen des Gutachters und wird klarstellend in einem gesonderten Hinweis übernommen und durch farbliche Markierung im Text Teil B deutlich herausgestellt. **Betroffenheit:** Die Klarstellung des Hinweises hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

4. Aktualisierung der Artenerfassungen, des artenschutzrechtlichen Gutachtens und der festzulegenden artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen		
IV. Hinweise Aus gutachterlicher Sicht sind insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, zehn Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben- sowie insgesamt zehn Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen wie folgt als vorgezogene Maßnahme jeweils vor Beginn der Bauarbeiten bis zum 1. März eines Jahres fachgerecht anzubringen: • Bei Bauarbeiten an Schuppen A, B, C, D, F je 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 2 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden. Bei Bauarbeiten an Schuppen F zusätzlich 9 Fledermausfassadenkästen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.	**IV. Hinweise** Aus gutachterlicher Sicht sind insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, ~~zehn~~ **29** Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben- sowie insgesamt ~~zehn~~ *16* Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen wie folgt als vorgezogene Maßnahme jeweils vor Beginn der Bauarbeiten bis zum 1. März eines Jahres fachgerecht anzubringen: • Bei Bauarbeiten an Schuppen A: ~~, B, C, D, F~~ je ~~2~~ *3* Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und ~~2~~ *4* Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, *an Schuppen B und C: je 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 2 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen D: 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 3 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen F: 22 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 7 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen* an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden. • Bei Bauarbeiten an Schuppen F zusätzlich ~~9~~ *10* Fledermausfassadenkästen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.	**Begründung** Nach erneuter Begehung des Geländes durch die Untere Naturschutzbehörde wurde eine, im Vergleich zur Artenschutzrechtlichen Betrachtung, erhöhte Population von Mehlschwalben und Nischen- und Höhlenbrütern im Plangebiet gemeldet. Die erforderlichen CEF-Maßnahmen in Form von vorsorglich anzubringenden Nisthilfen wurden dementsprechend angepasst. Eine durchzuführende gutachterliche Untersuchung zur Feststellung des tatsächlichen Besatzes bleibt von dieser Anpassung unberührt. Es ist weiterhin erforderlich zu überprüfen, ob artenschutzrechtlichen Hindernisse hinsichtlich der Verbote des § 44 BNatSchG vorliegen. **Betroffenheit** Durch die Anpassung der Anzahl vorsorglich anzubringender Nisthilfen werden die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB nicht berührt. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

5. Anpassung der Hinweise zu Archäologie		
IV. Hinweise F Archäologie Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzunehmen. Vor Bodeneingriffen ist die Denkmalschutzbehörde, Abt. Archäologie zu informieren. Archäologische Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden.	**IV. Hinweise** H Archäologie Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzunehmen. ~~Vor Bodeneingriffen ist die Denkmalschutzbehörde, Abt. Archäologie zu informieren.~~ *Aufgrund der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale ist eine frühzeitige Beteiligung der Oberen Denkmalschutzbehörde in die Planung von Bodeneingriffen zwingend erforderlich*. [sic] Archäologische Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden. *Der Verursacher eines Eingriffs in ein Denkmal gem. § 14 DSchG hat die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.*	**Begründung** Die Hinweise des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege zur Rechtsgrundlage von Bodeneingriffen sowie zum Verursacherprinzip bei der Kostenübernahme wird redaktionell ergänzt. **Betroffenheit** Die Klarstellung der Rechtgrundlage im Denkmalschutzgesetz sowie der Hinweis auf eine Umlegung evtl. für denkmalschutzrechtliche Leistungen entstehende Kosten auf den/die Verursachenden hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

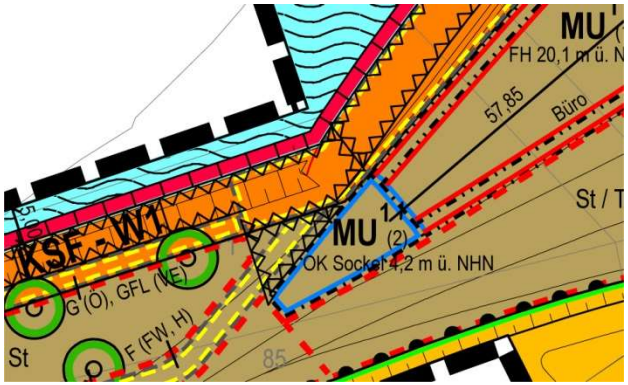
6. Festsetzung zu Bedachung, Solaranlagen		
<u>Textliche Festsetzung Nr. 8</u> 8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit anthrazitfarbigen besandeten Bitumenbahnen einzudecken.	<u>Textliche Festsetzung Nr. 8</u> 8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit anthrazitfarbigen besandeten Bitumenbahnen einzudecken. *Solaranlagen können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals /Sachgesamtheit*	**Begründung** Die Einschränkung auf lediglich besandete Bitumenbahnen als Dachdeckungsmaterial entspricht nicht den Klimaschutzmaßnahmen, welche die Hansestadt Lübeck beschlossen hat um der Klimakriese entgegenzuwirken. Insofern soll durch die Zulässigkeit umweltschonender Elektrizitäts- und Wärmeerzeugungsmöglichkeiten auf den Schuppendächern den

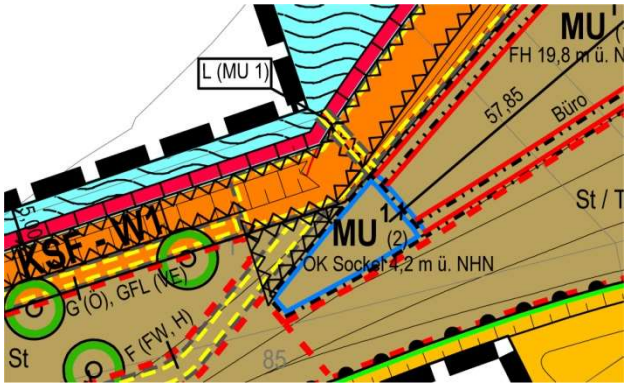
	„Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursacht wird.	Klimaschutzzielen entsprochen werden, sofern keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals verursacht wird. Die Prüfung der Beeinträchtigung erfolgt im Zuge der Baugenehmigungsplanung, in der auch die denkmalschutzrechtlichen Belange geprüft werden. **Betroffenheit** Durch die Zulässigkeit von Solaranlagen sind die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB nicht berührt. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

7. Anpassungen der Art der baulichen Nutzung für Teilflächen im Sondergebiet Hafen		
Textliche Festsetzung Nr. 1 1.1 a) In den Teilgebieten des Sondergebietes Hafen ist Güterumschlag nicht zulässig. b) In den Teilgebieten des Sondergebietes Hafen sind Ferienwohnungen, Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe nicht zulässig. c) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 2 sind ein Bootsbauplatz und, sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, die Nutzung als Parkplatz zulässig. d) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 3 sind Liegeplätze für Binnenschiffe und Fahrgastverkehrsschiffe sowie Charterfahrzeuge zulässig.	Textliche Festsetzung Nr. 1 1.1 a) In den Teilgebieten des Sondergebietes Hafen ist Güterumschlag nicht zulässig. ~~b) In den Teilgebieten des Sondergebietes Hafen sind Ferienwohnungen, Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe nicht zulässig.~~ b) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO ~~2~~ *3* sind ein Bootsbauplatz und, sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, die Nutzung als Stellplatzfläche zulässig. c) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO ~~3~~ *4* sind ~~Liegeplätze für Binnenschiffe und Fahrgastverkehrsschiffe sowie Charterfahrzeuge~~ *hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag und Sportboothafen*	**Begründung** Die zulässigen Nutzungen innerhalb der Hafenflächen werden klargestellt. Dazu werden die bisherigen Sondergebiete Hafen 3 und 4 sowie 5 und 6 zu jeweils einem Sondergebiet Hafen zusammengefasst und die zulässigen Nutzungen auf hafenbezogende Nutzungen beschränkt. Mit der Definition „Hafenbezogene Nutzungen“ werden jene Nutzungen erfasst, welche für gebietstypisch innerhalb eines Hafens zulässig sind. Ein Ausschluss von nicht hafenbezogenen Nutzungen wie Wohnen, Gastronomie- oder Beherbergungsbetriebe kann daher entfallen, da diese in festgesetzten Hafengebieten unzulässig sind. **Betroffenheit**

e) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 4 sind Liegeplätze als Wartebereich für Wasserfahrzeuge die die Hubbrücke passieren wollen zulässig. f) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 5 sind Liegeplätze für Traditions- und Museumsschiffe zulässig. g) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 6 ist der Betrieb eines Sportboothafens zulässig.	zulässig. *Die Nutzung als Sportboothafen ist ausnahmsweise zulässig, sofern die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf denen diese Nutzung ebenfalls zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind.* ~~e) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 4 sind Liegeplätze als Wartebereich für Wasserfahrzeuge die die Hubbrücke passieren wollen zulässig.~~ d) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 5 sind ~~Liegeplätze für Traditions- und Museumsschiffe~~ *hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag* zulässig. ~~g) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 6 ist der Betrieb eines Sportboothafens zulässig.~~ *e) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 1 ist auf der nordwestlichen, dem Wallhafen zugewandten Seite das Aufstellen von Güterwaggons ausnahmsweise zulässig, sofern dadurch der Hafenbetrieb nicht beeinträchtigt wird.*	Durch die Zusammenfassung der Sondergebietsflächen sowie die Klarstellung des zulässigen Nutzungsspektrums werden die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB nicht berührt. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

8. Eintragung von Leitungsrechten über die Kaiflächen für die private Regenwasserentwässerung und Anpassung der Begünstigten

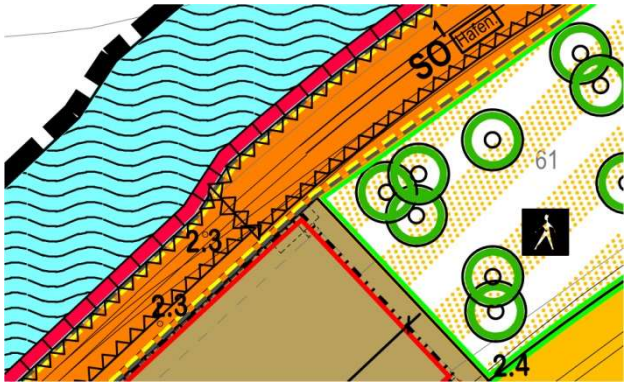


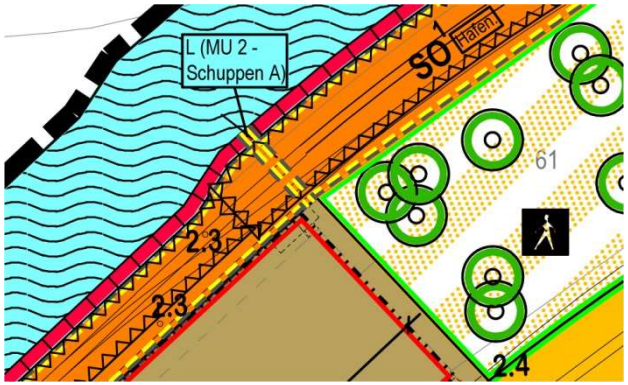


Begründung
Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben angeregt, zur Sicherung der Regenwasserableitung von den privaten Flächen in die Hafenbecken Leitungsrechte entsprechend der Erschließungsplanung einzutragen. Dem wird mit der eingezeichneten Änderung entsprochen.

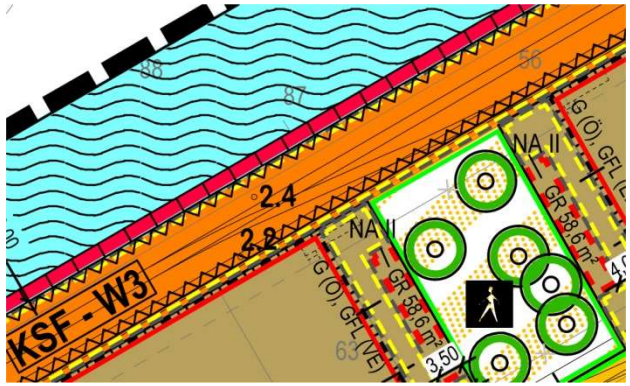
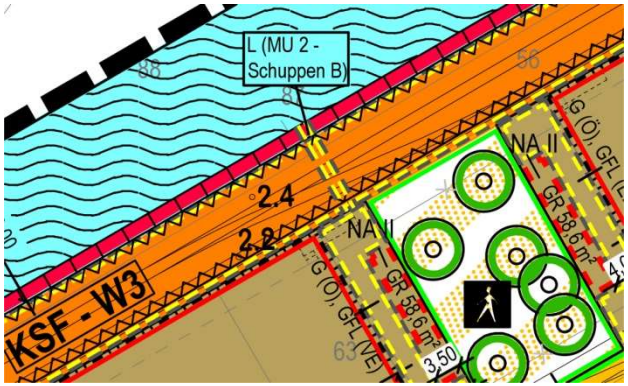
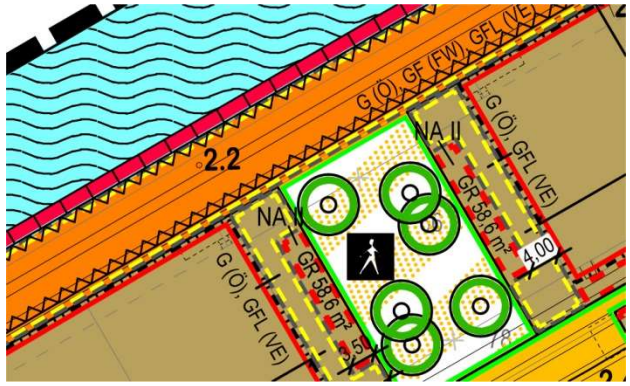
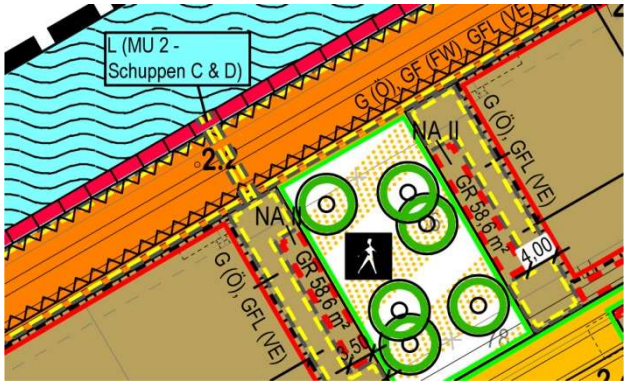
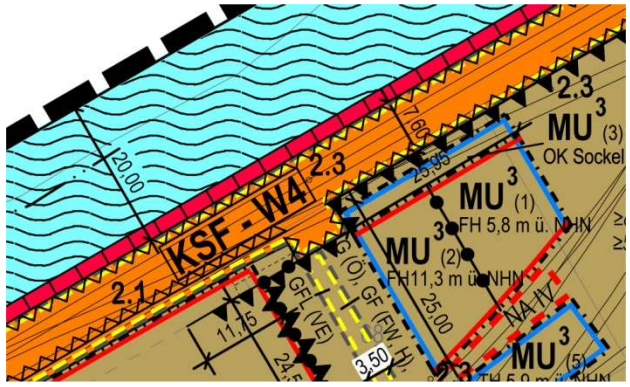
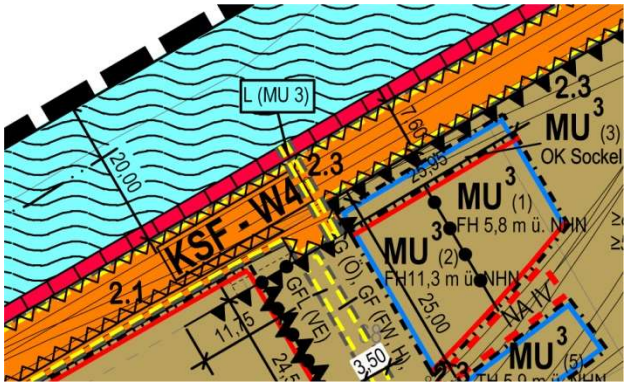
Betroffenheit
Die Eintragung der Leitungsrechte hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.
Das Entwässerungskonzept ist mit den Entsorgungsbetrieben sowie dem Hafenbetrieb abgestimmt und wird über vertragliche Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger gesichert.

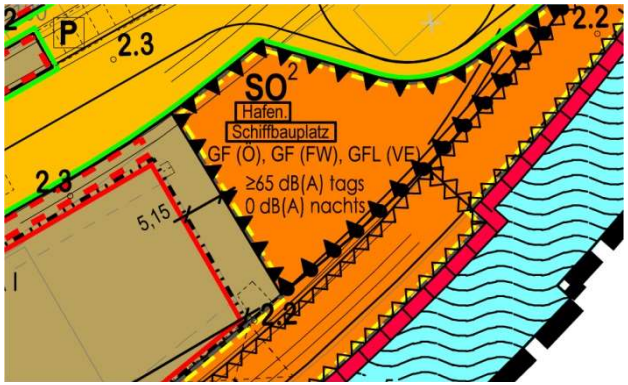
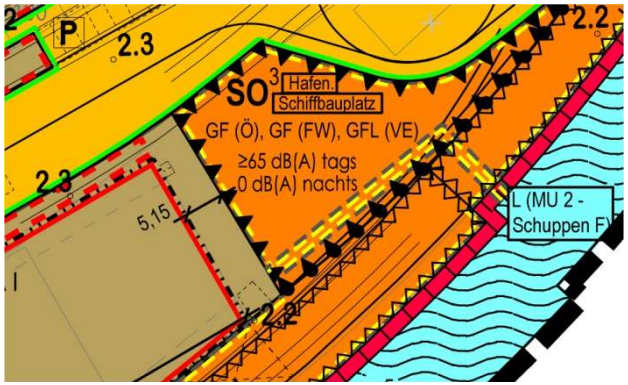
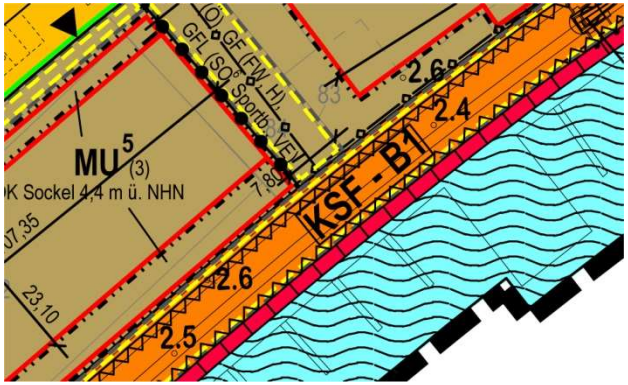
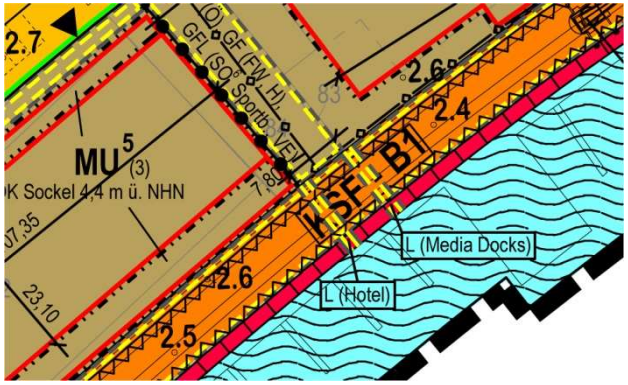
Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude)



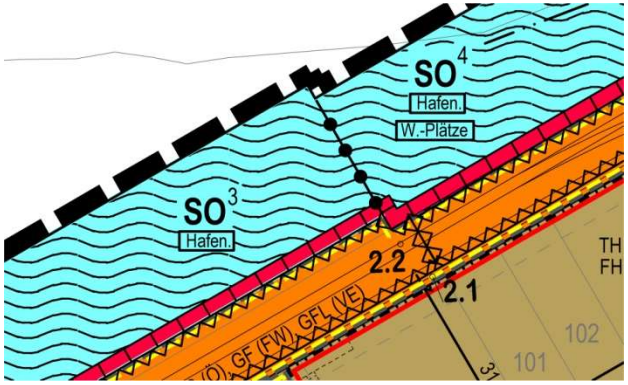


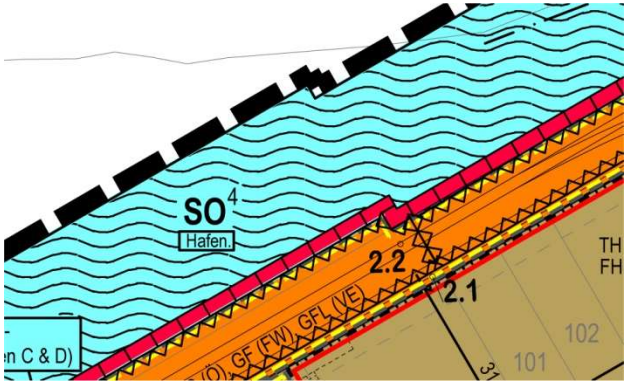
Zu 8.:
Teilgebiet MU 2 (Schuppen A)

		Zu 8.: Teilgebiet MU 2 (Schuppen B)
		Zu 8.: Teilgebiet MU 2 (Schuppen C und D)
		Zu 8.: Teilgebiet MU 3 (Strandsalon)

		Zu 8.: Teilgebiet MU 2 (Schuppen F)
		Zu 8.: Teilgebiete MU 4/5 (Kaufmannsspeicher/Hotel)

9. Zusammenlegung von Sondergebietsflächen Hafen

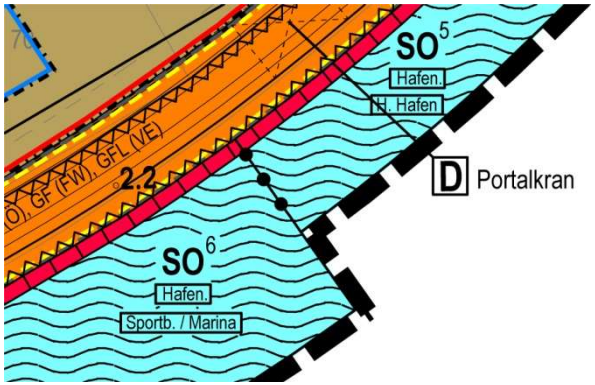


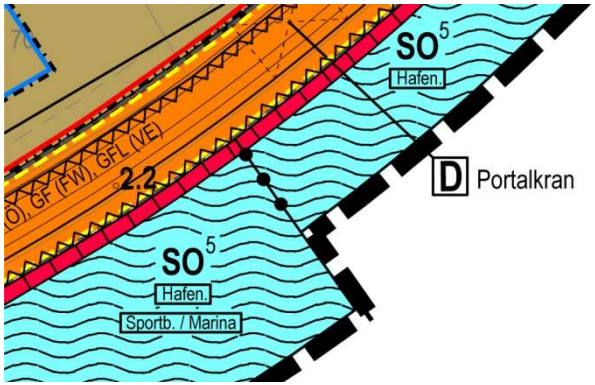


Begründung
Die Differenzierung in vier Sondergebiete Hafen für Wasserflächen wird auf zwei Teilbereiche zurückgenommen, da sich die Beschreibung der grundsätzlich zulässigen hafenbezogenen Nutzungen auf zwei Teilbereiche begrenzen lässt. (vgl. Pkt. 7 Änderung der textlichen Festsetzung)

Betroffenheit
Die Zusammenlegung der Hafenbereiche sowie die damit einhergehende Modifizierung der grundsätzlich zulässigen Hafennutzungen wirken sich nicht auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

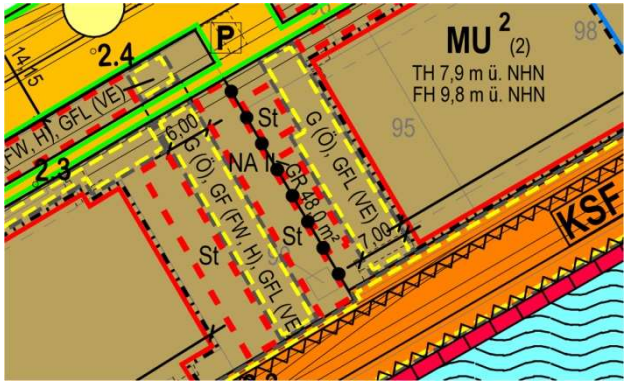
Bisherige Teilflächen SO 3 und SO 4 werden zu SO 4

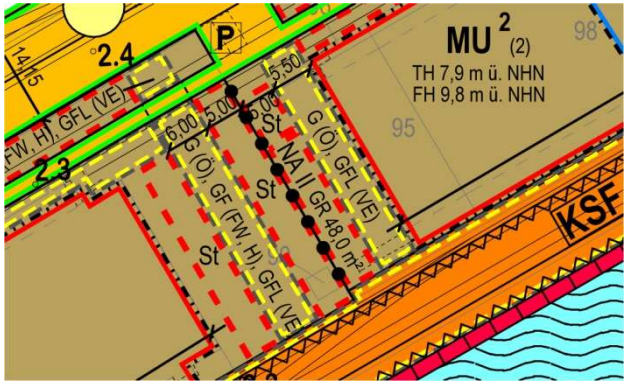




Zu 9.:
Bisherige Teilflächen SO 5 und SO 6 werden zu SO 5

10. Anpassung der Fläche NA II vor Südwestgiebel Schuppen F

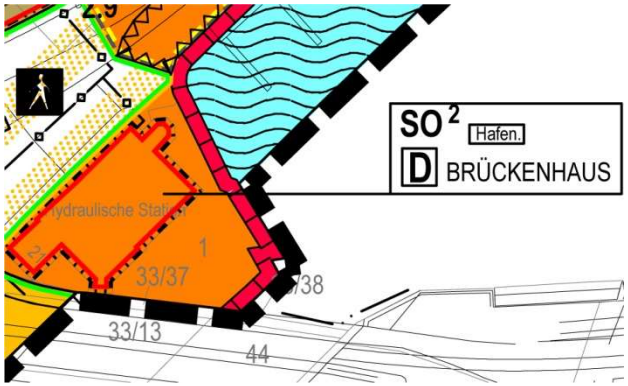


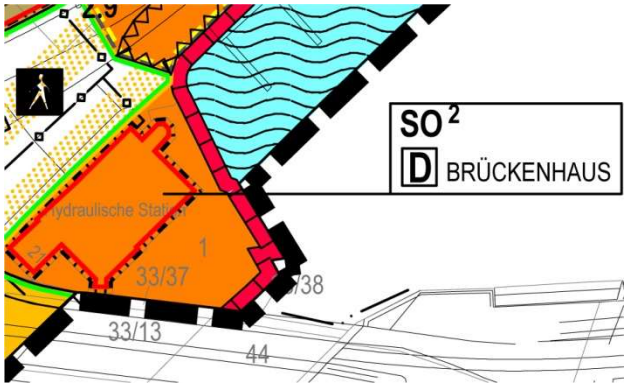


Begründung
An der südwestlichen Giebelseite von Schuppen F wird die Fläche zur ausschließlich zulässigen Errichtung von Anlagen zur Unterbringung von Fahrrädern um 1,5 m in nordöstliche Richtung sowie an die nördlich davon vorgesehenen Stellplätze heran ausgeweitet. Somit sind die dort geplanten Fahrradabstellanlagen von zwei Längsseiten erreichbar. Eine ansonsten zwangsläufig entstehende Grenzbebauung kann vermieden werden.

Betroffenheit
Die Anpassung der Bauzone begründet eine Zweckmäßigkeit der darin vorgesehenen baulichen Anlagen. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB sind davon nicht berührt.

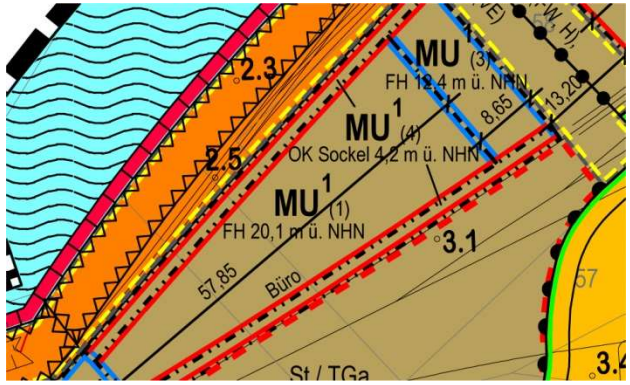
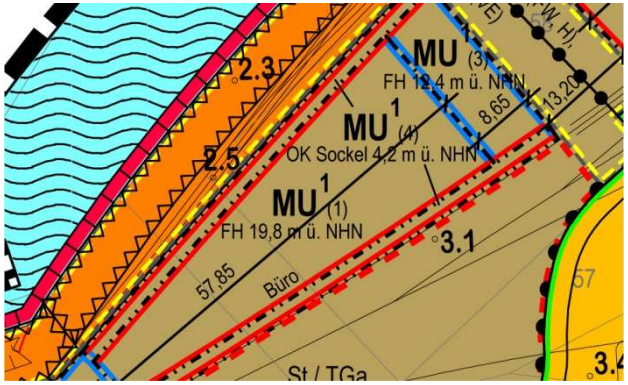
11. Änderung der Gebietsausweisung für das Brückenhaus und Festsetzung von drei Stellplätzen



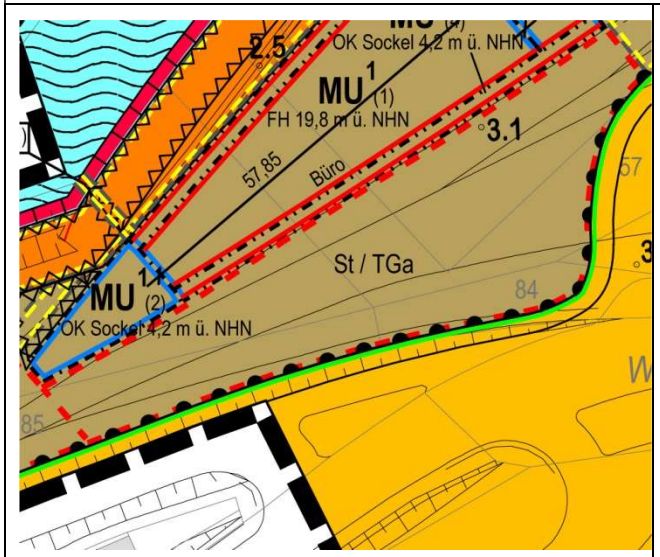


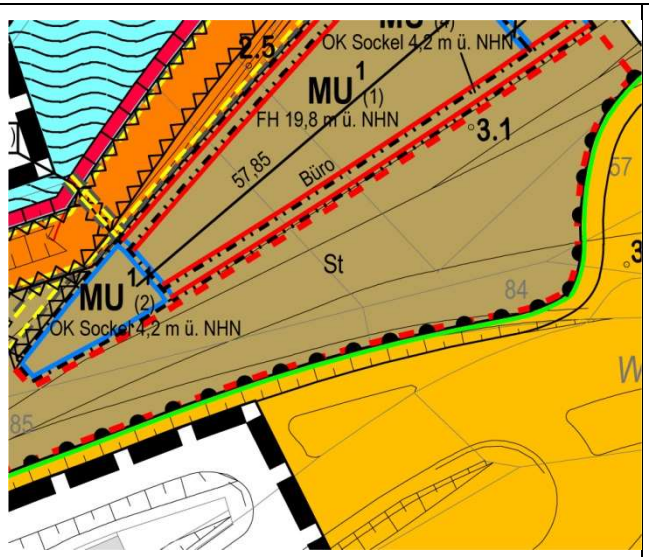
Begründung
Das Brückenhaus sowie die zugehörige Fläche sind kein Bestandteil des öffentlichen Hafens, sondern befinden sich in der Zuständigkeit des Bereichs Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck. Die Flächenzuweisung „Hafen“ wird entfernt und durch „Brückenhaus“ ersetzt. Darüber werden drei Stellplätze vor dem Brückenhaus innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung für Fußgänger:innen und Radfahrende berücksichtigt.

		Betroffenheit Da die Darstellung im Bebauungsplan keine Aussagen über die Zuständigkeit städtischer Bereiche trifft, wirkt sich diese redaktionelle Anpassung nicht auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB aus. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

12. Korrektur der Gebäudehöhe für das Bürogebäude		
		**Begründung** Mit dem Bereich Denkmalpflege und der Welterbekoordination der Hansestadt Lübeck wurde bereits vor der Beteiligung das Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld MU1 abgestimmt und die zulässige Höhe auf 19,8 m festgesetzt. Bei der Eintragung einer Firsthöhe von 20,1 m in die Planunterlage handelt es sich um einen redaktionellen Fehler, welcher korrigiert wird. Die zulässige Firsthöhe wird auf das ursprünglich abgestimmte Maß zurückgenommen. **Betroffenheit** Die Korrektur dieses redaktionellen Fehlers wirkt sich nicht auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB aus. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

13. Änderung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

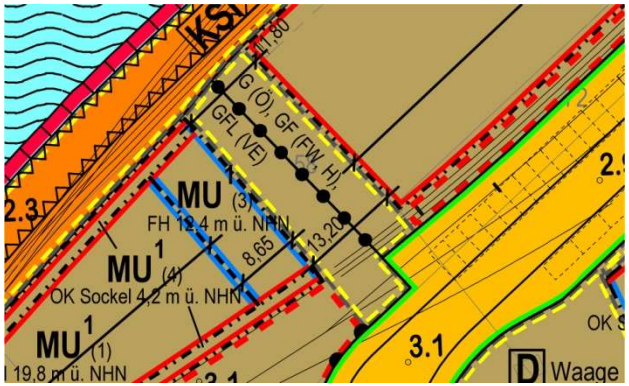


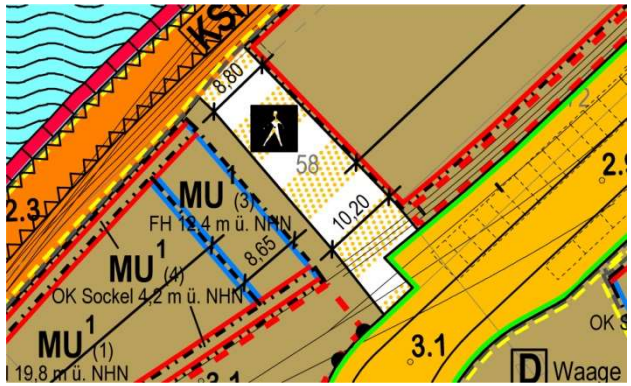


Begründung
Im Ergebnis einer Überprüfung der wirtschaftlichen, ökologischen sowie gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zum Bau einer Tiefgarage wurde festgestellt, dass kein Bedarf zur Errichtung einer Tiefgarage unterhalb der hierfür im B-Plan-Entwurf vorgesehenen Freiflächen besteht. Die Festsetzung der Tiefgarage wird zurückgenommen.

Betroffenheit
Durch die Rücknahme der Zulässigkeit einer Tiefgarage ist eine private Grundstücksfläche betroffen, auf welcher sich der für die geplante Nutzung erforderliche Stellplatzbedarf auch ohne einen Eingriff in die historische Oberfläche herstellen lässt.
Die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB sind nicht berührt, städtische Bereiche sind von der Planänderung nicht betroffen.

14. Änderung einer privaten Grundstücksfläche in öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich für Fußgänger und Radfahrer (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)





Begründung
Es besteht keine Veranlassung, diese Fläche zu privatisieren, da zahlreiche Geh- Fahr- und Leitungsrechte zugunsten öffentlicher Ver- und Entsorgungsträger eine private Nutzung nahezu ausschließen würden. Die vergleichbaren Platzflächen zwischen den Schuppen A und B, B und C und C und D sind ebenfalls als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Flächenausweisung wird in eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung für Fußgänger:innen und Radfahrende geändert.

Betroffenheit
Da die Geh- Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Öffentlichkeit, des Hafenbetriebs, der Ver- und Entsorgungsträger sowie der Feuerwehr gewährleistet bleiben, wirkt sich wirkt sich die Planänderung nicht auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB aus. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

Aufgestellt:
Lübeck, den 14.06.2022

…….

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit dem Planlabor Stolzenberg

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –

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

Stand: 14.06.2022

Teil B: Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Vorbemerkungen: Die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB des Bebauungsplanes 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel – wurde in der Zeit von 07.04.2021 bis einschließlich 07.05.2021 durchgeführt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen insgesamt sechs Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein (Nr. 1 bis Nr. 6). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt nachfolgend einwender:innenbezogen.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Stellungnahme A, Schreiben vom 05.05.2021		
1.1 Betreiberkonzept und Sorge vor der Konkurrenz zu anderen Gastronomiebetrieben Das von mir geführte Unternehmen betreibt bekanntlich an der nordöstlichen Spitze der nördlichen Wallhalbinsel eine gastronomische Einrichtung. Es handelt sich bei diesem Betrieb um einen seit Jahren dort betriebenen und fest etablierten saisonalen gastronomischen Betrieb, über dessen Ausrichtung und jahrelange positive Entwicklung und Vielgestaltigkeit ich an dieser Stelle sicherlich nicht weiter auszuführen brauche. Dies ist hinlänglich stadtbekannt. Ich begrüße es ausdrücklich, dass die Hansestadt Lübeck den Bebauungsplan 01.77.00 Nördliche Wallhalbinsel aufstellt und damit die Weichen stellen möchte für ein zukunftsfähiges und zukunftsorientiertes Gesamtkonzept für die Nördliche Wallhalbinsel. Daher habe ich mich auch in den bisherigen Planungsprozess	Das der Planung zugrundeliegende PIH-Konzept begründet neben zusätzlichen kulturellen und gastronomischen Aktivitäten und Einrichtungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel auch die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe sowie die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum. Mit dem Ziel diese gewollte urbane Nutzungsmischung auf der Nördlichen Wallhalbinsel planungsrechtlich zu verankern, setzt der Bebauungsplan ein Urbanes Gebiete gem. § 6a BauNVO fest. Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Für die Flächen des bestehenden Gastronomiebetriebes	Nicht berücksichtigen

eingebracht und begrüße, dass ausdrücklich als wesentliches Ziel der mit dem Bebauungsplan verbundenen Planung benannt wird, die vorhandene, derzeit saisonabhängige gastronomische Nutzung an der Nordspitze langfristig zu sichern und eine bauliche Option für einen Ganzjahresbetrieb zu erhalten. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Bebauungsmöglichkeiten dienen diesem Ziel. Dennoch möchte ich meine auch im bisherigen Planungsprozess in den geführten Gesprächen vorgetragenen Bedenken und Einwände, die aus meiner Sicht an dieser Stelle auch aus formellen Gründen verschriftlicht Gehör finden müssen, noch einmal zusammengefasst darlegen. Gerade weil es das ausdrücklich erklärte Ziel des Bebauungsplanes ist, die gastronomische Einrichtung langfristig zu sichern, begegnet es erheblichen Bedenken, dass der Bebauungsplan ausdrücklich eine Vielzahl von weiteren in einem konkreten Konkurrenzverhältnis zu der gastronomischen Einrichtung stehende Nutzungen vorsieht. Dies insbesondere im Hinblick auf den im Schuppen A vorgesehenen, in dieser Größenordnung für Lübeck nach meiner Meinung einmaligen, gastronomischen Betrieb aber auch die weitergehenden möglichen gastronomischen Angebote, die auch möglich wären in der Vielzahl der nach dem Bebauungsplan vorgesehenen Eisenbahnwagen. Es bedarf keiner vertieften Darlegung, dass durch diese erhebliche neue planungsrechtlich bislang vorgesehene Erweiterung des schon vorhandenen gastronomischen Angebotes, das auch geprägt wird durch den Restaurantbetrieb des „Newport“, meine große Sorge besteht, dass hierdurch die Überlebensfähigkeit der gastronomischen Einrichtung und ihre langfristige Sicherung gerade nicht mehr gewährleistet werden kann. Daher rege ich an, diese planerisch bislang ausdrücklich vorgesehene erhebliche Erweiterung der gastronomischen Möglichkeiten zu überdenken. Die Hafenschuppen und insbesondere auch die Außenbereiche können auch ohne diese großvolumigen gastronomischen Einrichtungen bestehen und zur gewollten und begrüßenswerten Belebung und Attraktivitätssteigerung beitragen. Ich bitte daher	(MU3) und zur Sicherung der Umsetzung des sog. Medienhauses (MU1) und des geplanten Hotelbetriebes inklusive Gastronomie (MU5) setzt der Bebauungsplan entsprechende Zweckbestimmungen fest, so dass hierdurch bereits eine Nutzungsmischung auf der Nördlichen Wallhalbinsel sichergestellt wird. Für die Teilgebiete MU 2 und MU 4 setzt der Bebauungsplan keine Nutzungseinschränkungen fest, so dass auch hier die Nutzungsmöglichkeiten eines Urbanen Gebietes im Sinne des § 6a BauNVO voll ausgeschöpft werden können. Demnach ist in diesen Teilgebieten neben vielen anderen Nutzungen auch die Ansiedlung z.B. von gastronomischen Betrieben zulässig. Ausgehend von dem derzeitigen Planungsstand sollen auf der Nördlichen Wallhalbinsel insgesamt bis zu 185 Wohneinheiten sowie weitere Zimmer in Gemeinschaftseinrichtungen entstehen. Aus dieser Anzahl kann aufgrund der geplanten Wohnungsgrößen eine Anzahl von insgesamt mindestens 260 neuen Bewohner:innen prognostiziert werden. Vor dem Hintergrund dieser zukünftigen Belebung der Nördlichen Wallhalbinsel, wird das Gebiet insbesondere für die Bevölkerung der angrenzenden Stadtteile sowie für Tourist:innen und sonstige Besucher:innen/Kund:innen der ansässigen Bewohner:innen/Betriebe eine wesentlich höhere Attraktivität erreichen. Insofern fördert die Hansestadt Lübeck mit der Umsetzung des PIH-Konzeptes neben der möglichen Etablierung eines vielfältigen gastronomischen Angebotes im Plangebiet auch die bestehenden Gastronomiebetriebe, da die Zahl der Personen auf der Nördlichen Wallhalbinsel zunehmen wird und somit deutlich mehr potentielle Kund:innen vorhanden sein werden, so dass davon ausgegangen wird, dass auch der Betrieb an der nördlichen Spitze der Wallhalbinsel davon künftig insgesamt profitiert. Eine Beschränkung auf lediglich wenige oder kleine Betriebe würde dem Planungsziel der Entwicklung eines belebten Quartiers, der angestrebten Flexibilität und letztlich der beabsichtigten Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet nicht gerecht. Der Betrieb des:r Einwender:in besitzt darüber hinaus	

darum, die planungsrechtlich mögliche großvolumige weitere gastronomische Nutzung zu überdenken.	aufgrund der einzigartigen Lage und des besonderen Charakters des Außenareals mit seinen vielfältigen Gastronomie- und Veranstaltungsangeboten ein Alleinstellungsmerkmal. Von der durch die Umsetzung des PIH-Konzeptes bewirkten Belebung und verbesserten Erreichbarkeit der Fläche, werden insgesamt mehr Personen (Anwohner:innen, Besucher:innen, Tourist:innen, Mitarbeiter:innen, etc.) auf der Nördlichen Wallhalbinsel verkehren und somit voraussichtlich positive Auswirkungen auf den bestehenden Betrieb an der Spitze der Wallhalbinsel haben und konkurrenzschützende Festsetzungennicht Ziel bzw. Gegenstand einer Planung sind. Eine Festsetzung zur Beschränkung oder Begrenzung von Gastronomiebetrieben wird in diesem Zusammenhang nicht vorgenommen, da davon auszugehen ist, dass die Gesamtplanung der Nördlichen Wallhalbinsel samt möglicher zusätzlicher Gastronomieansiedlungen sich positiv auf den bestehenden Betrieb auswirken wird.	
<u>1.2 Stellplätze sind nicht ausreichend</u> Sorgen bereitet mir auch die aus meiner Sicht gegebene Unterversorgung mit Stellplätzen, insbesondere im Falle der Durchführung von Veranstaltungen. Dabei mache ich darauf aufmerksam, dass auch der gastronomische Betrieb in wirtschaftlicher Hinsicht nicht nur getragen wird von dem üblichen gastronomischen Betrieb und der Durchführung weniger Großveranstaltungen, sondern gerade auch von einer Vielzahl von privaten Veranstaltungen (Hochzeiten, Geburtstage/Betriebsfeiern). Es steht dabei natürlich außer Frage, dass die Verkehrswende einzuleiten ist und dies auch in zukunftsorientierte Planungen einzufließen hat. Dennoch merke ich erneut an, dass auch Elektrofahrzeuge Fahrzeuge sind, die einen Stellplatz benötigen. Gerade die Lage meines Betriebes am Ende der Wallhalbinsel und der Umstand, dass dort keine öffentlichen Stellplätze planerisch ausdrücklich ausgewiesen werden, bereitet mir aber weiterhin Sorge.	Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, welches für jede geplante und vorhandene Nutzung auf der Nördlichen Wallhalbinsel den Stellplatzbedarf untersucht hat. Dem Betrieb des:r Einwenders:in wurden aufgrund seiner Lage am Ende der Nördlichen Wallhalbinsel und aufgrund des erhöhten Bedarfes durch das spezifische Angebot (z.B. für Bands) und die Lage pauschal acht private Stellplätze (drei mehr als gemäß üblicher Bilanz) zugestanden, welche in unmittelbarer Nähe des Betriebes vorgesehen werden (siehe Erschließungsplan in der Begründung zum Bebauungsplan). Darüber hinaus wurde der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen für Besucher in die Stellplatzbilanz einbezogen. Auch hier wurde dem Betrieb des:r Einwenders:in gegenüber anderen Betrieben besonders Rechnung getragen, indem die Stellplätze im Bereich der nördlichen Riegel der Schuppen D	Nicht berücksichtigen

Es ist eben ein Trugschluss, dass gerade die Gäste der Veranstaltungen - einen bislang in den Planungen offenbar vorgesehenen - langen Fußweg in Kauf nehmen, um zur Spitze der Wallhalbinsel zu gelangen. Auch insofern bitte ich also um Überprüfung des bisherigen Konzeptes und rege an, diesen Aspekt der auch planerischen Sicherstellung von Stellplätzen im Nahbereich des Strandsalons zu überprüfen und nachzubessern.	und F, also die dem Strandsalon am nächsten gelegenen Stellplätze, nicht den Nutzungen der Schuppen D und F zugeordnet, also privatisiert werden, sondern öffentliche Stellplätze sind, welche allen Nutzer:innen gleichermaßen zur Verfügung stehen. Aus den zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens vorgesehenen Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel ergibt sich ein Bedarf von tagsüber 55 und nachts 74 öffentlichen Stellplätzen. Im Falle, dass mehrere größere Veranstaltungen gleichzeitig stattfinden würden, bestünde ein Bedarf von 98 öffentlichen Parkplätzen. Demgegenüber steht ein Angebot von insgesamt 155 öffentlichen Parkplätzen auf der Nördlichen Wallhalbinsel. Zudem kann der Bootsbauplatz am nördlichen Ende der Erschließungsstraße in Abstimmung mit der Lübeck Port Authority temporär als Parkplatz genutzt werden (siehe Festsetzungen des Bebauungsplanes), sofern hier nicht gerade ein Schiff gebaut wird. Der Bedarf kann somit vollständig gedeckt und sogar ein Überangebot geschaffen werden, so dass der Anregung nicht gefolgt wird. . Darüber hinaus wird mit der Planung die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, für Radfahrende und Fußgänger:innen deutlich verbessert, sodass dem sich verändernden Mobilitätsverhalten Rechnung getragen wird. Der Gehweg, welcher von Radfahrenden genutzt werden darf, wird in geschnittenem Pflaster ausgeführt, sodass die Befahrbarkeit für Radfahrende gegenüber der aktuellen Situation deutlich verbessert wird. Auch für Fußgänger:innen wird die Erreichbarkeit erheblich komfortabler. Für Radfahrende wird zudem ein großes Angebot an Fahrradstellplätzen vorgehalten.	
<u>1.3 Maß der baulichen Nutzung der NA III-Flächen zu gering</u> Schließlich mache ich darauf aufmerksam, dass durch die bisherigen planerischen Absichten die für mich zwingend gebo-	Der seitens des:r Einwender:in gewünschte Umfang und die Gestaltung der Lagerflächen wurden trotz städtebaulicher Be-	Nicht berücksichtigen

tenen Möglichkeiten, Lagerkapazitäten zu erhalten, wesentlich eingeschränkt werden. Ich bitte daher darum, die Bauzone, die im B-Planentwurf mit NA III beziffert ist, von der Grundfläche her etwas zu vergrößern. Auch in Bezug auf die Blickbeziehungen zum Drehkran ist dies aus meiner Sicht akzeptabel und kein Problem. Jedenfalls bitte ich darum, die erst aus der Auslegung für mich ersichtliche Einschränkung in der NA-III-Fläche, die darin besteht, dass soweit keine Standardcontainer gestellt werden, sonstige Lagergebäude allein eine Gesamthöhe von max. 5,90 m über NHN haben dürfen, abzuändern dahingehend, dass auch ein etwaiges sonstiges Lagergebäude dort die Gesamthöhe von 7,30 m über NHN haben darf.	denken planerisch ermöglicht, damit der Betrieb auch weiterhin über Lagerkapazitäten in einer mit der heutigen Situation vergleichbaren Größenordnung Bestand hat. Sowohl der gegenüber anderen Gastronomiebetrieben deutlich höhere Umfang an Lagerkapazitäten als auch die gewünschte Gestaltung in Form von übereinander gestapelten Containern, welche nicht gebietstypisch sind und als Dominante in Konkurrenz zu dem historischen Bockdrehkran stehen, werden aus städtebaulicher Sicht kritisch gesehen. Ziel ist eine möglichst freie Sicht auf den denkmalgeschützten Drehkran an der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel von der zentralen Erschließungsachse aus zu wahren. In Abwägung der privaten gegenüber den öffentlichen Belangen ist jedoch den Anforderungen nach einem wirtschaftlichen Betrieb Rechnung getragen worden. Demnach sichert der Bebauungsplan die Lagerflächen in einem mit der heutigen Situation vergleichbaren Ausmaß. Die aus städtebaulicher Sicht kritisch bewertete Höhe von 7,90 m ü- NHN wird ausschließlich aufgrund der standardisierten Container zugelassen und daher auch ausschließlich für Container. Andere Nebenanlagen müssen auf ein verträglicheres Maß beschränkt werden. Sonstige Lagergebäude sollen sich den Hauptgebäuden gestalterisch deutlich unterordnen und diese in der Höhe nicht überragen. Die Festsetzungen zu den Höhenbegrenzungen von Nebenanlagen bleiben bestehen, da eine Anhebung der Höhenbegrenzung mit Blick auf das bestehende Denkmal und die vorhandenen Bebauungsstrukturen städtebaulich als nicht verträglich anzusehen sind	
<u>1.4 Bitte um Änderung des Bebauungsplanes</u> Ich würde mich freuen, wenn die vorstehenden Anregungen aufgegriffen und entsprechende Korrekturen des Bebauungsplanes vorgenommen werden könnten. Wie gesagt steht natürlich außer Frage, dass ich den Gesamtansatz und die damit verbundenen städtebaulichen Ziele voll unterstütze. Ich	Die Anregungen wurden in enger Abstimmung mit den betrieblichen Anforderungen bereits im bisherigen Aufstellungsverfahren berücksichtigt.	Nicht berücksichtigen

bitte aber um Verständnis dafür, dass ich die für mich nun einmal weiter wesentlichen Aspekte, die mir Sorgen bereiten, in dieser Form im Rahmen des Auslegungsverfahrens mitteile.	Das städtebauliche Ziel der Umsetzung des PIH-Konzeptes beinhaltet auch den Fortbestand des bestehenden Gastronomiebetriebes. Daher wurde der Betrieb auf besondere Weise hinsichtlich der Lagerflächen, der privaten Stellplätze und der öffentlichen Parkplätze berücksichtigt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden bereits die privaten, betrieblichen und wirtschaftlichen hohen Anforderungen und Funktionsweisen des bestehenden Betriebes mit den öffentlichen Belangen, insbesondere den Blick- und Wegebeziehungen an der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel gegeneinander abgewogen und im Ergebnis als Festsetzung des Bebauungsplanes festgeschrieben. Es hat deutliche Zugeständnisse gegeben, die städtebaulich zwar kritisch gesehen werden jedoch aufgrund der genannten Besonderheiten (Betriebskonzept, Lage, etc.) zum Vorteil des bestehenden Betriebes eingeräumt wurden, Weitere Anpassungen hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung oder eine Vergrößerung der überbaubaren Grundstücksflächen werden daher aus städtebaulichen Gründen (z.B. Lage, Sicht- und Wegebeziehungen) nicht vorgenommen.	

Nr. 2 Stellungnahme B, 06.05.2021		
<u>2.1 Zweckbestimmung Hotel entspricht nicht dem PIH-Konzept</u> Die Eingabe nimmt Bezug auf TEIL B mit folgendem Text (Auszug Planoriginal): I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN 1 Art der baulichen Nutzung Unter Buchstabe g) wird für das Teilgebiet MU 5 (Hotel) als Art der baulichen Nutzung festgesetzt: „In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 5 ist ausschließlich eine Hotelnutzung mit zugehöriger Gastronomie zulässig.“	Es wird auf das der Planung zugrunde liegende Konzept und städtebauliche Ziel der Investorengemeinschaft PIH EuE GmbH sowie die Kooperationsvereinbarung verwiesen, in welchen das in der vorliegenden Planung mit MU 5 bezeichnete Baufeld für eine Bebauung mit einem Hotel der Kategorie 3 – 4 Sterne vorgesehen ist. Ziel des Bebauungsplanes 01.77.00 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des PIH-Konzeptes, welches im Bereich des MU 5 die Ansiedlung eines Hotels vorsieht.	Nicht berücksichtigen

Wir formulieren hierzu folgende Eingabe im Rahmen des Beteiligungsverfahrens: Eine harte Nutzungsbeschränkung Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 5 allein auf ein „Hotel mit zugehöriger Gastronomie“ sieht das PIH-Konzept, welches für die Grundzüge der Planung zugrunde gelegt wurde, nicht vor. Das PIH-Konzept formuliert zwar den Wunsch, hier ein Hotel mit einer 3-4-Sterne-Kategorie zu realisieren. Die Konzeptverfasser orientierten sich aber bei der Konzeptentwicklung an den Bestimmungen des Bebauungsplans 01.75.00, welcher eine Wohnnutzung in einem bisher anders geschnittenen Baufeld untersagte, und begründeten den Wunsch nach einem Hotel in dieser Kategorie mit einer Studie, welche hierfür in Lübeck einen besonderen Bedarf nachgewiesen hatte. Der Studie zufolge war es über einen Zeitraum von 10 Jahren das erklärte Ziel der Stadt, Hotelstandorte zu identifizieren und den Bau neuer Hotels zu befördern. Der einst beschriebene Kapazitätsbedarf speziell in der 3-4-Sterne-Kategorie ist zwischenzeitlich vollständig gedeckt worden. In der Folge ist seitens der Hansestadt Lübeck bereits während des Bauleitplanungsverfahrens das Ziel ausgegeben worden, nunmehr keine weiteren Hotelansiedlungen in Lübeck zu befördern. Folglich steht die im Bebauungsplan 01.77.00 vorgesehene Zweckbestimmung im Widerspruch zu den zentralen Vorstellungen des PIH-Konzepts, nach Möglichkeit eine flexible Nutzung der historischen wie auch der neuen Bebauung zuzulassen, die auf einen sich ändernden Bedarf mit flexiblen Nutzungszuweisungen reagieren kann, sowie auch im Widerspruch zu den Entwicklungsleitlinien der Hansestadt Lübeck. Beides sollte im Rahmen der aktuellen Bauleitplanung ihren Niederschlag finden.	Das geplante Hotel auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist daher bereits in der Anhandgabevereinbarung zwischen der Hansestadt Lübeck und der PIH EuE GmbH vertraglich gesichert worden und darüber hinaus seit der Fassung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan 01.77.00 (3/2018) an diesem Standort fest vorgesehen. Außerdem ist die Hotelansiedlung im MU 5 auch in die allgemeine Planung zu Hotelansiedlungen im Stadtgebiet berücksichtigt worden. Die Ansiedlung von neuen Hotels bedarf immer umfangreicher Prüfungen. Da dieses Hotel bereits lange in den Entwicklungszielen der Hansestadt Lübeck berücksichtigt worden ist, hält die Stadt an diesen besonderen und hervorragend gelegenen Standort für die touristische Nutzung fest. Vor diesem Hintergrund kann der Anregung auf die Zweckbestimmung zu verzichten nicht gefolgt werden.	
<u>2.2 Änderung der Art der baulichen Nutzung</u> Wenn auch der Bau eines Hotelgebäudes im Ergebnis des städtebaulichen und freiraumplanerischen kooperativen Gut-		Nicht berücksichtigen

achterverfahrens und im Ergebnis des nachgelagerten Hochbauwettbewerbs angestrebt wird, so ist eine harte Zweckbestimmung für das Baufeld und das Gebäude auch deswegen von Nachteil, da die geplante Architektur durchaus anderen Zwecken dienen könnte und auch dienen können sollte, sofern ein Hotelbetrieb langfristig nicht oder nicht mehr wirtschaftlich ist. Der Bebauungsplan sollte bei der Formulierung harter Planungsziele bei der Zuweisung oder Beschränkung von Nutzungen mindestens so langfristig orientiert sein, wie die für die Realisierung einzelner Vorhaben erforderlichen Finanzierungen. Für die Finanzierung von Bauvorhaben dieser Art und Größenordnung ist Planungssicherheit und eine hinreichende Flexibilität der Nutzung bei sich ändernden Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung. Die aktuelle Pandemie hat der Kreditwirtschaft und ihren Aufsichtsorganen einmal mehr vor Augen geführt, welche Bedeutung diese Flexibilität in der Zweit-, Wieder- bzw. Weiterverwendbarkeit von begleiteten Bauvorhaben besitzt. Vor diesem Hintergrund stellt eine harte Zweckbestimmung ein besonderes Erschwernis dar, das gewünschte Vorhaben überhaupt zu realisieren, da sie die Möglichkeiten der Finanzierung stark einschränkt und in den aktuellen Zeiten besonderer Unsicherheit für die Beherbergungsbranche mitunter unmöglich macht. In Anbetracht dieser Hintergründe bitten wir, die hart formulierte Zweckbestimmung für das Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 5 (Hotel) aufzugeben oder dahingehend zu öffnen, dass eine Zweitverwendung des geplanten Hotelneubaus auch für Wohnzwecke zum Beispiel in der Form als altengerechtes, generationsübergreifendes oder studentisches Wohnen in Verbindung mit Büronutzungen zulässig wäre, welche innerhalb der Liegenschaft ggf. dort ermöglicht sein müssen, wo eine dauerhafte Wohnnutzung aufgrund der Nähe zur angrenzenden Kreisstraße oder zum Verkehrsknotenpunkt ausgeschlossen ist.	Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 soll das PIH-Konzept umgesetzt werden und somit ein Hotel auf diesem Grundstück innerhalb des im Bebauungsplan festgesetzten MU 5 errichtet werden. Für einen Großteil von Gebäuden kommen verschiedene Nutzungen in Frage, dennoch wird die Art der Nutzung anhand städtebaulicher Kriterien vorgenommen. Das städtebauliche Ziel für dieses Grundstück und das Gebäude des Siegerentwurfes sieht ein Hotel vor, sodass diese Nutzung planungsrechtlich gesichert wird. Sich kurzfristig ändernde Rahmenbedingungen, welche eine Aufweitung der Zweckbestimmung für das Baufeld MU 5 begründen, werden nicht gesehen. Ggf. langfristige Perspektiven und sich daraus möglicherweise ergebende zukünftige Sachzwänge können nicht vorweggenommen und im Rahmen der vorliegenden Planung gelöst werden, so dass die Zweckbestimmung Hotel weiterhin im Bebauungsplan festgesetzt wird.	

Nr. 3 Stellungnahme C, 21.05.2021		
3.1 Persönliches Interesse am Bebauungsplan Als Investor und Betreiber einer gastronomischen Einrichtung habe ich ein großes persönliches Interesse an der weiteren Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel gemäß dem Bebauungsplan Nr. 01.77.00 der Hansestadt Lübeck. Grundsätzlich begrüße ich den Ausbau als Hafenquartier, welches der Handschrift der gastronomischen Einrichtung mit maritimen Ambiente und angeschlossener Marina gleicht. Die gastronomische Einrichtung wurde erst im Jahr 2017 unter hohem persönlichen Kapitaleinsatz gegründet und eröffnet. Das Ensemble bestehend aus Marina, Restaurant und media docks hat sich somit zu einem touristischen Anlaufpunkt von herausragender Bedeutung entwickelt und bietet in saisonalen Spitzenzeiten bis zu 200 wasserseitigen Besuchern Übernachtungsraum auf den anlaufenden Yachten im Sportboothafen. Das gesamte Projekt befindet sich, insbesondere unter dem stark einschneidenden Einfluss der anhaltenden Covid19 Krise, weiterhin in einer kritischen Aufbauphase. Störungen und negative Einflüsse resultierend aus den Maßnahmen des Bebauungsplan Nr. 01.77.00 der Hansestadt Lübeck werden somit kritisch betrachtet. Nachhaltige Störungen des Geschäftsbetriebs des Sportboothafens und des Restaurants sind somit in jeder Hinsicht zu vermeiden und auf ein vertretbares Mindestmaß zu reduzieren.	Der Betrieb des Einwenders besitzt aufgrund des dargelegten einzigartigen Angebotes verschiedener, miteinander verbundener Nutzungen (Gastronomie, Marina, Media Docks) und der Lage nahe zum Eingangsbereich der Nördlichen Wallhalbinsel an der Marina Alleinstellungsmerkmale gegenüber anderen Betrieben im gesamten Stadtgebiet. Von der durch die Umsetzung des PIH-Konzeptes bewirkten Belebung und verbesserten Erreichbarkeit der Fläche, werden insgesamt mehr Personen (Anwohner:innen, Besucher:innen, Tourist:innen, Mitarbeiter:innen, etc.) auf der Nördlichen Wallhalbinsel verkehren und somit voraussichtlich positive Auswirkungen (z.B. höhere Einnahmen) auf den bestehenden Betrieb haben. Darüber hinaus schafft der Bebauungsplan die Möglichkeit, den bestehenden Sportboothafen weiter in Richtung Norden zu erweitern, so dass hierdurch weitere Liegeplätze geschaffen werden und damit mehr Besucher:innen zu erwarten sind. Nachhaltige Störungen auf den vorhandenen gastronomischen Betrieb, die durch den Bebauungsplan 01.77.00 initiiert werden, sind nicht erkennbar.	Zur Kenntnis nehmen
3.2 Gebäudehöhe und -grundfläche des Hotels werden als zu hoch bewertet: Im Weiteren bewerten wir die aus der Planung des Baufelds MU5 hervorgehenden Gebäudemaße des geplanten Hotels als kritisch. Im Gegensatz zu vorausgegangenen Planungen soll der geplante Baukörper nun auf nur 13,50 m an die Fläche des Restaurants/ Glaspavillons und noch dichter an die Außenterrasse heranrücken und im Firstmaß um weitere 2,40 m	Die Dimensionierung des geplanten Hotelneubaus basiert auf Ergebnissen eines Städtebaulichen Wettbewerbs, welcher die gesamte Nördliche Wallhalbinsel untersucht und für die Neubauten entsprechende Baufelder und Volumen abgeleitet hat. Für die geplanten Neubauten (Hotel und Medienhaus) am Eingang der nördlichen Wallhalbinsel wurden im Anschluss jeweils ein hochbaulicher Wettbewerb ausgelobt, Im Ergebnis ist festzustellen, dass der aus dem hochbaulichen	Nicht berücksichtigen

auf 19,20 m erhöht werden. Die hieraus entstehende Verschattung und empfundene „Bedrängung“ und „Überlagerung“ durch den Baukörper des Hotels ist für uns nicht akzeptabel. Für einen attraktiven und erfolgreichen Betrieb des Restaurants und des Sportboothafens ist ein attraktives Umfeld gefordert, welches aus dem vorgelegten Entwurf nicht hervorgeht. Somit fordere ich eine deutliche Reduzierung des auf der Fläche MU5 geplanten Baukörpers.	Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf die vorgegeben städtebaulichen Rahmenbedingungen, mit Ausnahme geringer, jedoch von der Jury jedoch zugestandener Abweichungen im Bereich der Rampen und in Richtung des südwestlichen Hotelvorplatzes, einhält. Im Hochbauwettbewerb war vorgegeben, dass Rücksicht auf die Bestandsgebäude genommen werden muss und das Hotel insbesondere die städtebauliche Dominanz der Media Docks und des Drehbrückenhauses beachten muss. Bei der Formulierung der Vorgaben zur Gestaltung des Hotels wurde zudem sehr deutlich auf ein Einfügen in die Bestandssituation geachtet, was mit dem Siegerentwurf berücksichtigt wurde. Die festgesetzte Firsthöhe im Teilgebiet MU5 beträgt 19,20 m über NHN (Normalhöhennull), was nicht mit einer Gebäudehöhe von 19,20 m gleichzusetzten ist. Das Hotelgebäude entspricht mit einer max. zulässigen Gebäudehöhe von 16,20 m über Gelände sowie der Lage des Baukörpers den Vorgaben des Wettbewerbes und unterschreitet die maximale Höhe von 19,95 m über Gelände des benachbarten Gebäudes der Media Docks deutlich. Somit ist die Würdigung des Denkmals Kaufmannsspeicher im Rahmen des Wettbewerbes und der Planung ausreichend erfolgt und die besondere Strahlkraft die Media Docks bleibt erhalten. Die Gebäudehöhe von 16,20 m über Gelände für das Hotelgebäude ergibt sich insbesondere durch den für das Gebäude notwendigen Drempel und die Firsthöhe des flachgeneigten Satteldaches, welches sich in die Umgebung einfügt. Ein Satteldach als geneigtes Dach ist von seiner Wirkung her nicht wie ein 16,20 m hohes Gebäude mit Flachdach zu bewerten, sondern zurückhaltender, da die Traufhöhe des Gebäudes um 1,40 m tiefer liegen wird. Auch setzt der derzeit geltende Bebauungsplan 01.75.00 von 2012 an gleicher Stelle eine max. Gebäudehöhe von 16,80 m ü. NN (Normalnull, nahezu identisch mit NHN) bei einem	

	Flachdach vor. Diese Höhe wurde im vorliegenden Hotelentwurf mit der Traufhöhe aufgegriffen, was in der Wahrnehmung keinen Unterschied zu den heute bereits zulässigen Gebäudehöhen macht. Eine Unangemessenheit liegt mit der Errichtung des geplanten Hotelgebäudes auf dem benachbarten Baugrundstück nicht vor. Die Abstandsflächen werden auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Eine unverhältnismäßige Verschattung wird aufgrund des weiterhin gewahrten Abstandes nicht bewirkt (siehe Abwägung Nr.6) Der Anregung, den Baukörper innerhalb des festgesetzten MU 5 zu reduzieren, wird nicht gefolgt. Um dem Gefühl der „Bedrängung“ im Bereich der heutigen Außengastronomie Raum zu geben wird der Ausweitung der außengastronomischen Fläche auf die im Bebauungsplan festgesetzte KSF innerhalb des SO Hafen angeboten. Ein entsprechender Antrag auf Sondernutzung kann an die Lübeck Port Authority gerichtet werden.	
3.3 Stellplätze sind nicht ausreichend: Gemäß Bebauungsplan Nr. 01.77.00 der Hansestadt Lübeck stehen zukünftig im Bereich der media docks lediglich 70 PKW Stellplätze zur Verfügung. Die derzeitig bestehende Parkraumsituation (280 Plätze für die Büromieter der media docks bei zeitgleich laufenden Veranstaltungen in den media docks und gut besuchter Restaurantfläche) stößt an manchen Tagen bereits an kapazitative Grenzen. Zudem wird die Parkfläche auf der nördlichen Wallhalbinsel präferiert von Bewohnern der Altstadtinsel, und von auswertigen Besuchern verkaufsstarker Wochenenden und Weihnachtsmärkte sowie bei Veranstaltungen der MUK, dem Duckstein Festival oder dem Strandsalon genutzt. Somit wird die geplante Zahl der Stellplätze in keiner Weise der wirtschaftlich erfolgreichen Nachfrage aus Marina und gastrono-	Die 70 den media docks zugeordneten Stellplätze entsprechen der beantragten und genehmigten Stellplatzanzahl der Baugenehmigung. Im geltenden Bebauungsplan 01.75.00 von 2012 sind den media docks hingegen keine Stellplätze zugeordnet werden. Die genannten 280 Stellplätze rühren aus der Unternutzung der Bestandssituation mit vielen freien Flächen und sind ebenfalls im geltenden Bebauungsplan 01.75.00 in keiner Weise aufgeführt und gesichert worden. D.h. die Stadt hat diesen Belang bereits 2012 im Zuge des Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes 01.75.00 abgewogen und eine Nutzung der Nördlichen Wallhalbinsel als extensive Stellplatzfläche nicht weiterverfolgt. Mit der Umsetzung des PIH-Konzeptes wird der historische Gebäudebestand der Nördlichen Wallhalbinsel nachgenutzt, es erfolgt	Nicht berücksichtigen

mischer Einrichtung und der darüber hinaus geplanten Nutzungsangebote gerecht. Dieses umso mehr, da dem geplanten Ausbau an Veranstaltungs- und Wohnraumangeboten Rechnung getragen werden muss. Alternative Parkflächen an der MUK sind nicht in der Lage diese Nachfrage zu kompensieren. Alle weiteren öffentlichen Parkhäuser befinden sich in zu großer Entfernung um als Alternative herzuhalten. Sollten keine adäquaten Parkflächen bereitgestellt werden, dann wäre mit Nachfrageeinbußen zu rechnen, die einen wirtschaftlichen Erfolg des Gesamtprojekts nicht mehr sicherstellen. Vor diesem Hintergrund sollte die Bebauung des Quartiers zwingend mit der Errichtung von Tiefgaragen zur Schaffung adäquaten Parkraums einhergehen. Zudem ist der Bebauungsplan für das MU5 mit einer deutlichen Reduzierung der Baumasse unter Berücksichtigung größerer Abstände hin zum Gebäude der media docks/ der gastronomischen Einrichtung anzupassen.	eine Aufwertung des gesamten Areals und eine angemessene Nutzung einer altstadtnahen derzeit deutlich untergenutzten Fläche Die Stellplatzbilanz wurde insbesondere anhand der konkreten, auf der Nördlichen Wallhalbinsel vorhandenen und geplanten Nutzungen erstellt. Eine weitere Orientierung erfolgte an dem Stellplatzsatzungsentwurf der Hansestadt Lübeck und dem ehemaligen Stellplatzerlass des Landes. Gleichzeitig werden attraktive Alternativen zum Auto z.B. für Radfahrende und Carsharing-Nutzer:innen angeboten und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV durch das Einrichten eines neuen Haltepunktes an der Nördlichen Wallhalbinsel deutlich, sodass insgesamt mit einer deutlichen Verbesserung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) in diesen Bereichen zu rechnen ist. Die ausreichende Anzahl an Stellplätzen muss entsprechend der künftigen Nutzungen jeweils im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden. Es wird grundsätzlich kein Stellplatzbedarf, welcher sich aus anderen Nutzungen außerhalb des Plangebietes begründet auf der Nördlichen Wallhalbinsel abgebildet. Das Verkehrsgutachten, welches im Zuge des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes erstellt wurde, hat darüber hinaus auch das zeitliche Zusammenfallen von zwei Veranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel untersucht. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auch hier das Stellplatzangebot als ausreichend angesehen wird. Darüber hinaus stehen ggf. Reserven auf Stellplätze im Straßenraum, die abends nicht genutzt werden und auf dem Parkplatz des Medienhauses zur Verfügung. Des Weiteren wird auf die Stellplätze an der MUK, das auf der Mittleren Wallhalbinsel geplante Parkhaus sowie auf die Parkhäuser auf der Altstadtinsel verwiesen. Die Flächenangebote auf der Nördlichen Wallhalbinsel sind zu wertvoll, um sie für Nutzer:innen umliegender Betriebe, Einrichtungen, etc. als Parkplatzflächen zur Verfügung zu stellen, zumal Parkhäuser in der näheren Umgebung vorhanden sind.	

	Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass für die Nutzer:innen der Media Docks gemäß Baugenehmigung 70 Pkw-Stellplätze erforderlich sind, welche durch den Bebauungsplan gesichert werden. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 01.75.00 sieht hingegen keinen einzigen Stellplatz für die Media Docks vor, sodass mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 70 Stellplätze mehr als gegenüber dem derzeitigen Planungsrecht festgesetzt. Das Erfordernis von einer zwingenden Errichtung von Tiefgaragen liegt nicht vor. Da die künftigen Nutzungen der Baufelder MU 1 und MU 5 entgegen der Bestandsgebäude keine herausparzellierten privaten Stellplätze entlang der Erschließungsachse zugeordnet bekommen, müssen hier die erforderlichen Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren auf privatem Grund nachgewiesen werden, was auf der Grundlage der bisherigen Festsetzungen und ergänzenden vertraglichen Regelungen zur Umsetzung der Siegerentwürfe gesichert ist. Insofern besteht kein Grund, die Errichtung von Tiefgagen durch eine Festsetzung oder Vertrag sicherzustellen.	

Nr. 4 Stellungnahme D (zwei separate Stellungnahmen), 07.05.2021		
<u>1. Dacheindeckung mit besandeten Bitumenbahnen wird abgelehnt</u> Der Bebauungsplan sieht eine Dacheindeckung mit anthrazitfarbigen besandeten Bitumenbahnen vor. Diese sollten aus dem Plan gestrichen und durch eine hochwertigere und ökologischere Dacheindeckung ersetzt werden, bspw. lokal abgebaute Schiefer oder hochwertige Dachbahnen oder Dachpappen zulässig sein, welche beschiefert sind („Elefantenhaut‘). Begründung: Die Einschränkung der Dacheindeckung auf „anthrazitfarbige besandete Bitumenbahnen“ ist abzulehnen, weil diese Form der Eindeckung die billigste, aber nicht die günstigste und auch gestalterisch nicht optimal ist.	Die Einwendung zu Dachdeckungsmaterialien unter ökologischen, ökonomischen und denkmalpflegerischen sowie gestalterischen Aspekten wurden geprüft. Im Ergebnis sollen auch andere denkmalgerechte Dachdeckungsmaterialien zulässig sein. Die denkmalpflegerischen Belange werden in objektbezogenen Genehmigungsverfahren jeweils gesondert geprüft. Die Festsetzung wird entsprechend angepasst und um weitere zulässige Dacheindeckungen ergänzt.	Berücksichtigen

Die Baubranche verursacht 15-25 Prozent der CO2- Emissionen. Dieser Anteil hängt wesentlich von der Wahl der Materialien ab, die verbaut werden. Bitumen gehört nach Klimagesichtspunkten, aber auch im Sinne der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit zu den schlechtesten Materialien, die für ein Dach gewählt werden können. Sie sind Erdölprodukte, Energie aufwändig in der Herstellung, und müssen relativ deutlich häufiger ausgewechselt oder repariert werden als eine feste Eindeckung bspw. mit Schindeln. Nach der Entsorgung zersetzen sie sich nicht zurück in natürliche Bestandteile und gelten nach den Abfallschlüsselnummern AVV 170301 und AVV 170303 als Sondermüll. Eine Eindeckung mit solchen Materialien ist nicht zeitgemäß und spart mittelfristig auch keine Kosten. Außerdem passen sie aus Erwägungen des Denkmalschutzes nicht zum aktuellen und historischen Bestand. Der überwiegende Teil der Dachflächen im Plangebiet ist nicht damit eingedeckt, sondern mit wesentlich hochwertigeren beschieferten Dachbahnen oder Dachpappen (Schuppen B, C, D teilweise, Schuppen A, 6, 9, Viehhofkai-Schuppen und Mediadocks vollständig). Sie sind heller, reflektieren damit das Sonnenlicht und erwärmen sich weniger stark als anthrazitfarbener Bitumen. Die Schuppen auf der Wallhalbinsel sollten mit langlebigen, ressourcenschonenden und damit umweltverträglichen und mittel- bis langfristig günstigeren Materialien eingedeckt werden.		
<u>2. Zulässigkeit von Photovoltaik und Solarthermie auf den Dächern soll erfolgen</u> Unter Nr. 8.10 wird festgesetzt: „Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit anthrazitfarbigen besandeten Bitumenbahnen einzudecken.“ Hierzu formuliere ich folgende Eingabe im Rahmen des Beteiligungsverfahrens: Auf der Nördlichen Wallhalbinsel sollte die Eindeckung bzw. Be-	Die Ausstattung der Dachflächen mit Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie lässt der Bebauungsplan unter der Voraussetzung zu, dass sie denkmalkonform umgesetzt werden können. Im Ergebnis können ausnahmsweise denkmalgerechte Anlagen für Solarenergie auf den Dächern zugelassen werden. Eine Prüfung erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungs-	Berücksichtigen

legung der Dachflächen mit Anlagen für Photovoltaik und Solarthermie zulässig sein, soweit diese sich in Neigung und flächiger Anordnung einfügen. Begründung: Im Sommer 2019 hat die Hansestadt Lübeck den Klimanotstand ausgerufen. Nun ist sie in der Verantwortung, zügig und entschieden Maßnahmen gegen die Klimakrise zu ergreifen. Ein Teil dieser Maßnahmen sind die 48 kurzfristigen Klimaschutzmaßnahmen der Hansestadt. Diese enthalten unter anderem, ein Solarkataster für die Gebäude der Trave zu erstellen. Verschiedene Organisationen, darunter die „Scientists for Future“, haben eingefordert, diese Maßnahme deutlich auszuweiten auf das Stadtgebiet und hier insbesondere alle Neubauten und Sanierungen. Die Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel ist ein Leuchtturmprojekt, das schon allein aufgrund seiner Größe und der überregionalen Beachtung Klimaschutzmaßnahmen nicht ignorieren kann. Es wird in der Öffentlichkeit negativ wahrgenommen, wenn hier keine Photovoltaik verbaut wird, zumal die Hansestadt Lübeck auf diesem Gebiet noch relativ viel Aufholbedarf hat, um ihre Klimaschutzziele zu erreichen. Umgekehrt wird eine Verbauung von PV an dieser Stelle einen sehr großen Wahrnehmungswert in der Öffentlichkeit weit über Lübeck hinaus haben. Zudem hätte Photovoltaik hier weder wirtschaftlich noch baulich negative Auswirkungen: Als „zweites Dach“ schützt sie die Dacheindeckung, und sie amortisiert sich schon nach wenigen Jahren. Anlagen für die Gewinnung von Elektrizität mittels Photovoltaik und zur Gewinnung von Wärme mittels Solarthermie befinden sich in der ständigen Weiterentwicklung, so dass mit Produkten gearbeitet werden kann, deren Wirkungsgrad auch bei Berücksichtigung gestalterischer Vorgaben so hoch ist, dass diese wirtschaftlich betrieben werden können. Der Begegnung des Klimawandels durch den Einsatz umweltschonender Elektrizitäts- und Wärmeerzeugungsmöglichkeiten sollte in den baugestalterischen Festsetzungen des Bebauungsplans Rechnung getragen werden, indem diese ausdrücklich zulässig bzw. in der Pla-	verfahrens. Die denkmalpflegerischen Belange werden in objektbezogenen Genehmigungsverfahren jeweils gesondert geprüft.	

nung explizit vorgesehen sind. Festsetzungen, welche der gestalterischen und technischen Weiterentwicklung von Anlagen für die Nutzung von Photovoltaik und Solarthermie nicht Rechnung tragen, sind vergangenheitsorientiert und stehen im Widerspruch zur langfristigen und zukunftsorientierten Intention der Bauleitplanung. Beispielhaft zum Zwecke der Veranschaulichung können die Dachflächen auf den sogenannten Tischlerschuppen der ehemaligen Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG) in der Einsiedelstraße, ehemals Karlstraße sein. Luftbilder der Einrichtung sind in der Originalstellungnahme beigefügt.		

Nr. 5 Stellungnahme E, 07.05.2021		
5.1 Anbindung an das Gollan-Gelände Eine Anbindung(-Option) der Nördlichen Wallhalbinsel an das Gollan-Gelände im Bebauungsplan sollte mit entsprechenden Gutachten zu damit einhergehenden Verkehrsentwicklungen, Verkehrsströmen und Lärmentwicklungen und mit einem abgewogenen Gesamtkonzept begründet sein. Die Folgen verkehrlicher Entwicklungen auf der Wallhalbinsel, die (Brücken-)Verbindungen im Norden der Nördlichen Wallhalbinsel ergeben würde, sollen berücksichtigt werden, insbesondere der zu erwartende Park(such)verkehr durch Veranstaltungen auf der gegenüberliegenden Gollan-Werft. Ein Gesamtkonzept lohnt sich hier deshalb ganz besonders, weil in diesem Stadtbereich rund um das Hafenbecken Wallhafen eine weitere große Chance der Stadtentwicklung liegt. Der Bereich ist lageattraktiv, weil innenstadtnah, grün & blau und gleichzeitig urban. Wegeverbindungen rund um das Hafenbecken sind bereits vorhanden. Deren Aufwertung & Erweiterung, die Einbindung sowie Anbindung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zugunsten der Stadtteilentwicklung auf beiden Hafenseiten soll dringend berücksichtigt und Teil der Entwicklungsplanung sein.	Der Bebauungsplan setzt keine Brückenverbindung zur Roddenkoppel oder zur Altstadtinsel fest. Der Bebauungsplan berücksichtigt jedoch die Errichtung einer Brücke entweder zwischen den Schuppen B und C oder zwischen C und D. Die Flächen bleiben im Eigentum der Hansestadt Lübeck, so dass hier perspektivisch die Flächen für einen möglichen Brückenschlag zur Verfügung stehen. Da die Brücke in diesem Bebauungsplan nicht festgesetzt wird, ist keine verkehrliche Untersuchung erforderlich. Sofern eine solche Anbindung zu einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich im Zusammenhang mit einer Entwicklung auf der Roddenkoppel, realisiert werden soll, ist diese im städtebaulichen Kontext inkl. der damit einhergehenden Verkehrssituation detailliert zu betrachten. Um in bei einem späteren Bau der Brücke Parksuchverkehr auf der Nördlichen Wallhalbinsel oder auf der Roddenkoppel zu vermeiden, müssen die Nutzungen auf beiden Seiten betrachtet werden und auch im Bereich der Roddenkoppel ggf. entsprechende Maßnahmen (Fahrradstellplätze, ÖPNV-Anbindung, etc.) einbezogen werden.	Nicht berücksichtigen

5.2 Gestaltung der Wendeanlage wird angeregt Eine Wendeschleife mit einem Durchmesser von 25m ermöglicht Lastzügen und sogar Gelenkbussen das Wenden. Ein ungenutzter Bereich in deren Mitte könnte stadtgestalterisch genutzt werden - mit einer zentralen Grünstruktur oder vielleicht sogar skulptural. Widerrechtliche Nutzung zum Parken o.ä. auf der so großen Wendeanlage könnte zu einem Problem werden. Freiraum-Gestaltungskonzepte wären sicher hilfreich.	Der gewählte Radius ermöglicht das geforderte Wenden eines zweiachsigen Müllfahrzeuges. In Abwägung mit den denkmalschutzrechtlichen Belangen (u.a. Erhalt des historischen Pflasters) mit den verkehrlichen Anforderungen, kann hier keine Wendeanlage mit grüner Mittelinsel errichtet werden. Die Wendeanlage mit einer begrünten Mittelinsel nach RASt 06 wäre darüber hinaus noch deutlich größer dimensioniert.	Zur Kenntnis nehmen
5.3 Wege-Breiten sind zu gering Wege-Breiten von 2,50m sind hinsichtlich der vorrangig avisierten Nutzungsarten Kultur, Wohnen, Gastronomie & Beherbergung und der damit zu erwartenden Nutzungsfrequenz und der gewünschten Nutzungsbelebung auf der Wallhalbinsel zu klein dimensioniert. Die linienhaften Gehwege entlang der Haupterschließung müssen für den Zielverkehr der Fußgänger zu den Eingängen der Gebäude ausreichend dimensioniert sein. Die RASt06 gibt für die für diesen Ort bspw. zutreffende Kategorie „Sammelstrasse“ an, mit Gehwegbreiten 2x 3m und Radverkehr auf der Erschliessungsstrasse vor. An der MUK und dem Theater Lübeck sind ähnlich geräumige Gehwege realisiert. Zugunsten eines im Bebauungsplan zitierten Umweltverbundes sollte hier vor allem die vollwertige Verkehrsteilhabe des nicht-motorisierten Verkehrs im Fokus stehen und das Ziel sein. Dieses mittels Stärkung von Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung im Gebiet. Die geplanten Abstellplätze für Fahrräder zeigen die erkannte und offenbar weiterhin beabsichtigte hohe Bedeutung des Radverkehrs in diesem Gebiet. Dieses soll auch anhand der Dimensionierung bzw. Planung von Radwegen umgesetzt sein. Kombinierte Geh-/Radwege sind auch mit den beabsichtigten 3 Aufweitungen an den Platzräumen konflikt- und unfallträchtig und der Verkehrsfluss für Radverkehr ist schwierig zu organisieren. Radverkehr auf den Strassenflächen in einer im Ver-	Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche ist durch die Lage der Schuppen und deren vorgelagerte Rampen vorgegeben und erlaubt, unter Berücksichtigung der wesentlichen stadtgestalterischen Rahmenbedingungen und erschließungstechnischen Vorgaben, keine andere Anordnung der Nutzungsbereiche. Eine Verbreiterung der beidseitigen Fußwege, die für Radfahrer:innen freigegeben sind auf 3 m ist in diesem historisch gewachsen Raum mangels Fläche nicht realisierbar. Die gewählte Mindestbreite von 2,50 m ist nach RASt 06 ausreichend. Die Fahrbahn, welche geebnet und ausgebessert wird, steht ebenfalls für den Radverkehr zur Verfügung. Es ist darüber hinaus davon auszugehen, dass Fußgänger die Kaiflächen zum Spazieren nutzen und den Radfahrer:innen insofern vielfältige attraktive Wegeführungen nutzen können. Zusätzlich werden Angebote, wie z.B. ebenerdig zugängliche, verschließbare Abstellräume für Fahrräder sowie Car-Sharing-Plätze dazu beitragen, die verkehrliche Situation auf der Nördlichen Wallhalbinsel zukunftsfähig zu gestalten. Die maximale Breite der zulässigen Eisenbahnwaggons in den Bauzonen für Nebenanlagen wird in der entsprechenden textlichen Festsetzung ergänzt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Güterwaggons genormt sind und von dem festgesetzten Maß nicht abgewichen werden kann, so dass die Ver-	Nicht berücksichtigen

kehrsgutachten empfohlenen Tempo-30-Zone und auf Fahrstreifen mit geschnittenem Pflaster auf Strassenflächen ist eine Alternative. Überstehende Waggons mindern die geplanten Wegbreiten von 2,50m zusätzlich, wie im Strassenschnitt rechtsseitig zu sehen. Neben Höhe und Länge der zulässigen Waggons sollte darum deren Breite festgesetzt werden (s. Textliche Festsetzungen 4.1). Weiterhin muss die Möglichkeit, dass parkende Fahrzeuge überstehen und die Wegbreite mindern, baulich verhindert werden. Raumgewinn könnte das Anordnen der Stellplätze in Schrägstellung (=geringere Tiefe) bieten. Wege im Bereich der Kaimauer stellen keine Ausweichmöglichkeit dar, wenn die Eingänge der Gebäude zur und die Stellplätze an der Planstrasse liegen. Da das Schneiden des Pflasters dort nicht zulässig ist, sind diese Bereiche für Radverkehr ungeeignet.	schmalerung des Gehwegs in den Bereichen in denen Güterwaggons aufgestellt werden, hingenommen werden müssen. Gesehenen auf die Gesamtlänge der geplanten Erschließungsstraße und der max. festgesetzten Anzahl an Güterwaggons stellt dies jedoch eine verhältnismäßig kleine Fläche dar. Zu einer geringfügigen Einschränkung des Lichtraumprofils des Fußwegs kommt es jedoch keineswegs auf der gesamten Länge, sondern lediglich ggf. vor Schuppen F an welchem die örtliche Situation bzw. andere technische Zwänge dieses erfordern. Vor Schuppen F stehen zwischen Rampe und Fußweginnenkante lediglich 2,90 m zur Verfügung. Würde vor Schuppen F ein Eisenbahnwaggon mit einer Breite von 3,00 m aufgestellt werden, so würde sich rechnerisch ein Überhang auf den Fußweg von 0,10 m ergeben. Für diesen Überhang auf den öffentlichen Raum wäre ein Gestattungsvertrag mit der Hansestadt Lübeck zu schließen. Nach bisheriger Planung ist jedoch kein Eisenbahnwaggon vor Schuppen F vorgesehen, die Schnittzeichnung ist insofern als eine Systemzeichnung zu verstehen. Vor allen übrigen Schuppen stehen min. 3,20 m zwischen Rampe und Fußwegaußenkante zur Verfügung, so dass dort Eisenbahnwaggons mit einer Breite von 3,00 m angeordnet werden können, ohne den öffentlichen Straßenraum zu beeinträchtigen. Ein Raumgewinn durch Schräganordnung der Parkplatzstreifen kann nicht erreicht werden, hierdurch würde sich der benötigte Platzbedarf um ca. 0,5 m in der Breite erhöhen und die Stellplatzanzahl würde vermindert.	
<u>5.4 Flächenbegrenzung und Integration technischer Einrichtungen (Schaltkästen etc.)</u> TF 4.3 sieht ausnahmsweise das Errichten technischer Einrichtungen auf Radabstellplätzen vor. Die effektive Nutzbarkeit von Flächen für Radverkehr sollte vorab gesichert sein, Flächenkontingente für technische Anlagen deshalb einge-	Die zulässigen technischen Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung des Plangebietes sind nach den Erfordernissen der jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger bemessen worden. Eine gestalterisch verträgliche Anordnung dieser Anlagen am Rand des Platzes ist innerhalb der Flächen für Nebenanlagen	Teilweise berücksichtigen

grenzt werden. Besondere Aufmerksamkeit verdient das Erscheinungsbild des öffentlichen bzw. des daran anschließenden privaten Raumes, indem technische Einrichtungen weitgehend unauffällig in das Stadtbild integriert werden. Gleiches gilt für die Anlage laut TF 4.2.	sichergestellt. Eine Fläche für eine Pumpstation ist als Versorgungsfläche Bestandteil der Planung. Eine darüberhinausgehende Kontingentierung von Versorgungsflächen wird aufgrund sich zukünftig ggf. ändernder technischer Gegebenheiten von Ver- und Entsorgungsanlagen nicht vorgenommen, um flexibel auf neue Anforderungen reagieren zu können. Es ist vorgesehen, die notwendige Pumpstation ebenerdig mit dem Gelände abzuschließen, um die Störungen so gering wie möglich zu halten.	
5.5. Maßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs Grundsätzlich ist es zu begrüßen, wenn motorisierter Individualverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen reduziert werden soll. Zu solchen Maßnahmen können auch eingeschränkte Abstellmöglichkeiten für Pkw gehören, ebenso wie carsharing-Angebote. In diesem begrenzten Stadtgebiet, das zukünftig noch mehr sehr vielfältige und unterschiedliche Nutzungen aufnehmen und sehr flexibel für vielfältige Nutzungen aufgestellt sein soll, sind Restriktionen und Möglichkeiten sehr sorgfältig abzuwägen. Auf Basis eigener Recherche folgende Fragen: a) Stellplätze für Studierende Es entstehen laut Planung 154 Wohneinheiten auf der Wallhalbinsel. Für 100 Wohneinheiten des studentischen Wohnens sind 31 Stellplätze (Gesamtzahl Schuppen A+B laut Anlage 11 Verkehrsgutachten) vorgesehen. Was ist die Grundlage & gibt es Referenzen für die Annahme, dass lediglich ein Viertel der Studierenden und Auszubildenden ein Auto fahren bzw. parken (Punkt 5.2.6: Stellplatzschlüssel 0,25 für Einzimmerwohnungen)? Bis zu welcher Anzahl an Studierenden-Wohnungen pro Gebiet kann sie gelten? Parkplätze mieten Studenten aus dem Grund nicht an, weil sie öffentliche Stellplätze nutzen, die kostenfrei sind. Somit	Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für die vorgesehenen Nutzungen auf der nördlichen Wallhalbinsel wurden sowohl die vorhanden, als auch die geplanten Nutzungen hinsichtlich ihres Bedarfes bewertet. Als Orientierung dienten die Werte des Stellplatzsatzungsentwurfes der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 sowie diejenigen des ehemaligen Stellplatzerlasses des Landes. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt eine tageszeitabhängige Belegung der zur Verfügung stehenden Parkplätze. Der im Rahmen der geplanten Nutzungen zu deckende Bedarf an Parkplätzen wird durch ein Überangebot von mehr als 100 verfügbaren öffentlichen Parkplätzen gedeckt. Dieses Überangebot beträgt tagsüber 149 Parkplätze, nachmittags 130 und nachts 106. Nicht eingerechnet sind Stellplatzangebote auf der Fläche des Bootsbauplatzes zw. Schuppen F und Strandsalon, wo 17 weitere Park- bzw. Stellplätze angeboten werden können, sofern dort nicht gerade ein Schiff gebaut wird. Der Bebauungsplan trifft keine Aussagen über ein Parkraumbewirtschaftungskonzept der Hansestadt Lübeck. Die öffentlichen Parkplätze werden, wie auch ansonsten überwiegend im Zentrum und im zentrumsnahen Bereich der Hansestadt Lübeck, nicht kostenfrei sein, sodass ein dauerhaftes Parken unattraktiv ist. In Schuppen A werden entweder 30% der Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau (ca. 70 Wohneinheiten) oder 100 preisgebundene Wohnungen für	Zur Kenntnis nehmen

werden u.U. effektiv mehr öffentliche Stellplätze von Studierenden belegt werden als berechnet.	Studierende und Auszubildende errichtet. Es sind keine 31 Stellplätze für die diese Nutzer:innen vorgesehen. Auf Pkw-Stellplätze für Studierende und Jugendliche in Ausbildung wird verzichtet, wie auch der Begründung auf S. 37 und dem Verkehrsgutachten auf Seite 21 zu entnehmen ist. Erfahrungen zeigen, dass diese Nutzer:innen keine privat zugeordneten Pkw-Stellplätze anmieten. Die Autobesitzquote ist darüber hinaus in dieser Nutzergruppe gering, was sich auch im ehemaligen Stellplatzerlass des Landes wiederspiegelt. Darüber hinaus weist Schuppen A die günstigsten Lagebedingungen auf, da Nahversorgungsreinrichtungen in fußläufiger Entfernung (weniger als 500 m Fußweg) zu erreichen sind, exzellente Anbindungen an das Radverkehrsnetz und an den ÖPNV vorliegen sowie das Car-Sharing-Angebot in unmittelbarer Nachbarschaft etabliert werden soll, sodass günstige Bedingungen vorherrschen, um auf einen Pkw zu verzichten. Im Sinne der angestrebten Verkehrswende werden zudem attraktive Angebote für alternative Fortbewegungsmittel zum Pkw geschaffen, wie komfortable Fahrradabstellanlagen, geschnittenes Pflaster und Car-Sharing-Angebote, um einen Verzicht auf einen eigenen Pkw zu erleichtern und attraktiver zu gestalten.	
b) Stellplatznachweise bei Nutzungsänderungen Die avisierten mindestens 100 Wohnungen im geförderten, sozialen Sektor (70 Studentenzimmer in Schuppen A, 31WE in Schuppen B, 16WE in Schuppen D und E, 23WE in Schuppen F und 14 Zimmer in Schuppen D) sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt (Textliche Festsetzungen 1 „Art der baulichen Nutzung“). Wie kann der Bebauungsplan reagieren, wenn anstatt der zugrunde gelegten sozialgebundenen Wohnungen andere Wohnformen entstehen, wie wird diese Möglichkeit berücksichtigt?	Die Umsetzung von geförderten oder preisgebundenen Wohnungen ist über einen Zeitraum von 35 Jahren vertraglich gesichert. Sofern nach 35 Jahren Nutzungsänderungen erfolgen, müssen die hierfür erforderlichen Stellplätze nachgewiesen werden. Sollte es aufgrund der begrenzten Flächenkapazität auf der Nördlichen Wallhalbinsel nicht möglich sein, den Stellplatzbedarf nachzuweisen, muss eine Ablöse an die Stadt erfolgen. Im Rahmen der Verkehrswende ist jedoch anzunehmen, dass künftig deutlich weniger Pkw-Verkehr auf der Nördlichen Wallhalbinsel als zum jetzigen Zeitpunkt angenommen, stattfinden wird.	Zur Kenntnis nehmen

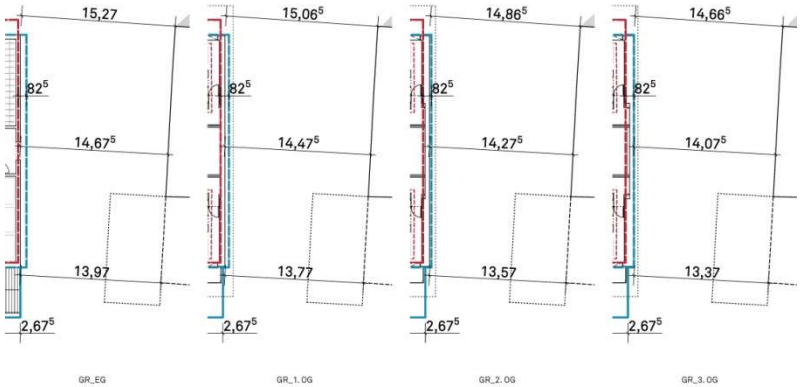
c) Relation von Verkehrsaufkommen und Stellplatzangebot Wie ist die Relation zwischen einerseits einer „Erhöhung des werktäglichen Verkehrsaufkommens von derzeit 1500Kfz auf 2500Kfz“ plus „zusätzlicher Belastungen in den Abendstunden bei Veranstaltungen“ (Punkt 5.2.4) und andererseits 205-70* (bzw. 254-70*) privaten plus 98 (155) öffentlichen Parkplätzen im Plangebiet? a. Stehen private Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung? b. Wie ist die Nutzung der Stellplätze tagsüber und abends/ nachts vorgesehen?	Die durch den Gutachter prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens beinhaltet den Großteil der Nutzer:innen, die nur temporär die Nördliche Wallhalbinsel mit dem Pkw anfahren. Darunter fallen Anlieferverkehr, Gastronomiebesucher:innen, Kund:innen der Betriebe und Besucher:innen. Die voraussichtlich kostenpflichtigen öffentlichen Parkplätze werden nicht von einem:r Nutzer:in durchgehend belegt, sondern von verschiedenen Nutzer:innen pro Tag. Darüber hinaus fallen unter das Verkehrsaufkommen auch Fahrten von Anwohner:innen und Mitarbeiter:innen, welche private Stellplätze erhalten. Auch im Bereich der privaten Stellplätze für Mitarbeiter:innen wird es insbesondere bei Gastronomiebetrieben wechselnde Nutzer:innen geben. Für die Öffentlichkeit sollen zusätzlich auf der privaten Stellplatzfläche des Bürogebäudes in den Abendstunden und nachts Parkplätze zur Verfügung gestellt werden (welche in der Stellplatzbilanz nicht einberechnet wurden, also ein zusätzliches Angebot darstellen können, sofern der künftige Eigentümer dies ermöglicht).	Zur Kenntnis nehmen
d) Grundlage der Stellplatzbilanz unklar Der Bebauungsplan soll ausreichenden Rahmen bieten für nachfolgende Baugenehmigungsverfahren: worauf basieren die Stellplatz-Zahlen des Verkehrsgutachtens für Kultur-, Gastronomie- und Hotelbetriebe? Wie sind Stellplatzschlüssel, Flächengrößen bzw. Sitzplätze/ Publikumszahlen berücksichtigt und worauf basierend?	Siehe Abwägung zu Punkt a) (oben)	Zur Kenntnis nehmen
e) Von den für das gesamte Gebiet ausgewiesenen 254 privaten Stellplätzen sind 70StP im Eigentum der Mediadocks*. Sie befinden sich auf deren Grundstück, davon ca. 50StP sind direkt von der öffentlichen Haupterschließung anzufahren. Werden davon Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?	Die Stellplätze der Media Docks dienen den Nutzer:innen der Media Docks und werden gemäß der Baugenehmigung durch diesen Bebauungsplan gesichert.	Nicht berücksichtigen

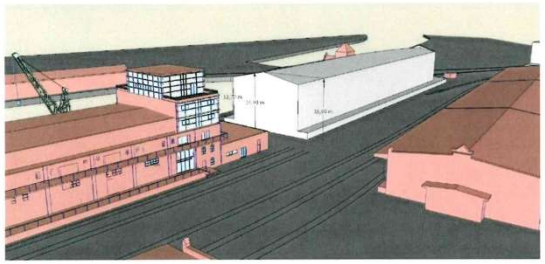
f) Instandhaltungskosten der Erschließung Durch die massive Anordnung fast aller privaten Stellplätze an der Haupterschließung stellt sich die Frage, wie Instandhaltungskosten der öffentlichen Erschließung getragen werden?	Die Anordnung der privaten Stellplätze hat keine Auswirkungen auf die Instandhaltungskosten der öffentlichen Erschließung.	Zur Kenntnis nehmen
g) Für Gewerbefahrzeuge sind größere Stellplätze erforderlich „Arbeiten“ bedeutet Gewerbefahrzeuge, die unter Umständen auch dauerhaft abgestellt werden. Für solche größeren und breiten Fahrzeuge sollten Stellplätze vorgesehen werden. Diese sollten das Straßenbild und die Nachbarschaft nicht übermäßig stören.	Ein besonderer Bedarf an breiteren Stellplätzen für möglicherweise breitere Fahrzeuge von Gewerbebetrieben wird nicht gesehen. Eine Stellplatzbreite von 2,50 m für normale Pkw-Stellplätze, welche bereits an modernen, breiteren PKW orientiert ist, wird als ausreichend betrachtet, zumal es sich um ein urbanes Gebiet handelt, nicht um ein Gewerbe- oder Industriegebiet. Aufgrund der Nutzungen, die mit dem PIH-Konzept umgesetzt werden sollen, ist von keinem gesteigerten Aufkommen deutlich größerer Fahrzeuge auszugehen.	Nicht berücksichtigen
h) Behindertenparkplatz am Strandsalon fehlt Warum ist für den Strandsalon laut Verkehrsgutachten kein Behindertenparkplatz vorgesehen?	Der Bebauungsplan setzt für die zentrale Erschließungsachse eine öffentliche Verkehrsfläche fest, in der auch die geplanten öffentlichen Stellplätze zulässig sein sollen. Eine konkrete Festsetzung zur Anordnung von Behindertenstellplätzen erfolgt erst im Zuge der konkreten Straßenausbauplanung. Der Hinweis auf die Anordnung von Behindertenstellplätze in der Nähe des Strandsalons ist insofern berücksichtigt.	berücksichtigen
<u>5.6 Fragen zu späteren Eigentumsverhältnissen</u> Welche Teile der Plätze im Plangebiet werden aus städtischer Hand gegeben (Bezug auf: vorletzter Absatz, letzter Satz 5.2.3 der Begründung „Wesentliche Teilflächen von diesen Plätzen verbleiben im Eigentum der Stadt“)? Warum werden	Die Randbereiche der Platzflächen zwischen den Schuppen B und C sowie C und D werden, sofern Fahrradabstellhäuschen für die angrenzenden Schuppen hier ebenerdig errichtet werden, an die Vorhabenträgerin verkauft. Geschieht das	Zur Kenntnis nehmen

Teile der öffentlichen Plätze aus der Hand gegeben? Inwiefern sind sie somit den Gestaltungs- und Zugriffsmöglichkeiten der Öffentlichkeit entzogen?	nicht, da ggf. der erforderliche Nachweis über Fahrradabstellflächen innerhalb Schuppen erbracht werden kann, verbleiben die Flächen zwischen den jeweiligen Giebelscheiben der Schuppen und den mit NA II gekennzeichneten Flächen im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Eine diesbezügliche Regelung wird in den Kaufvertrag aufgenommen. Die privaten Flächen zwischen den Giebeln der Schuppen und den mit NAII festgesetzten Flächen sind Gehrechte zugunsten der Öffentlichkeit und als Fahrrechte für Radfahrende festgesetzt, sodass diese Bereiche der Öffentlichkeit zugänglich sind. Die gestalterischen Vorgaben für die geplanten Fahrradabstellhäuschen sind im städtebaulichen Vertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und der PIH EuE GmbH vereinbart werden.	

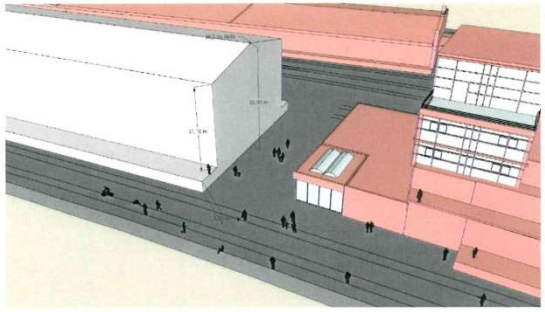
Nr. 6 Stellungnahme F (Schreiben vom 21.05.2021)		
<u>6.1 Maß der baulichen Nutzung, Lage und Höhe des Hotels nicht verträglich</u> Zunächst wird das Maß der baulichen Nutzung des Baufelds ,,MU5 (Hotel)" südwestlich der media docks hinsichtlich seiner nordöstlichen Baulinie und seinen zulässigen Trauf- und Firsthöhen hinterfragt. Im Gegensatz zu einer Baugrenze muss gemäß § 23 BauNVO entlang einer Baulinie gebaut werden, so dass der Hotel-Baukörper mit nur ca. 13,50 m Abstand zu der Außenwand der denkmalgeschützten media docks errichtet wird. Im aktuellen B-Plan 01.75.00 liegt in diesem Bereich eine Baugrenze mit einem mittleren Abstand zum Denkmal von ca. 17,50 m. Gemäß B-Plan-Entwurf rückt der Hotelbaukörper somit um 4,00 m an die media docks heran. Darüber hinaus lässt der bestandkräftige B-Plan an der betreffenden Stelle eine maximale Gebäudehöhe von 16,80 m	Die Abmessungen des Baufeldes MU5 sind ein wesentliches Ergebnis des durchgeführten städtebaulichen und freiraumplanerischen Gutachterverfahrens. Diese Ergebnisse sind dann im darauffolgenden hochbaulichen Wettbewerb für das geplante Hotel vorgegeben werden. Der Bebauungsplan setzt die Ergebnisse der durchgeführten Wettbewerbsverfahren um und trifft insofern enge Festsetzungen, durch die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse ermöglicht bzw. verbindlich festsetzet. Das geplante Gebäude muss auf der festgesetzten Baulinie errichtet werden und darf hiervon nicht zurücktreten, damit die in den durchgeführten Verfahren definierten Baufelder eingehalten werden. Im Wettbewerb war vorgegeben, dass Rücksicht auf die Bestandsgebäude genommen werden muss und das Hotel insbesondere die städtebauliche Dominanz der Media Docks	Nicht berücksichtigen

über NN zu, der ausgelegte B-Plan-Entwurf dagegen eine Firsthöhe von 19,20 m über NHN. Die zulässige Gebäudehöhe wird somit im Ergebnis um 2,40 m erhöht. In der Umsetzung würde der Höhenzuwachs eine erhebliche Baumassensteigerung nach sich ziehen, welche in eine denkbar unangemessene Konkurrenz zum Denkmal Kaufmannsspeicher" (media docks) träte. Mit dem Heranrücken des Hotel-Baukörpers an die media docks um 4,00 m wird das Denkmal ,,Kaufmannsspeicher" insgesamt in einer Art und Weise beeinträchtigt, die aus Sicht der KWI GmbH nicht tolerabel ist. Das Maß der baulichen Nutzung im bestandskräftigen B-Plan 01.75.00 wurde an dieser Stelle in einem umfänglichen Abwägungsprozess mit der klaren Haltung festgelegt, dem Denkmal ,,Kaufmannsspeicher" mit gebührendem (städtebaulichen) Respekt zu begegnen und dessen ,,Würde" zu bewahren. Beiden Aspekten genügt der ausgelegte B-Plan-Entwurf nicht. Vor dem Hintergrund, dass der Schutz des Hafenschuppen-Ensembles ein wichtiges Leitmotiv für die Neuaufstellung des B-Plans darstellte, ist zu bemängeln, dass das bedeutendste Denkmal der Wallhalbinsel, der denkmalgeschützte Kaufmannsspeicher (media docks), erheblich beeinträchtigt werden würde. Hier wird städtebaulich unserer Ansicht nach mit zweierlei Maß gemessen. Die Lage am historischen Holstenhafen vis-a-vis zum Welterbe ,,Lübecker Altstadt" würde den stadtgestalterischen und baukulturellen Schaden vergrößern. Neben den dargestellten Folgen der Baumassensteigerung und des Heranrückens an die media docks werden bei Umsetzung der vorgelegten Planung weitere erhebliche Nutzungsnachteile für die media docks einhergehen. Der Hotel-Baukörper wird ab dem frühen Nachmittag zu einer stetig wachsenden Verschattung des Restaurants ,,The Newport" samt Wintergarten und Terrasse sowie der Büroräume im Kopfbau der media docks führen. Der Ausblick aus dem gläsernen Kopfbau und dessen Dachterrassen würde in Richtung Südwest in weiten Teilen versperrt. Die Bauhöhen in Verbindung mit dem geringen Gebäudeabstand	und des Drehbrückenhauses beachten muss. Bei der Formulierung der Vorgaben zur Gestaltung des Hotels wurde zudem sehr deutlich auf ein Einfügen in die Bestandssituation geachtet, was die Jury im weiteren Fortgang der Wettbewerbsverfahren gewürdigt hat. Auch mit geringerem Abstand als im alten Bebauungsplan der Gebäude zueinander, beträgt der mittlere Abstand des Hotels zum Kaufmannspeicher (eingeschossiger Anbau) nicht, wie in der Stellungnahme suggeriert, nur 13,50 m sondern liegt zwischen ca. 14,6 m im Erdgeschoss und 14,0 m im 3. OG, letzterer Abstand ist in dieser Höhe jedoch nicht mehr in Bezug auf den eingeschossigen Teil des Kaufmannspeichers wahrzunehmen, sondern in Bezug auf den Hauptbaukörper des Kaispeichers, dessen Fassade ca. 10m gegenüber der Außenkante des eingeschossigen Teils zurückspringt. Die Abstandsflächen des geplanten Hotelgebäudes werden auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Ein Heranrücken auf im Mittel 14,6 m wurde in den Wettbewerbsverfahren als verträlich und angemessen beurteilt, so dass ein zurücktreten um weitere 4,00 m (wie im Bebauungsplan 01.75.00) nicht berücksichtigt werden kann. . Das Hotelgebäude entspricht mit einer max. zulässigen Gebäudehöhe von 16,20 m über Gelände sowie der Lage des Baukörpers diesen Vorgaben und unterschreitet die Höhe von fast 20,0 m des benachbarten Gebäudes der Media Docks deutlich. Somit ist die Würdigung des Denkmals ausreichend erfolgt und die Strahlkraft die Media Docks bleibt erhalten. Die Gebäudehöhe von 16,20 m über Gelände für das Hotelgebäude ergibt sich insbesondere durch den für das Gebäude notwendigen Drempel und die Höhe des Satteldaches, welches sich in die Umgebung einfügt. Ein Satteldach als geneigtes Dach ist von seiner Wirkung her nicht wie ein 16,20 m hohes Gebäude mit Flachdach zu bewerten, sondern aufgrund der Dachneigung zurückhaltender.	

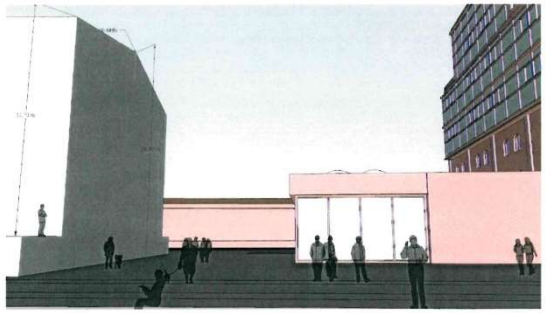
werden zu erhöhten Windgeschwindigkeiten auf der Terrassenfläche des Restaurants und bei geöffneten Schiebefalttüren auch in dessen Glasanbau führen. Die Nutzung durch Gäste wird dort erheblich beeinträchtigt. Wir weisen darauf hin, dass der Betrieb des Restaurants ,,The Newport" aufs Engste mit dem Betrieb der Marina am vorgelagerten Kai verknüpft ist. Beide sind für das Quartier und für den Tourismus von erheblicher Bedeutung, wurden erst vor kurzer Zeit mit erheblichem Kapitaleinsatz entwickelt und befinden sich somit noch in der Anlaufphase. Für den erfolgreichen Betrieb ist ein städtebaulich angemessenes, attraktives Umfeld unerlässlich. Der vorgelegte B-Plan-Entwurf entspricht diesen Anforderungen nicht und gefährdet daher den Betrieb des Newports und der Marina. Zur Verdeutlichung unserer Kritik legen wir diesem Schreiben ein städtebauliches Massenmodell bei, welches die räumliche Wirkung der maximalen Festlegungen des Hotelbaukörpers auf das Denkmal verdeutlicht. Demselben Zweck dienen folgende perspektivische Darstellungen:	Der rechtskräftige Bebauungsplan sieht an gleicher Stelle eine max. Gebäudehöhe von 16,80 m ü. NN bei einem Flachdach vor. Diese Höhe wurde im vorliegenden Entwurf mit der Traufhöhe aufgegriffen. Unter Berücksichtigung der Belange der Media Docks (und insbesondere des Restaurants) wurde sich auf die Einhaltung der Gebäudedimensionierung des Siegerentwurfes als städtebaulich verträglich bewertet. Es entsteht kein städtebaulicher Missstand und eine Unangemessenheit ist nicht erkennbar. Die folgenden grafischen Darstellungen (Quelle: Sauerbruch Hutton) belegen, dass die Abstandsflächen eingehalten werden, die Belichtung und Besonnung des Kaufmannspeichers in keiner Weise beeinträchtig wird, die Belichtung und Besonnung des eingeschossigen Anbaus, in dem sich das Restaurant befindet, selbst am 21.12 (Sonnentiefststand), lediglich ab 15:00 Uhr teilweise beeinträchtigt wird. Eine unverhältnismäßige Verschattung wird aufgrund des weiterhin gewahrten Abstandes, welcher allgemein und insbesondere im städtischen Raum oftmals deutlich geringer üblich ist, nicht bewirkt. Die Blickbeziehungen aus dem Kaufmannspeicher und im Besonderen von den Terrassen des Kaufmannspeichers auf die Stadt werden in keiner Weise beeinträchtigt werden.  Geschossweise Darstellung der Abstandsflächen zwischen	



Blick von Norden

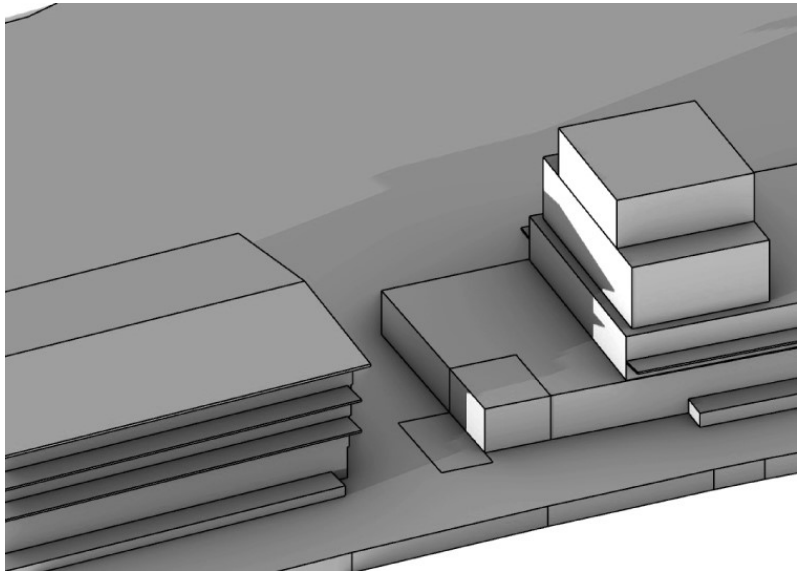


Blick von Osten

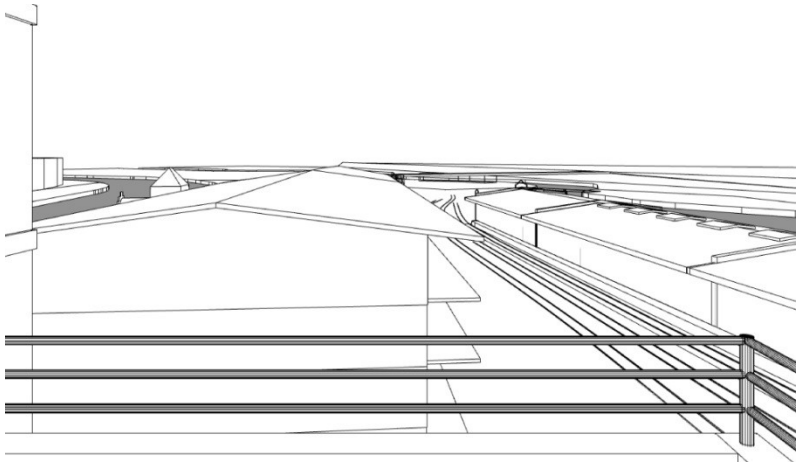


Blick von Süd-Ost

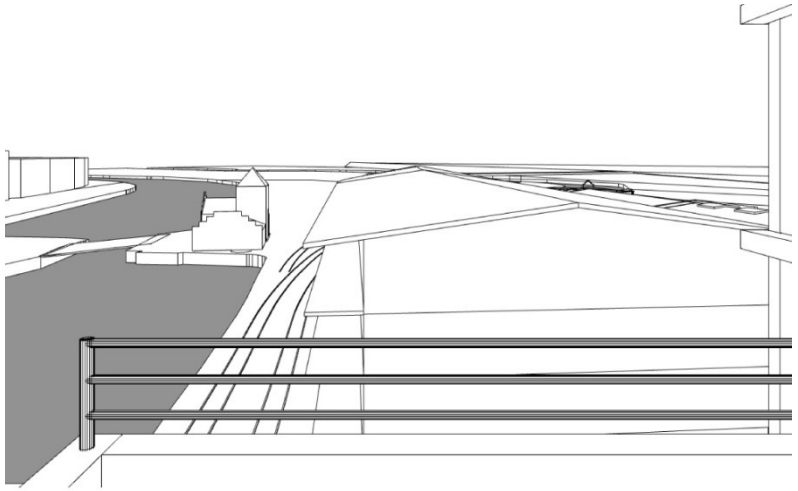
Hinsichtlich des Baufelds ,,MU5 (Hotel)" fordert die KWL GmbH als Eigentümer und Betreiber der media docks somit eine deutliche Reduzierung der Baumasse sowie einen deutlich größeren Abstand zu dem Denkmal media docks, beides nach dem Vorbild des bestandskräftigen B-Plans 01.75.00. Zum Zeitpunkt der Bekanntmachung in 2012 galt dieser auch unter den heute Mitwirkenden noch als angemessene Begegnung mit dem Denkmal ,,Kaufmannsspeicher" und somit als Hotel (links) und Außenkante des eingeschossigen Anbaus der Media Docks (rechts)



Media Docks Sonnenstudie 21.12. 15:00 Uhr



Media Docks Terrasse Aussicht Nord

tragfähiger städtebaulicher Kompromiss. Daneben wird die Stellungnahme der KWL GmbH vom 21.12.2018 vollumfänglich aufrechterhalten und dieser Stellungnahme angehängt.	 Media Docks Terrasse Aussicht Süd Die Verbindung zwischen Restaurant und Marina sowie die Schaffung eines attraktiven Umfeldes wurden beachtet. Mit der Umsetzung des PIH-Konzeptes kommt es zu einer deutliche Attraktivitätssteigerung der Nördlichen Wallhalbinsel und damit zu einem Anstieg der Anzahl der Nutzer:innen und insgesamt zu einer Aufwertung der Freiflächen und der Gebäude (Bestand und Neubau). Einer Nutzung der Wasserflächen durch eine Marina werden deutliche Erweiterungsmöglichkeiten zugestanden, sodass auch hier durch die Planung klare Vorteile entstehen. Eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des Ausblicks wird nicht hervorgerufen (siehe Darstellungen). Im Ergebnis ist das im Bebauungsplanverfahren festgesetzte Baufeld sowie die Baumasse im Voraus des Bebauungsplanes zur Sicherung der Qualität in zwei Wettbewerbsverfahren untersucht und definiert worden. Die Ergebnisse der qualitätssichernden Verfahren werden als städtebaulich und auch für die vorhandenen Nutzungen als verträglich angesehen, so dass kein	

	größerer Abstand oder eine geringere Baumasse im Bebauungsplan festgesetzt wird. Die Anregung wird dahin gehend nicht berücksichtigt. .	
6.2 Stellplatzbedarfe sind höher als das Angebot Gemäß Begründung zum B-Plan Kapitel 5.2.6 stehen den media docks nach Umsetzung der Planung zukünftig lediglich 70 Stellplätze zur Verfügung, die von Veranstaltungsteilnehmern, Dauermietern und Tagesgästen genutzt werden können. Bisher standen den media docks in der Summe jedoch knapp 280 Stellplätze zur Verfügung und wurden für den Betrieb genutzt. Für den zukünftigen Betrieb beziffern die media docks den Stellplatzbedarf auf 140 Stellplätze für Veranstaltungen und 100 Dauerstellplätze für Mieter und Beschäftigte, insgesamt 240 Stellplätze. In der Konsequenz ergibt sich somit im Falle der Umsetzung der Planung ein Defizit allein für die media docks von 170 Stellplätzen. Die Durchführung größerer Veranstaltungen würde in der Konsequent bei Umsetzung der Planung zukünftig erschwert und zum Teil unmöglich gemacht werden. Die Geschäftsführung der KWL GmbH, die über langjährige Erfahrungen im Betrieb von Büro- und Veranstaltungsimmobilien verfügt, rechnet daher mit erheblichen Beeinträchtigungen beim Betrieb der media docks. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist zukünftig nicht mehr sichergestellt. Die in der Begründung zum B-Planentwurf angeführte Möglichkeit einer Doppelbelegung privater und öffentlicher Stellplätze für Abendveranstaltungen der media docks erscheint in der Praxis nicht umsetzbar: Private Stellplätze werden gerade in den Abendstunden benötigt und stehen daher abends für weitere Nutzungen nicht zur Verfügung. Hinsichtlich der öffentlichen Stellplätze konkurrieren die media docks dagegen mit unterschiedlichen Nutzungen (Hotel, Gastronomie, Büro und Wohnen), die zukünftig im Plangebiet angesiedelt werden sollen und ebenfalls auf die öffentlichen Stellplätze zugreifen werden. Ohnehin wäre die veranschlagte Reserve	Hinsichtlich der erforderlichen Stellplätze ist der Nachweis geführt, dass für die geplanten Nutzungen ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen. Für darüberhinausgehende Bedarfe, z.B. von Nutzer:innen der Altstadt oder auch bei größeren Veranstaltungen in den Media Docks, für welche die genehmigte und den media docks zugeordnete Anzahl an Stellplätzen (70) ggf. nicht ausreichend sein könnte, wird auf die Parkplätze an der MUK, das auf der mittleren Wallhalbinsel geplante Parkhaus und die Parkhäuser auf der Altstadtinsel verwiesen. Es ist nicht die Aufgabe der Überplanung der hochwertigen Flächen der Nördlichen Wallhalbinsel, für Nutzer:innen anderer Flächen und Besucher:innen außergewöhnlicher Veranstaltungen Stellplätze vorzuhalten. Das geltende Planungsrecht 8Bebauungsplan 01.75.00) berücksichtigt dementgegen keinen einzigen Stellplatz für die media docks. Insofern ist hier davon auszugehen, dass der wirtschaftliche Betrieb nicht von der Anzahl der Stellplätze abhängig ist. Die Anzahl geplanter Stellplätze wurden bereits im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes 01.75.00 ermittelt. Der akteulle Bebauungsplanes 01.77.00 baut auf dieser Grundannahme auf. Sofern Nutzungsänderungen gegenüber den angenommenen bzw. genehmigen Nutzungen erfolgen, müssen die Stellplätze, wie auch sonst für alle Vorhaben üblich, im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden. Sollte es aufgrund der begrenzten Flächenkapazität auf der Nördlichen Wallhalbinsel nicht möglich sein, den Stellplatzbedarf zu decken, muss eine Ablöse an die Stadt erfolgen. Im Rahmen der Verkehrswende ist jedoch anzunehmen,	Nicht berücksichtigen

von 106 öffentlichen Stellplätzen für den Betrieb der media docks nicht ausreichend. Eine Verlagerung von Stellplätzen in den Bereich PP Lastadie wäre denkbar. Entfernungen zu den Parkhäusern Holstentor und St. Marien werden dagegen als zu groß bewertet. In jedem Fall bedarf es einer verbindlichen Regelung, damit die media docks zukünftig Planungssicherheit haben. Das Konzept zum ruhenden Verkehr wird vor diesem Hintergrund insgesamt infrage gestellt. Von einer ,,behutsamen" Anordnung der Stellplätze im Straßenraum kann aus unserer Sicht nicht gesprochen werden. Die fast ausschließliche oberirdische Verortung der öffentlichen und privaten Stellplätze trägt dem Quartier mit seinen Qualitäten aus Sicht der KWL keine Rechnung. Vor diesem Hintergrund wird begrüßt, dass unter dem Hotel und dem Bürogebäude eine Tiefgarage gebaut werden kann. Vor dem Hintergrund des skizzierten Stellplatzdefizits sollte der Bau einer Tiefgarage allerdings als zwingende Voraussetzung in den Kaufverträgen fixiert werden.	dass künftig weniger Pkw-Verkehr auf der Nördlichen Wallhalbinsel, als zum jetzigen Zeitpunkt angenommen, stattfinden wird. Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgebrachte Stellungnahme wurde zum Auslegungsbeschluss bereits abgewogen und nicht berücksichtigt. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass ein Stellplatznachweis innerhalb des Plangebietes lediglich auf Grundlage der durch die Planung begründeten Nutzungen erfolgt, d.h. dass sowohl die bereits vorhandenen Nutzungen, die nach Umsetzung des Bebauungsplanes erhalten bleiben, und auch die neu geplanten Nutzungen berücksichtigt worden sind. Die aktuell bestehende Zwischennutzung für vermietbare Dauerstellplätze, gebührenfreie Kurzzeitparkplätze, Stellplatzbedarfe von Bewohnern, Besuchern und Beschäftigten der Altstadtinsel werden nichts etabliert hierfür keine Flächen zur Verfügung stehen. Eine Überplanung dieser Zwischennutzungen erfolgte bereits mit dem Bebauungsplan ergeben sich nicht aus dem ge. Von 2012. Ergänzend wird auf das vorliegende Verkehrsgutachten mit Stellplatzbilanz verwiesen und klargestellt, dass für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für die vorgesehenen Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel die aus den konkreten Nutzungen hervorgehenden Bedarfe sowie die Werte des Stellplatzsatzungsentwurfes der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 herangezogen werden. Der Entwurf und der ehemalige Stellplatzerlass des Landes sind für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze als Orientierung angewandt worden. Die NWHI besitzt aufgrund ihrer Lage eine herausragende städtebauliche Qualität, deren besonderer Charakter als historisch geprägtes, weitgehend erhaltenes Ensemble aus Gebäuden und Freiflächen mit der vorliegenden Planung gesichert und weiterhin erhalten werden soll. Diese städtebauliche Situation bedingt eine stark begrenzte Flächenverfügbarkeit für zukünftige Nutzungen, es wird auf eine Aufwertung des gesamten Areals und einen angemessenen Nutzungsmix	

	auf dieser hochwertigen Fläche ankommen. Eine weitere Nutzung als großer Parkplatz scheidet auch vor dem Hintergrund der formulierten städtebaulichen Ziele aus. Dauermiet- und Wohnmobilstellplätze werden bei Umsetzung des PIH-Konzeptes zukünftig auf der Nördlichen Wallhalbinsel nicht angeboten. Vielmehr wird im Sinn einer Verkehrswende zukünftig größeres Augenmerk auf klimafreundliche Verkehre zu legen sein. Im B-Planentwurf für die Nördliche Wallhalbinsel werden deshalb attraktive Alternativen zur Steigerung des Fahrradverkehrs in Form von überdachten, sicheren, ebenerdigen Abstellmöglichkeiten sowie mit geschnittenem Pflaster komfortabel ausgestattete Wege angeboten. Zusätzlich ist vorgesehen, im Plangebiet Car-Sharing-Plätze mit Elektro-Infrastruktur einzurichten und die Nördliche Wallhalbinsel über eine Bushaltestelle besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Die Stellplatzbilanz berücksichtigt eine tageszeitabhängige Belegung der zur Verfügung stehenden Parkplätze. Der lt. Satzungsentwurf zu deckende ermittelte Stellplatzbedarf wird mit einem Überangebot von mehr als 100 verfügbaren öffentlichen Parkplätzen erfüllt. Dieses Überangebot beträgt tagsüber 149 Stellplätze, nachmittags 130 und nachts 106. Nicht eingerechnet sind 17 Stellplätze auf dem Schiffbauplatz, die z. B. für Abendveranstaltungen zur Verfügung gestellt werden können, wenn gerade kein Schiff gebaut wird. Für eine verpflichtende Regelung zum Bau einer Tiefgarage besteht kein Erfordernis, da die tatsächlich benötigten Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden müssen. Dieser Nachweis kann ober- oder unterirdisch erbracht werden. Die Notwendigkeit zum Bau einer Tiefgarage wird demnach von den nachzuweisenden Stellplätzen für den Betrieb des Medienhauses und des Hotels abhängen.	
<u>6.3 Fehlerhaftes Verkehrsgutachten</u> Auch in dem Verkehrsgutachten Nördliche Wallhalbinsel des Büros VTT scheint den bestehenden Nutzungen und den Stellplatzbedarfen nicht ausreichend Rechnung getragen	Zu den Fragestellungen der KWL hat das Büro VTT eine fachliche Stellungnahme (30.08.2021) abgegeben. Darin stellt der Gutachter klar, dass das in verschiedenen Zählungen in den	Nicht berücksichtigen

worden sein, so dass aus Sicht der KWL im Gutachten von fehlerhaften Annahmen ausgegangen wird: Die Verkehre der media docks finden im Gutachten lediglich im Rahmen der Bestandserhebung im Jahr 2019 Berücksichtigung. Dabei wurden lediglich drei Erfassungstage für die Ermittlung des fließenden Verkehrs angesetzt (28.03./21.05./22.05.2019), wobei die im Gutachten berücksichtigten Zeiten (7:30 bis 8:30 Uhr und 15:45 bis 16:45 Uhr) weder der Hauptverkehrszeit der Mieter der media docks entsprechen, noch die an diesen Tagen stattfindenden Veranstaltungen repräsentieren. So hielten bspw. die Wirtschaftsförderung am 28.03.2019 ab 18:00 Uhr mit 100 Gästen sowie das Lübecker Ärztenetz ab 19:00 Uhr mit 30 Gästen Veranstaltungen ab, die überwiegend per PKW besucht wurden. Im Ergebnis wird das durch die media docks induzierte Verkehrsaufkommen und auch damit einhergehend der Stellplatzbedarf deutlich unterschätzt. Die Aussagekraft des gesamten Gutachtens wird dadurch infrage gestellt. Das betrifft auch andere bestehende Nutzungen wie den Strandsalon, die zukünftig mit acht Stellplätzen auskommen müssen (S. 25 des Gutachtens).	Jahren 2016 und 2019 ermittelte Spitzenverkehrsaufkommen für den Anbindungsknoten Nördliche Wallhalbinsel in den Stunden von 7:30 Uhr und 8:30 Uhr sowie von 15:45 und 16:45 Uhr liegt. Im Verkehrsgutachten wird weiterhin festgestellt, dass das Hauptverkehrsaufkommen zur und von der Nördlichen Wallhalbinsel bei abendlichen Großveranstaltungen (Mediadocks, Strandsalon, Theater) heute und zukünftig erst nach 18:00 liegt. Somit liegen die verkehrlichen Tagesspitzen der Haupterschließungsachse und die abendlichen Großveranstaltungsverkehre zur/von der Nördlichen Wallhalbinsel zeitlich deutlich versetzt. Dadurch können die zu- und abfließenden Verkehre der Großveranstaltungen am Erschließungsknoten auch zukünftig in ausreichenden Verkehrsqualitäten abgewickelt werden. Kfz-Verkehre zu Veranstaltungen wie Tageskongresse in den Mediadocks stehen heute und zukünftig in der Anfahrt morgens zur Nördlichen Wallhalbinsel insbesondere über die Marienbrücke zu den Lübecker Hauptverkehrszeiten bis ca. 9:00 Uhr im Rückstau vor dem Knotenpunkt An der Untertrave. Dasselbe gilt für Abfahrten von der Nördlichen Wallhalbinsel Richtung Marienbrücke zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Die Verkehrsanalyse und -prognose des heutigen und zukünftigen Anbindungsknoten Willy-Brand-Allee, Lastadie, Marienbrücke zeigt, dass dieser Knotenpunkt tagsüber durchaus leistungsfähig funktioniert. Die schlechten festgestellten Verkehrsqualitäten beruhen auf der Überlastung der gesamten Hauptverkehrsachse vorrangig in den maßgeblichen Hauptverkehrszeiten. Weiterhin kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass das Angebot von 155 öffentlichen Parkplätzen im Straßenraum den ermittelten Bedarf übersteigt. Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen wurde so robust gewählt, um einem kurzzeitigen Besucheranstieg, insbesondere im Rahmen kulturell Veranstaltungen und besonderer Events in den Gastronomiebetrieben, gerecht zu werden und der Nutzungsvielfalt des Urbanen Gebietes Rechnung zu tragen.	

5.4 Stellplatzdefizit für die Media Docks Aus den Ausführungen oben wird deutlich, dass sich der Betrieb der media docks mit 70 Stellplätzen nur eingeschränkt fortführen lässt. Die Anzahl der Stellplätze entstammt dem Stellplatznachweis, der vor 20 Jahren im Rahmen der Bauantragsstellung erstellt wurde. Die momentane Situation ist dagegen von einer hohen Auslastung gerade im Veranstaltungsbereich geprägt, sowie einer Vollvermietung des Bürogebäudes. Momentan mieten 53 Firmen Büroflächen in den media docks, die auch für Ihre Mitarbeiter teilweise Stellplätze benötigen. Das Ergebnis der Berechnungen in Kapitel 5.6 kann aus Sicht der media docks daher nicht mitgetragen werden. Ungelöst ist außerdem das Problem wegfallender Dauermietstellplätze: Momentan befinden sich im Planungsgebiet etwa 275 Dauermietstellplätze (Drehbrücke 84 PP, media docks 1 und 2 59 PP und NWHI 129 PP). Diese würden zukünftig ersatzlos wegfallen. Auf den Wartelisten für die Parkierungsanlagen in der näheren Umgebung befinden sich momentan etwa 70 weitere Interessenten, die einen Stellplatz benötigen (betrifft die Parkplätze Drehbrücke, NWHI, Hansakai, md 1+2 und PP Willy-Brandt-Allee). Im Ergebnis resultiert durch die Umsetzung der Planung ein Defizit von 350 Dauermietstellplätzen, für die dringend Ersatz gefunden werden müsste. Der letzte Punkt betrifft den Wegfall des gut besuchten Wohnmobilstellplatzes in Wasserlage: Stadtnahe Wohnmobilstellplätze werden zunehmend nachgefragt und leisten für den Tourismus einer Stadt einen erheblichen Beitrag. Vor dem Hintergrund weiter zunehmender Nachfrage sollte die Stadt auch hierfür Ersatz an geeigneter Stelle schaffen. Vor dem Hintergrund der Vielzahl an ungeklärten Fragen wird das vorgelegte Konzept zum ruhenden Verkehr daher als nicht hinreichend betrachtet und von der KWL GmbH abgelehnt.	Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für die vorgesehenen Nutzungen auf der nördlichen Wallhalbinsel werden die Bedarfe der Bestandsnutzungen und der geplanten Nutzungen ermittelt, sowie darüber hinaus als Orientierung die Werte des Stellplatzsatzungsentwurfes der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 und die Werte des ehemaligen Stellplatzerlasses des Landes herangezogen. In den Berechnungsgrundlagen für die Stellplatzbilanz (Anlage 12 des Verkehrsgutachtens) werden für die Media docks neben den 70 vor und neben dem Haus zugeordneten Stellplätzen ein zusätzlicher Bedarf von 10 Plätzen für die Gastronomie gemäß der neuen Lübecker Stellplatzsatzung eingerechnet. Für die geplanten Nutzungen, also auch für Mediadocks- und Kongressbesucher stehen innerhalb der Woche 100 öffentliche, über den ermittelten Bedarf hinausgehende, Stellplätze zur Verfügung. Abends sind auf der Nördlichen Wallhalbinsel zukünftig noch 81 frei verfügbare öffentliche Stellplätze und am Wochenende 57 öffentliche Stellplätze vorhanden. Für den Strandsalon sind neben den 8 privaten Stellplätzen für Beschäftigte weitere 25 öffentliche Stellplätze für die Gastronomie sowie 22 weitere öffentliche Plätze für Veranstaltungen eingeplant. Für Musik- und Theaterveranstaltungen sind abends und am Wochenende insgesamt 26 Stellplätze berechnet und nachgewiesen (sowie 3 ganztägig für Beschäftigte). Das Angebot von 155 öffentlichen Parkplätzen im Straßenraum übersteigt den ermittelten Bedarf von 100 tagsüber bis 57 öffentlichen Parkplätzen samstags. Laut Gutachten stehen für Sonderfälle, wie z.B. bei zwei zeitgleich stattfindenden kulturellen Großveranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel, 57-100 öffentliche Stellplätze im Straßenraum als Reserve zur Verfügung. Zusätzlich stehen abends ab 18:00 Uhr für kurzzeitige Doppelnutzungen weitere Reserven mit ca.	Nicht berücksichtigen

	100 Plätzen im Straßenraum der Willy-Brandt-Allee und ggf. auf dem Medienhausparkplatz bereit. Falls noch größere Veranstaltungen des Strandsalon, der Mediadocks und im Schuppen C gleichzeitig stattfinden, müsste gegebenenfalls auf die zahlreichen und fußläufig erreichbaren Parkmöglichkeiten der mittleren Wallhalbinsel ausgewichen werden (siehe auch Abwägung zu 5.2 Stellplatzbedarfe).	

Die Originale der Stellungnahmen können bei Bedarf im Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingesehen werden.

Aufgestellt:
Lübeck, den 14.06.2022

Hansestadt Lübeck
……. Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit dem Planlabor Stolzenberg

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –

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

Stand: 14.06.2022

Teil C: Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Bei der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgabenwahrnehmen) gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 07.04. bis einschließlich 07.05.2021. Auf die allgemeinen Vormerkungen wird ergänzend verwiesen

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

1. Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein (AG-29) (Schreiben vom 06.05.2021)
2. DB Netz AG (Schreiben vom 07.04.2021)
3. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 29.04.2021)
4. Industrie- Handelskammer Lübeck (Schreiben vom 07.05.2021)
5. Landesbetrieb f. Küstenschutz (Schreiben vom 20.04.2021)
6. Landeskriminalamt (Schreiben vom 19.04.2021)
7. Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 12.04.2021)
8. Stadtbeauftragter für Naturschutz (Schreiben vom 07.05.2021)
9. Stadtverkehr Lübeck (Schreiben vom 30.04.2021)
10. Trave Netz GmbH (Schreiben vom 12.04.2021)
11. Vodafone GmbH (Schreiben vom 03.05.2021)
12. Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Lübeck (Schreiben vom 09.04.2021)

13. Wirtschaftsförderung Lübeck (Schreiben vom 20.05.2021)

14. Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt Natur- und Verbraucherschutz Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 06.05.2021)

15. Hansestadt Lübeck Bereich Untere Abfallentsorgungsbehörde (Schreiben vom10.05.2021)

16. Hansestadt Lübeck Bereich Untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom10.05.2021)

17. Hansestadt Lübeck Bereich Untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 07.05.2021 und 16.06.2021)

18. Hansestadt Lübeck Bereich Entsorgungsbetriebe (Schreiben vom 07.05.2021)

19. Hansestadt Lübeck Bereich Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 06.05.2021 und 28.05.2021 und 02.07.2021)

20. Hansestadt Lübeck Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 21.05.2021)

21. Hansestadt Lübeck Bereich Lübeck Port Authority (Schreiben vom 06.05.2021)

22. Hansestadt Lübeck Welterbekoordination (Schreiben vom 25.06.2021)

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

23. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Abt. Naturschutz und Forst (Schreiben vom 20.04.2021)

24. Tennet TSO (Schreiben vom 12.04.2021)

25. Lübecker Hafengesellschaft (Schreiben vom 21.04.2021)

26. Deutsche Telekom (Schreiben vom13.04.2021)

27. Hansestadt Lübeck Bereich Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 14.04.2021)

28. Hansestadt Lübeck Bereich Jugendhilfe (Schreiben vom 21.04.2021)

29. Hansestadt Lübeck Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 14.05.2021)

30. Hansestadt Lübeck Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 07.07.2021)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen.

- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
- Behindertenrat Lübeck
- BUND
- Bundesnetzagentur
- Eisenbahnbundesamt
- Gasunie Deutschland
- Handelsverband Nord e.V.
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Abt. Landwirtschaft
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Abt. Fischerei
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Abt. Technischer Umweltschutz
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation SH
- Landesnaturschutzverband SH
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
- Vertreter der Jugend Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur SH
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Abt. Landesplanung und ländliche Räume

- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Abt. Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus SH Abt. Verkehr über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus SH
- NABU
- Polizeidirektion Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtschülersprecher
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Stadtwerke Lübeck
- Telefonica Germany GmbH
- Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg
- Hansestadt Lübeck Bereich Frauenbüro
- Hansestadt Lübeck Bereich Soziale Sicherung – Wohnungsbauförderung
- Hansestadt Lübeck Bereich Gesundheitsamt
- Hansestadt Lübeck Bereich Feuerwehr
- Hansestadt Lübeck Bereich Schule und Sport
- Hansestadt Lübeck Bereich Familienhilfen – Jugendamt
- Hansestadt Lübeck Bereich Stadtplanung und Bauordnung – Bauaufsicht

a) Stellungnahmen mit bebauungs- und/oder flächennutzungsplanrelevanten Inhalten:

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein (AG-29) (Schreiben vom 06.05.2021)		
1.1 Vegetationsbestand erfordert neue Untersuchung Die AG-29 begrüßt den Erhalt der historischen Kopfsteinpflaster und Großpflaster auf dem Gelände. In den Fugen dieser Natursteinpflaster bildet sich oftmals eine naturschutzfachlich wertvolle Fugenvegetation aus, die auch wichtige Funktionen für die Stadtökologie wie Wasserspeicherung sowie Staubbindung erfüllen. Neben der ökologischen Funktion erhöht eine gut ausgebildete Fugenvegetation die Festigkeit des Pflasters und beschleunigt das Abtrocknen der Flächen, beispielsweise nach Starkregenereignissen, die aufgrund des fortschreitenden Klimawandels in Zukunft häufiger zu erwarten sind. Das beschleunigte Abtrocknen der Flächen ist auch ausschlaggebend für die Vermeidung von Frostschäden sowie Algenbildung auf dem Pflaster. Auch in Schleswig-Holstein gefährdete Pflanzen wie das *Kleine Tausendgüldenkraut* (*Centaurium pulchellum*), kommen in Pflasterfugen der Wallhalbinsel vor (Quelle: Flora SH / AG Geobotanik in Schleswig-Holstein und Hamburg e.V.: https://flora-sh.deutschlandflora.de). Folglich sind weder Herbizide oder anderen Maßnahmen, z. B. Auskratzen oder die Saugreinigung, auf den Natursteinpflasterflächen anzuwenden, um die Fugenvegetation zu erhalten und deren Entwicklung zu unterstützen. Der Nachweis des Kleinen Tausendgüldenkraut (Centaurium pulchellum) erfolgte im Jahr 2020 und es handelt sich laut Roter Liste der Farn- und Blütenpflanzen Schleswig-Holsteins um eine Pflanze der Gefährdungskategorie 3 (Gefährdet), die auf „selten gewordene Lebensräume“ angewiesen ist (MIERWALD & ROMAHN 2006). Daher fordert die AG-29 eine erneute Untersuchung der Fugenvegetation durch fachlich versierte Botaniker, da die Kartierung der Fugenvegetation aus dem Jahr 2009 stammt und demnach veraltet ist. Somit	*Rote Listen Arten konnten in 2021 nicht nachgewiesen werde, so dass keine neue detaillierte Untersuchung durchgeführt worden ist.* Der Hinweis auf ein potenzielles Vorkommen des Kleinen Tausendgüldenkraut (Centaurium pulchellum) wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der zukünftigen Intensivierung der Nutzung der Nördlichen Wallhalbinsel wird von einer teilweisen Aufnahme und anschließenden Neuverlegung des Pflasters im Bereich der geplanten Fußwege vor den landseitigen Rampen ausgegangen. Diese Flächen bieten auch heute keinen geeigneten Lebensraum für nicht trittresistente Pflanzenarten. Die übrigen Pflasterflächen werden weitestgehend unverändert erhalten, so dass dort mit keiner Beeinträchtigung vorhandener Fugenvegetation zu rechnen sein wird. Zwischen den Schuppen B und C sowie C und D werden die derzeit bestehenden Zwischenbauten entfernt, hier entstehen zwei weitere Platzflächen, auf denen lediglich eine extensive Nutzung ohne PKW-Verkehr stattfinden wird und insofern ein Aufkommen von Fugenvegetation begünstigt wird. Ein Hinweis zum Verzicht auf das Ausbringen von Herbiziden und das Auskratzen und Saugreinigen der Natursteinpflasterflächen wird in die Begründung aufgenommen Auf Flächen, welche zur Reparatur, zum Ausgleich von Unebenheiten, und zur Neuanlage von Fußwegen aufgenommen werden müssen sowie auf den derzeit stark frequentierten Parkplatzflächen, welche für Neubauten im Eingangsbereich der Nördlichen Wallhalbinsel vorgesehen sind, konnte anlässlich einer Begehung durch einen ausgebildeten Naturschutz- und Landnutzungsplaner vom Planlabor Stolzenberg am 11.08.2021, also zur Blütezeit des Centaurium pulchel-	Teilweise berücksichtigen

könnte die Erhaltungssituation gefährdeter Pflanzenarten, die mittlerweile auf der Wallhalbinsel vorkommen, verbessert und in den Planungen zu diesem Verfahren berücksichtigt werden.	lum, kein Exemplar des kleinen Tausendgüldenkraut nachgewiesen werden. In weiteren Bereichen der Pflasterflächen sind aufgrund der mit vorliegender Planung begründeten Inhalte keine großflächigen Eingriffe zu erwarten, welche negative Auswirkungen auf die bestehende Fugenvegetation befürchten lassen.	
1.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung detaillieren Bei der Pflanzung von Einzelbäumen ist jeweils eine Baumscheibe von mindestens 6 m^3 vorzusehen und eine Pflanzgrube von 12 m^3, um die Chance der langfristigen Etablierung eines neu gepflanzten Baumes im Klimawandel zu erhöhen. Weiterhin ist auf eine optimale Substratzusammensetzung in der Pflanzgrube zu achten. (siehe auch: https://fiona.uni-hamburg.de/3573328e/sik-enwicklungskonzept-stadt-baeume.pdf). Nach Abgang der aktuell bestehenden 5 Einzelbäume auf dem Gelände, soll eine Rosskastanie gepflanzt werden. Hier ist fachlich zu überprüfen, ob die Rosskastanie als eine geeignete Baumart für diesen urbanen Raum bei den zu erwartenden sich weiter verändernden klimatischen Rahmenbedingungen eingeschätzt wird. Die AG-29 begrüßt, dass die Baumscheiben vor Überfahren geschützt werden sollen und schlagen vor, dies durch konstruktive Maßnahmen, wie das Aufstellen von Metallbügeln oder Kästen zur Abgrenzung der Baumscheiben, zu gewährleisten. Die AG-29 macht darauf aufmerksam, dass die umwelt- und naturschutzfachlichen Standards bei der Umsetzung der Planung einzuhalten sind.	*Die Festsetzung zur Größe und Ausgestaltung der Baumscheiben wird entsprechend der Vorgaben der Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen angepasst.* Die Größe der Baumscheiben wird mit 6 m² und das Volumen der Pflanzgruben mit 12 m³ festgesetzt. Für die nach Abgang zu ersetzende Baumgruppe wird ein großkroniger, standort- und klimawandelangepasster Laubbaum festgesetzt. Die Baumart ist im Falle der Neupflanzung hinsichtlich Standort und Klimawandeleignung mit dem Bereich Naturschutz abzustimmen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden entsprechend angepasst. Auf eine konkrete Pflanzempfehlung zum jetzigen Zeitpunkt wird daher verzichtet. Gestalterische Regelungen zur Ausstattung der Freiflächen und somit auch für konstruktive Maßnahmen zum Schutz der Baumscheiben werden im Rahmen der Erschließungsplanung und der Freiraumplanung geprüft und mit den Bereichen Stadtplanung und Denkmalpflege abgestimmt. Die umwelt- und naturschutzfachlichen Standards werden bei der Umsetzung der Planung eingehalten.	Berücksichtigen

Nr. 2 Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 07.04.2021)		
<u>Bahnbetrieb darf nicht beeinträchtig werden</u> Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.	*Durch den vorliegenden Bebauungsplan werden keine Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs auf der östlich des Plangebietes gelegenen Bahnstrecke begründet.* Im Zuge des Aufstellungsverfahrens wurde ein Schallschutzgutachten erstellt, welches u.a. die auf das Plangebiet einwirkenden Emissionen aus Verkehrsgeräuschen berücksichtigt. Die sich aus dem Gutachten ergebenden Schallschutzmaßnahmen wurden bei der Planung berücksichtigt. Im gesamten Plangebiet sind passive Schallschutz erforderlich und dementsprechend festgesetzt worden. Insofern wird der Anregung bereits entsprochen.	Bereits berücksichtigt

Nr. 3 Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 29.04.2021)		
<u>Beeinträchtigung von bestehenden Handwerksbetrieben</u> Nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	*Eine Beeinträchtigung von Handwerksbetrieben durch die vorliegende Planung findet nicht statt.*	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 4 IHK Lübeck (Schreiben vom 07.05.2021)		
4.1 Allgemeines zur Stellungnahme aus dem vorangegangenen Verfahrensschritt Wir haben unsere Anregungen bereits in der frühzeitigen Beteiligung in unserer Stellungnahme vom 19.12.2018 vorgebracht und möchten hiermit erneut auf diese verweisen. Einiges wurde in der nun vorliegenden Planung berücksichtigt. Gern möchten wir aber nochmal auf folgende Punkte hinweisen, die in der Planung keine Berücksichtigung gefunden haben:	*Der Hinweis auf die Stellungnahme vom 19.12.2018 wird zur Kenntnis genommen* und auf den Abwägungsbericht zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonst. Träger öffentlicher Belange verwiesen.	Zur Kenntnis nehmen
4.2 Fußwegeverbindung zur Roddenkoppel und zum Hansemuseum gewünscht Am nördlichen Ende ist die Option für eine Verbindung zur Roddenkoppel durch ein Brückenbauwerk vorgesehen, die zum Tragen kommen könnte, wenn der Wallhafen nicht mehr genutzt wird. Damit würde die Sackgassenlage des Standortes beendet und die Attraktivität für Gewerbetreibende gesteigert. Darüber hinaus war in früheren Planungen eine fußläufige Brückenverbindung zwischen der nördlichen Wallhalbinsel und dem Europäischen Hansemuseum/An der Untertrave vorgesehen. Diese Verbindung würde ebenfalls zu einer Attraktivitätssteigerung führen, so dass sie als Option weiterhin vorgesehen werden sollte.	*Im Rahmen der vorliegenden Planung sichert sich die Hansestadt Lübeck die Option für einen Brückenschlag über den Wallhafen an die Roddenkoppel.* Der Bebauungsplan setzt sowohl für den Platz zwischen Schuppen B und Schuppen C, als auch für den Platz zwischen Schuppen C und Schuppen D eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Bereich für Fußgänger:Innen und Radfahrer:Innen fest. Die in der öffentlichen Hand verbleibenden Platzflächen können, sobald sich die Planungen für eine Brücke auf der Roddenkoppel konkretisieren und tatsächlich errichtet werden soll, für die Brücke genutzt werden. Für eine direkte Fußwegeverbindung zwischen Nördlicher Wallhalbinsel und Hansemuseum bestehen derzeit keine konkreten Planungen. Für einen solchen Brückenschlag wäre im Bereich des Bootsbauplatzes eine Fläche vorhanden, um die Möglichkeit einer Anbindung zu bieten.	Berücksichtigen
4.3 Mehr Stellplatzflächen Die bisherigen Parkplätze am Eingang zur nördlichen Wallhalbinsel sollen aufgrund von Neubauten entfallen. Für uns ist noch nicht ersichtlich, ob die Parkflächen für die geplanten	*Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Verkehrsgutachten von VTT aus 2020 hat die Stellplatzbedarfe für sämtliche vorhandenen und geplanten Nutzungen auf der Nördlichen*	Bereits berücksichtigt

Nutzungen ausreichend sind. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass insbesondere für die MediaDocks bei größeren Veranstaltungen ausreichend Parkraum vorgehalten werden muss, da die Besucher aus der näheren und weiteren Region anreisen. Ein Ausweichen auf die nahegelegenen Parkflächen in Richtung MuK, insbesondere bei parallelen Veranstaltungen oder Großveranstaltungen in der Altstadt, wird nicht immer möglich sein. Bereits jetzt sind diese Flächen zu besonderen Ereignissen ausgelastet. Wir regen daher an, zu prüfen, inwiefern mehr Parkflächen innerhalb des Plangebietes oder in angrenzenden Bereichen geschaffen werden können.	*Wallhalbinsel ermittelt.* Unter Berücksichtigung der angestrebten Verkehrswende hin zu klimafreundlicheren Verkehrsmitteln (z.B. Fahrrad) dienen als Orientierung die Werte des Stellplatzsatzungsentwurfes der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 sowie diejenigen des ehemaligen Stellplatzerlasses des Landes. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Bedarf an Stellplätzen für Pkws für die vorhandenen und geplanten Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel durch ein Überangebot von mehr als 100 verfügbaren öffentlichen Stellplätzen gedeckt wird. Dieses Überangebot beträgt tagsüber 149 Parkplätze, nachmittags 130 und nachts 106. Hinzu kommen weitere 17 Stellplätze, die temporär auf der nördlich von Schuppen F als Bootsbauplatz festgesetzten Fläche angeboten werden können, sofern der Bootsbauplatz gerade nicht als solcher genutzt wird. Das Gutachten hat darüber hinaus auch eine Überlagerung mehrerer Veranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel betrachtet. Im Ergebnis kommt es zu dem Schluss, dass in Sonderfällen, wie z.B. zeitgleich stattfindende Veranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel in den Media Docks, dem Strandsalon und Schuppen C, das Stellplatzangebot ausreicht und die durch diese Planung induzierten Bedarfe an Stellplätzen abgedeckt werden können. Darüber hinaus wird auf die Planungen eines Parkhauses auf der Mittleren Wallhalbinsel verwiesen, auf die im Bedarfsfall ausgewichen werden kann. Außerdem ist davon auszugehen, dass ggf. weitere Möglichkeiten auf der Roddenkoppel entstehen werden und nach Brückenschlag über den Wallhafen für Nutzer:innen der Nördlichen Wallhalbinsel ebenfalls genutzt werden können. Für die Media Docks sind laut Baugenehmigung 70 Pkw-Stellplätze erforderlich, welche der Bebauungsplan berücksichtigt hat. Der bisher rechtskräftige Bebauungsplan 01.75.00 – Nördliche Wallhalbinsel hat für die Media Docks keinen privaten Stellplatz vorgesehen, so dass davon auszugehen ist, dass für die regelhafte Nutzung der Media Docks die 70 im Bebauungsplan berücksichtigten Stellplätze ausreichen.	

	Der besondere Charakter dieser städtebaulich herausragenden Lage erfordert darüber hinaus eine angemessene Nutzung der, auch historisch, wertvollen Fläche der Nördlichen Wallhalbinsel. Eine weitere Nutzung als große Stellplatzanlage scheidet vor dem Hintergrund der formulierten städtebaulichen Ziele aus. Vielmehr wird im Sinn einer Verkehrswende zukünftig größeres Augenmerk auf klimafreundliche Verkehre zu legen sein. Im B-Planentwurf für die NWHI werden deshalb attraktive Alternativen zur Steigerung des Fahrradverkehrs in Form von überdachten, sicheren, ebenerdigen Abstellmöglichkeiten sowie mit geschnittenem Pflaster komfortabel ausgestattete Wege angeboten. Zusätzlich ist vorgesehen, im Plangebiet Car-Sharing-Plätze mit Elektro-Infrastruktur einzurichten und die NWHI über eine Bushaltestelle besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Der Hauptbahnhof ist darüber hinaus fußläufig zu erreichen, sodass der Zug als Fortbewegungsmittel ebenfalls eine komfortable, umweltfreundlichere Alternative ist. Stellplätze für Pkw stehen im Bereich der MuK und in den Parkhäusern auf der Altstadtinsel zur Verfügung. Der angeregten Prüfung, ob noch weitere Stellplätze auf der Nördlichen Wallhalbinsel zur Verfügung stehen, wird gefolgt. Im Ergebnis kommt diese Prüfung jedoch zu dem Ergebnis, dass keine weiteren Flächen für Stellplätze im Plangebiet zur Verfügung stehen und die bisher geplanten Stellplatzflächen auch bei größeren oder parallel stattfindenden Veranstaltungen ausreichen.	

Nr. 5 Landesbetrieb für Küstenschutz (Schreiben vom 20.04.2021)		
<u>Rechtliche Änderungen aufgrund Neufassung des Landeswassergesetzes (LWG) zum 01.01.2020</u> Inhaltlich wird auf die Stellungnahme vom 12.12.2018 verwiesen. Die dort getroffenen Feststellungen wurden umfassend in den derzeit vorliegenden Entwurf eingearbeitet. Allerdings	*Rechtliche Änderungen im Landeswassergesetz werden redaktionell aufgenommen*.	Berücksichtigen

ist mit Wirkung zum 01.01.2020 eine Neufassung des Landeswassergesetzes (LWG) in Kraft getreten, sodass sich einige rechtliche Änderungen ergeben haben. Auf die relevanten Punkte wird nachfolgend eingegangen: • Die in den Unterlagen enthaltenen Hinweise auf § 77 LWG (alte Fassung) sind durch Hinweise auf die neugefasste Rechtsnorm zu ersetzen. § 77 LWG (a.F.) wurde inhaltlich weitestgehend durch § 80 Abs. 1 LWG aufgefangen, sodass eine redaktionelle Anpassung vermutlich ausreichend ist. • Die Bauverbotsregelung aus § 80 Abs. 1 LWG (a.F.) sind im Kern unverändert geblieben, finden sich in der Neufassung jedoch unter § 82 Abs. 1 LWG. Die Verschiebung der allgemeinen Ausnahmen erfolgte analog von § 80 Abs. 2 LWG (a.F.) nach § 82 Abs. 2 LWG. • Der Verweis auf die Hochwasserrisikogebiete (HWRG) nach § 73 Abs. 1 WHG wurde im neuen LWG durch einen Hinweis auf § 59 Abs. 1 Satz 2 LWG ersetzt. Im Übrigen bestehen gegen den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes keine Bedenken. Hinweise: • Das Vorhaben befindet sich in einem Gebiet, das grundsätzlich durch Sturmfluten gefährdet ist. Eine absolute Sicherheit ist auch hinter Landesschutzdeichen nicht gegeben. • Bei der Umsetzung von Vorhaben in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen. Im Übrigen wird um Information über den Fortgang des Verfahrens sowie ggf. um Übergabe des rechtswirksamen Planes zur Kenntnisnahme gebeten.	• In den Planunterlagen sind keine Hinweise auf § 77 LWG vorhanden. Die zitierte Stellungnahme vom 12.12.2018 und der darin enthaltene Hinweis auf ein Genehmigungserfordernis für das zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB noch vorgesehene „Strandsalonbad“ wurde im zugehörigen Verfahrensschritt berücksichtigt. Das Strandsalonbad ist nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung, die Hinweise auf den entsprechenden § 77 LWG sind daher aus den Planunterlagen entfernt worden. • Der Hinweis auf die Bauverbotsregelung wird wie folgt neu gefasst: Zur Vermeidung des Bauverbotes gem. § 82 Abs. 1 LWG werden folgende Festsetzungen getroffen: • Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung NHN +3,0 m, Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung NHN +2,5 m, Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege NHN +2,5 m. • Der Hinweis auf § 73 (1) WHG wird durch einen Hinweis auf § 59 (1) Satz 2 LWG ersetzt. • Der Hinweis auf die Lage des Plangebietes innerhalb eines durch Sturmfluten gefährdeten Bereiches sowie darauf, dass keine Schutzansprüche gegenüber dem Land Schleswig-Holstein geltend gemacht werden können, werden zur Kenntnis genommen. Der rechtswirksame Bebauungsplan wird zur Kenntnisnahme übergeben.	

Nr. 6 Landeskriminalamt (Schreiben vom 19.04.2021)		
<u>Hinweis auf Kampfmittelverordnung</u> In der Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o.a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bauträger sollen frühzeitig darauf hingewiesen werden, sich mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	*Die Kampfmittelfreiheit wurde mit Schreiben vom 19.06.2019 durch den Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein bescheinigt.* Für die durchzuführenden Arbeiten besteht aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes kein weiterer Handlungsbedarf. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung ist für die Dauer von 5 Jahren befristet. Nach Fristablauf ist bei Bauplanungen im Geltungsbereich eine erneute Auskunft beim Kampfmittelräumdienst einzuholen. Dieser Hinweis ist bereits Bestandteil der Planunterlagen.	Bereits berücksichtigt

Nr. 7 SH Netz AG (Schreiben vom 12.04.2021)		
<u>Mögliche Leitungen externer Versorgungsträger</u> Im angefragten Bereich befinden sich keine Leitungen der SH Netz AG. Trotzdem ist jederzeit mit unterirdischen Leitungen anderer Versorgungsträger zu rechnen.	*Die Information zu möglicherweise vorhandenen unterirdischen Leitungen wird im Rahmen des B-Planverfahrens zur Kenntnis genommen.* Evtl. vorhandene Leitungen werden im Rahmen der Erschließungsplanung zu berücksichtigen sein.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 8 Stadtbeauftragter für Naturschutz (Schreiben vom 07.05.2021)		
<u>8.1 Pflasterflächen und Fahrradzugänglichkeit</u> Es handelt sich hier um die größte historische Pflasterfläche Lübecks. Letztere ist grundsätzlich zu erhalten und alle Eingriffe in ihren Auswirkungen sorgfältig abzuwägen. Dort wo eine Neuverlegung erforderlich ist, sollten die historischen Steine verwendet werden und möglichst so großfugig verlegt	*Die Pflasterflächen werden erhalten und die Zugänglichkeit für den Radverkehr verbessert.* Die Eingriffe in das vorhandene, unter Denkmalschutz stehende, Pflastermaterial werden möglichst behutsam erfolgen. Das historische Pflaster	Berücksichtigen

werden, dass sich ein Pflasterritzenbiotop entwickeln und ein wesentlicher Teil des Niederschlagswassers versickern kann. Völlig unzureichend ist die Festlegung der Fahrradzugänglichkeit, wo auf S. 35 nur nebensatzartig hingewiesen worden ist, dass der 2,5 m breite Streifen für Radfahrer und Fußgänger aus geschnittenen Steinen zu erstellen sei. Diese Aussage ist zwar richtig, verschwindet aber ansonsten in den umfangreichen verkehrlichen Festlegungen. Der Fahrradzugang ist hochunkomfortabel und nahezu nicht zumutbar. Die umfangreich angesprochene "komfortable" Unterbringung der Fahrräder reduziert sich zur Nebensächlichkeit, wenn nicht eine halbwegs ordentliche Zugänglichkeit gesichert ist. Demzufolge ist auch eine entsprechende Festlegung im Teil B zu treffen.	bleibt insgesamt erhalten. Nur in Bereichen, in denen es notwendig wird, wie beispielsweise für das Verlegen von Leitungen, für die Durchführung von Ausbesserungsmaßnahmen und für die Herstellung der Radwege sowie zur Gewährleistung der Barrierefreiheit mit geschnittenen Pflastersteinen, wird das historische Pflaster aufgenommen und wieder neu verlegt. Die Zugänglichkeit für Radfahrende zur Nördlichen Wallhalbinsel ist über den neu zu gestaltenden Knotenpunkt im Einmündungsbereich der Willy-Brandt-Allee gegeben. Der 2,5m breite Gehweg in geschnittenem Pflaster wird auch durch Radfahrende genutzt werden dürfen. Zusätzlich dürfen Radfahrende auf der Erschließungsachse fahren, auf welcher jedoch das ungeschnittene historische Pflaster, wenn auch zum Teil begradigt und repariert, verbleibt, so dass insgesamt die Erreichbarkeit der Nördlichen Wallhalbinsel mit dem Fahrrad deutlich gegenüber dem Ist-Zustand verbessert wird. Es werden somit im Sinne einer Stärkung des Radverkehrs die auf der durch die Form der Nördlichen Wallhalbinsel bedingten, sehr beengten Flächenkapazitäten zur Verfügung stehenden Möglichkeiten genutzt, um Radfahrenden sehr gute Bewegungsmöglichkeiten zu bieten. Sie werden im Sinne dieser Stärkung gegenüber dem Pkw deutlich bevorzugt, da sie sowohl auf der Straße als auch auf dem geschnittenen kombinierten Gehweg und auf der als Sondergebiet Hafen festgesetzten Fläche fahren dürfen. Eine Festsetzung zur weiteren Ausgestaltung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche erfolgt nicht, der Straßenquerschnitt ist bereits auf der Planzeichnung dargestellt. Im Rahmen der Erschließungsplanung wird die erläuterte Gestaltung eng mit den zuständigen städtischen Bereichen weiter abgestimmt, Dies ist auch im Erschließungsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und der PIH gesichert worden.	

8.2 Fledermauserfassung Gem. S. 58 ist kein Fledermausbesatz festgestellt worden. Diese Aussage basiert offensichtlich auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag v. 14. 12. 2009. Diese Untersuchung ist mittlerweile über 10 Jahre alt und somit von reduzierter Aktualität. Hier sollten im Zuge des auf S. 59 festgelegten Monitoring Nacherhebungen vorgenommen werden (ggf. je nach der Annahme der 10 Fledermausquartiere, deren Anzahl dann dem Bedarf anzupassen wäre) Zudem sind keine Aussagen getroffen, wer entsprechende Quartier- und Nistmöglichkeiten zu errichten und zu unterhalten hat. Derartige Zuständigkeiten bzw. Lasten sollten in Teil B Ziff. G festgeschrieben werden.	*Das Fledermausvorkommen wurde im Zuge des Aufstellungsverfahrens untersucht und Potenzialmaßnahmen festgesetzt.* Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde am 22.07.2019 abgeschlossen. Bei der festgesetzten Anzahl der Fledermausersatzquartiere handelt es sich um eine vorgezogene Maßnahme, welche an dem angenommenen Potenzial an im Plangebiet vorkommenden Fledermäusen ausgerichtet ist. Zwischenzeitlich wurde am 11.06.2021 durch die Untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck eine Nachbegehung durchgeführt, bei der deutlich mehr Vogelnester und mutmaßliche Brutvögel festgestellt wurden. Im Interesse der Rechtssicherheit wird der Umfang der artenschutzrechtlichen Maßnahmen für gebäudebewohnende Brutvögel deshalb im Sinne einer „worst case“ – Betrachtung vorsorglich sehr deutlich erhöht. Ein Erhöhtes Vorkommen von Fledermäusen wurde durch die UNB nicht festgestellt. Die Pflicht zu Einhaltung der planungsrechtlichen Festsetzungen zum Artenschutz obliegt dem/der jeweiligen Maßnahmenträger:in/Antragsteller:in, da die Festsetzungen und Vorgaben des Bebauungsplanes durch diese:n einzuhalten sind. Eine gesonderte Festsetzung zu diesem Sachverhalt ist nicht erforderlich, da die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen darüber hinaus im städtebaulichen Vertrag gesichert wurde.	Berücksichtigen
<u>8.3 Fachgesetze</u> Es müsste mit aufgenommen werden: - LWG (Das Landeswassergesetz regelt den Rechtsvollzug und ist somit hier wichtiger als das WHG. das nur das Rahmengesetz des Bundes ist) - BImSchG (= Bundesimmissionsschutzgesetz, das die Lärm-, Luftschadstoff- und Lichtimmissionen regelt)	*Der Hinweis zum Landeswassergesetz und zum Bundesimmissionsschutzgesetz wird berücksichtigt und in der Begründung ergänzt.*	Berücksichtigen

Nr. 9 Stadtverkehr Lübeck (Schreiben vom 30.04.2021)		
<u>ÖPNV-Anbindung</u> Wir möchten darauf hinweisen, dass im aktuellen Zustand die Erschließung mit dem ÖPNV nicht den Vorgaben des 4. RNVP entspricht. Das Gebiet ist mit den Haltestellen „Hansemuseum“ und „Beckergrube“ angeschlossen (bitte im Text korrigieren), die jedoch beide etwa 1,1 km weit entfernt liegen (Wegeverbindung, nicht Luftlinie). Und auch mit der geplanten neuen Haltestelle am Eingangsbereich der nördlichen Wallhalbinsel wird den Vorgaben des 4. RNVP nur mäßig gut entsprochen, da die Haltestelle bis zu 600 m weit entfernt liegt (je nach Gebietseinordnung sollen es laut 4. RNVP max. 480 m sein). Bei der Bemessung ist in diesem Fall aufgrund der Wasserlage die Wegeentfernung entscheidend nicht die Luftlinienentfernung. Wir möchten darauf hinweisen, dass es nicht möglich ist, den Bereich mit dem Linienbus zu befahren und aus verkehrsplanerischer Sicht auch nicht sinnvoll. Wenn eine bessere ÖPNV-Erschließung gewünscht wird, dann lässt sich dies nur durch eine Fußgängerbrücke zur Haltestelle Hansemuseum erreichen. Die geplante neue Bushaltestelle im Eingangsbereich der nördlichen Wallhalbinsel sollte aus unserer Sicht außerdem im Text und auch im Plan eindeutiger formuliert werden. Der bisherige Abschnitt im Erläuterungsbericht bleibt viel zu vage.	*Die Haltestellenbezeichnungen werden korrigiert und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Willy-Brand-Allee am Eingang der Nördlichen Wallhalbinsel werden geschaffen.* Aufgrund der spezifischen Bedingungen, welche durch die Lage am Wasser und den Flächenverfügbarkeiten auf der Nördlichen Wallhalbinsel bedingt sind, ist eine Integration von Bushaltestellen auf der Nördlichen Wallhalbinsel direkt nicht umsetzbar. Im Verkehrsgutachten wurde die Verortung der Bushaltestellen untersucht und erläutert. Die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche berücksichtigt eine für die Bushaltestelle geeignete Fläche und schafft insofern die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Bushaltestelle. Der Bau einer Fußgänger:innenbrücke über die Trave zum Hansemuseum stellt zurzeit noch kein prioritäres Ziel der Hansestadt Lübeck dar und kann ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in Verbindung mit einer Überplanung der fußläufigen Anbindung an die Roddenkoppel planerisch untersucht werden. Der Bebauungsplan schafft bietet jedoch die Möglichkeit, dass eine Brücke im Bereich des festgesetzten SO Bootsbauplatz errichtet werden könnte.	Berücksichtigen

Nr. 10 Trave Netz GmbH (Schreiben vom 03.05.2021)		
<u>E-Versorgungsstation</u> Bezugnehmend auf das TÖB-Verfahren zum oben genannten Bebauungsplan, Stand 02.12.2020 nehmen wir wie folgt Stellung. Ergänzend zu unserer Stellungnahme, vom 20.12.2018 bitten wir um die Aufnahme einer Versorgungsfläche für eine E-Kompaktstation. Im November 2020 wurde ein möglicher	*Der Bebauungsplan lässt bereits innerhalb des mit NA II bezeichneten Baufeldes technische Einrichtungen, die der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen ausnahmsweise zu (vgl. textl. Festsetzung 4.3), so dass auch die geplante Versorgungsstation dort untergebracht werden kann.* Eine gesonderte Festsetzung ist insofern nicht erforderlich.	Berücksichtigen

Standort mit einem Ansprechpartner der Projektverantwortlichen bereits erörtert. Von Seiten dieses Ansprechpartners wurde die Nutzung einer geplanten Fahrradabstellfläche zwischen den Schuppen B und C vorgeschlagen (s. Anlage). Wir bitten sie um Prüfung und entsprechender Berücksichtigung im weiteren B-Planverfahren, da aus unserer Sicht dieser Standort eine sichere Elektrizitätsversorgung gewährleistet.		

Nr. 11 Vodafone (Schreiben vom 03.05.2021)		
<u>Umwandlung der mobilen temporären Sendeanlage in einen ortsfesten Sendemast auf der Nördlichen Wallhalbinsel</u> Die aktuellen Pandemie-Zeiten haben in besonderer Weise verdeutlicht, wie eminent wichtig eine flächendeckende, moderne und damit leistungsfähige Telekommunikationsinfrastruktur ist. Das gilt sowohl für den Bereich Mobilfunk, wie auch hinsichtlich kabelgebundener Anbindungen. Aber auch über die Corona-Zeiten hinaus werden Home-Office und Home-Schooling oder auch der Bereich Smart Gouvernement wie viele weitere Anwendungsaspekte innerhalb der Digitalisierung eine weitaus engere Infrastrukturgrundlage benötigen als bislang. Auch und gerade die Nutzung mobiler Anwendungen ist deutlich angewachsen, ein weiterer Anstieg ist in vielen Studien prognostiziert. Mit Blick auf die Hansestadt Lübeck wird es eine gemeinsame Aufgabe sein, diese Telekommunikationsinfrastrukturen bedarfsgerecht und zukunftszugewandt weiter auszubauen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem mobilfunkgestützten Anwendungsbereich. Das gilt für das Vorhandensein von Sende- und Empfangsanlagen wie auch für deren Anbindung an das sog. Backbone-Netz gleichermaßen. Gerade mit Blick auf die derzeit auszurollende 5G-Techologie ist aufgrund der umfangreichen Datenmengen eine Glasfaseranbindung Voraussetzung für das Funktionieren. Bislang genutzte temporäre Sendestandorte -	*Eine Umwandlung des mobilen Sendemastes im Bereich des Schiffbauplatzes in einen stationären Sendemast ist nicht möglich.* Der mobile Standort auf dem städtischen Grundstück auf der Nördlichen Wallhalbinsel kann künftig im Rahmen der Umsetzung der Planungsziele des sich in Aufstellung befindenden Bebauungsplanes nicht mehr genutzt werden, sodass eine dementsprechende Festsetzung nicht berücksichtigt werden kann und ein Ausweichen auf einen anderen Standortnotwendig wird. Die Ausführungen zur Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur werden zur Kenntnis genommen. Die Hansestadt Lübeck steht für Abstimmungen hinsichtlich der Suche nach einem Ersatzstandort bereits im Austausch mit Vodafone. Die Vorgehensweise erfolgt im Rahmen der Mobilfunkvereinbarung zwischen den Kommunalverbänden und den Mobilfunkunternehmen.	Nicht berücksichtigen

wie von Vodafone derzeit auf der nördlichen Wallhalbinsel betrieben (siehe beigefügtes Luftbild) - müssen sukzessive in ortsfeste Stationen umgewandelt werden. Damit können auch dort moderne Mobilfunk-Anwendungen sowohl für touristische Zwecke als auch für die Belange von Unternehmen genutzt werden. Eine ortsfeste Station bietet in Bezug auf die Planungs- und Betriebssicherheit, Netzkapazität und - qualität, Stromversorgung sowie auch aus optischen Gesichtspunkten eine Reihe von Vorteilen gegenüber der temporären Station, die in aller Regel deutliche Einschränkungen mit sich bringt. Hinsichtlich des Bebauungsplanes 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel – wäre uns unserer Sicht eine Berücksichtigung dieser Aspekte und ggf. Aufnahme entsprechender textlicher Festsetzungen im Bebauungsplan sinnvoll, um vereinfachte baurechtliche Voraussetzungen zu schaffen. Beabsichtigt ist es, einen ortsfesten Mobilfunkmast im Bereich SO Hafen / Schiffbauplatz als Ersatz für die dort derzeit betriebene temporäre Sendeanlage (MRT, Mobile Radio Trailer) zu errichten und damit auch die Mobilfunkversorgung für dieses Gebiet zukünftig gewährleisten zu können.		

Nr. 12 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck (Schreiben vom 09.04.2021)		
<u>Bezeichnung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes</u> Gegen den Bebauungsplan 01.77.00 bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Die Belange des WSA wurden im Text (Teil B9 zum Bebauungsplan vom 02.12.2020 unter Punkt IV Hinweise Absatz C ausreichend berücksichtigt. Es wird um Änderung des 4. Satzes unter Absatz C gebeten. Der Satz soll wie folgt lauten: *„Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, Baustellenbeleuchtungen usw. sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt **Ostsee** daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen“*	*Die Bezeichnung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Ostsee wird korrigiert.*: Der 4. Satz unter Absatz C der Hinweise wird wie folgt geändert: „Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, Baustellenbeleuchtungen usw. sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.“	Berücksichtigen (Siehe auch Abwägung zu 22 LPA)

Nr. 13 Wirtschaftsförderung Lübeck (Schreiben vom 20.05.2021)		
13.1 Stellplatzdefizite sind vorhanden Gemäß Begründung (Punkt 5.2.6 Stellplätze, Fahrradstellplätze) wird hinsichtlich der erforderlichen Stellplätze …"der Nachweis geführt, dass für die geplanten Nutzungen ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen wird." Diese Darstellung wird seitens der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH bezweifelt und aus folgenden Gründen abgelehnt:	*Im Zuge des Aufstellungsverfahrens ist sowohl für die vorhandenen als auch für die geplanten Nutzungen der Nachweis geführt worden, dass genügend Stellplätze zur Verfügung stehen.*	Nicht berücksichtigen
13.2 Stellplätze für die media docks reichen nicht aus Im Plangebiet besteht mit den media docks ein seit vielen Jahren etabliertes Büro- und Veranstaltungsgebäude mit derzeit 280 Stellplätzen für Mieter und Veranstaltungen. Bei einer Reduzierung auf 70 Pkw-Stellplätze und 70 Fahrradstellplätze (…"gemäß Baugenehmigung") lässt sich der Betrieb der media docks nur eingeschränkt fortführen. Der Planung muss die aktuelle Nutzungssituation zugrunde gelegt werden, die durch die Vollvermietung des Bürogebäudes und die sehr gute Buchung der Veranstaltungsbereiche gekennzeichnet ist.	*Die media docks werden durch die Umsetzung des Bebauugsplanes nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Stellplätze sind nicht erforderlich.* Für die Nutzer:innen der media docks sind laut Baugenehmigung 70 Pkw-Stellplätze erforderlich, welche auf eigenem Grund durch den Bauungsplan gesichert werden. Der rechtskräftige Bebauungsplan 01.75.00 – Nördliche Wallhalbinsel – sieht hingegen keinen einzigen Stellplatz für die media docks vor, sodass davon ausgegangen werden muss, dass die media docks auch ohne Stellplätze wirtschaftlich bestehen können. Insofern stellt der Bebauungsplan 01.77.00 mit der Sicherung eine gegenüber dem status quo eine um 70 Stellplätze verbesserte Situation dar, so dass der Forderung nach mehr Stellplätzen entsprochen wird. Sofern sich Nutzungsänderungen gegenüber den angenommenen bzw. genehmigten Nutzungen ergeben, müssen die Stellplätze, wie auch für alle anderen Vorhaben üblich, im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden. Sollte es aufgrund der begrenzten Flächenkapazität auf der Nördlichen Wallhalbinsel dann nicht möglich sein, den Stellplatzbedarf nachzuweisen, muss eine Ablöse an die Stadt gezahlt werden. Im Rahmen der Verkehrswende, insbesondere durch den fahrradfreundlicheren Ausbau und die verbesserte Anbindung an den ÖPNV ist jedoch anzunehmen, dass künftig	Nicht berücksichtigen

	deutlich weniger Pkw-Verkehr auf der Nördlichen Wallhalbinsel, als zum jetzigen Zeitpunkt angenommen, stattfinden wird. Für Bedarfe, z.B. von Nutzer:innen der Altstadt oder auch bei größeren Veranstaltungen in den media docks, für welche die genehmigte und auch weiterhin erhaltene Anzahl von 70 Stellplätzen ggf. nicht ausreichend sein könnte, wird auf die öffentlichen Stellplätze auf der Nördlichen Wallhalbinsel, die großen Stellplatzanlagen an der MUK, das dort geplante Parkhaus und die innerstädtischen Parkhäuser verwiesen. Ggf. werden im Zuge der Weiterentwicklung im Bereich „Lübeck Nordwest“ auf der Roddenkoppel und durch den möglichen Brückenschlag weitere Stellplatzflächen erreichbar sein. Eine Ausweisung weiterer Stellplatzanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel ist ausgehend von der bereits im Aufstellungsverfahren des aktuell rechtskräftigen Bebauungsplanes 01.75.00 abgewogenen Planung sowie von dem geführten Stellplatznachweis nicht erforderlich, sodass der Anregung mehr Stellplätze für die media docks zu schaffen nicht entsprochen werden kann.	
13.2 Tageszeitabhängige Belegung von Stellplätzen Die angeführte „Doppelnutzung“ von Stellplätzen ist insbesondere hinsichtlich der in den media docks stattfindenden Abendveranstaltungen realitätsfremd. Die angeführte „…Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten“ wird als nicht ausreichend erachtet. Der Hinweis auf das Parkhaus Wehdehof in ca. 1,2 km Entfernung vermag im Zusammenhang mit „…zeitgleich stattfindenden umfangreichenden Veranstaltungen mehrerer Einrichtungen auf der NWHI“ nicht zu überzeugen.	*Die durch den Bebauungsplan gesicherten Stellplätze sind für die geplanten Nutzungen ausreichend und eine tageszeitabhängige Belegung der öffentlichen Stellplätze ist realistisch durch das Verkehrsgutachten dargelegt und untersucht worden.* Die Stellplatzbilanz berücksichtigt eine tageszeitabhängige Belegung der zur Verfügung stehenden Stellplätze. Der lt. Satzungsentwurf zu deckende ermittelte Stellplatzbedarf wird mit einem Überangebot von mehr als 100 verfügbaren öffentlichen Parkplätzen erfüllt. Dieses Überangebot beträgt tagsüber 149 Parkplätze, nachmittags 130 und nachts 106. Nicht eingerechnet ist das Stellplatzangebot auf der im Bebauungsplan als SO Bootsbauplatz festgesetzten Fläche, wo über die LPA 17 weitere Stellplätze angeboten werden dürfen, sofern nicht gerade ein Schiff gebaut wird. Doppelnutzungen,	Nicht berücksichtigen

	z.B. der Parkplätze am Bürogebäude in den Abendstunden oder für die privaten Stellplätze von Schuppen C, sind zusätzlich zu dem Überangebot an öffentlichen Stellplätzen noch möglich und realistisch. Alternativ zu dem Überangebot und den weiteren Möglichkeiten auf der Nördlichen Wallhalbinsel stehen mehrere Parkhäuser auf der Altstadtinsel sowie der Parkplatz der MuK zur Verfügung. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass, vor dem Hintergrund des gebotenen Klimaschutzes, die Verkehrswende durch eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV und den fahrradfreundlicheren Ausbau unterstützt wird. Auch der Hauptbahnhof ist gut zu erreichen. Vor diesem Hintergrund kann der Anregung nicht entsprochen werden.	
13.3 Ersatz für Stellplätze von Dauermietern Es besteht kein Ersatz für die in großer Anzahl wegfallenden Dauermietstellplätze, die von Bewohnern der Altstadt und Angestellten im Bereich der media docks / NWHI genutzt werden. Der entsprechende Nachweis ist bisher nicht geführt worden. Ebenfalls ist seitens der Hansestadt Lübeck Ersatz für die wegfallenden Wohnmobilstellplätze zu organisieren, da durch die bisherige gute und zukünftig wohl noch höhere Frequentierung ein erheblicher Bedarf besteht.	*Anforderungen für vermietbare Dauerstellplätze, gebührenfrei Kurzzeitparkplätze, Wohnmobilstellplätze, Stellplatzbedarfe von Bewohner:innen, Besucher:innen und Beschäftigten der Altstadtinsel ergeben sich nicht aus dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan 01.75.00, dem PIH-Konzept oder dem Nutzungsspektrum der Nördlichen Wallhalbinsel und werden dort zukünftig nicht vorgesehen.* Die Abwägung der hat bereits im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.75.00 stattgefunden. Ausgehend von dieser Grundlage werden im Bebauungsplan 01.77.00 ebenfalls keine Stellplätze vorgehalten werden, die sich aus Nutzungen außerhalb der Nördlichen Wallhalbinsel ergeben. Die Bedarfe der Nutzer:innen der Altstadtinsel werden über die dort vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze gedeckt. Die im Rahmen der Baugenehmigung für die media docks genehmigten 70 Stellplätze werden durch die Planung gesichert. Das Bereitstellen von Ersatzflächen für Stellplätze, die als eine Art Zwischennutzung dauerhaft vermietet worden sind, können vor dem beschriebenen Hintergrund nicht in diesem Verfahren abgehandelt werden.	Nicht berücksichtigen

Nr. 14 Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt Natur- und Verbraucherschutz - Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 06.05.2021)		
14.1 Hinweise zum Regelungsumfang des Wasserhaushaltsgesetzes und des Landeswassergesetzes Der §36 Wasserhaushaltsgesetz (WHG vom 31. Juli 2009; BGBl. I S. 2585) regelt das Errichten, Betreiben, Unterhalten und Stilllegen von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern. I.V.m. §23 Landeswassergesetz (LWG vom 13. November 2019; GVOBl. Schl.-H. S. 425) sind für Neuanlagen, wie z.B. Uferbefestigungen, Steganlagen und auch die Erweiterung der Fläche der bestehenden Marina für eine weitere Nutzung als Sportboothafen, bei der UWB die Genehmigungen zu beantragen. Unterhaltungsarbeiten an bestehenden Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind der UWB vor Beginn anzuzeigen. Erdaufschlüsse (Bohrungen, Sondierungen und Erdarbeiten) wie die geplanten Gründungsarbeiten sind gemäß §49 WHG i.V.m. §40 LWG bei der UWB anzuzeigen. Gemäß §8 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Einleitung von Niederschlagswasser in die Hafenbecken sind bei der UWB einzuholen.	*Die Hinweise auf die Anzeigepflichten, die Erfordernisse von Genehmigungen und Erlaubnissen bei und durch die UWB werden zur Kenntnis genommen und als Hinweis aufgenommen.*	Zur Kenntnis nehmen
14.2 Stellungnahme zum Beteiligungsverfahren gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 21.12.2018 Im Folgenden ist die Stellungnahme der UWB im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach §4 Abs. 1 BauGB nochmals dargestellt, die weiterhin zu berücksichtigen ist: Das Plangebiet Nördliche Wallhalbinsel liegt in einem Hochwasserrisikogebiet. Die Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG vom 31. Juli 2009; BGBl. I S. 2585) und des Landeswassergesetzes (LWG vom 11. Februar 2008; GVOBl. Schleswig - Holstein Seite 387) in den zurzeit gültigen Fassungen in Verbindung mit der AwSV (Verordnung über	*Die Stellungnahme vom 21.12.2018 ist im zugehörigen Verfahrensschritt bereits abgewogen worden.* Die darin vorgebrachten Anregungen und Hinweise wurden bereits in die Planunterlagen aufgenommen.	Zur Kenntnis nehmen

Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 18.04.2017; BGBl 2017 Teil I, S.905ff) sind einzuhalten. Gemäß Erlass des MELUND vom 08.09.2017 zum Hochwasserschutzgesetz II unterliegen die Risikogebiete dem Regelungsgehalt des § 78b WHG, sofern kein Landesschutzdeich bzw. keine Schutzanlage, die für ein Hochwasserereignis mit mittlerer Wahrscheinlichkeit ausgelegt ist, vorhanden ist. Gemäß §78b WHG ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen nach § 30 Absatz 1 und 2 oder nach § 34 des Baugesetzbuches der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches zu berücksichtigen. Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstückes und die Höhe des möglichen Schadens berücksichtigt werden. Gemäß § 78c WHG ist die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Gebieten nach § 78b Absatz 1, Satz 1 WHG verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann. Eine Heizölverbraucheranlage nach Satz 1 kann wie geplant errichtet werden, wenn das Vorhaben der zuständigen Behörde spätestens 6 Wochen vor der Errichtung mit den vollständigen Unterlagen angezeigt wird und die Behörde innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Eingang der Anzeige weder die Errichtung untersagt noch Anforderungen an die hochwassersichere Errichtung festgesetzt hat. Vorhandene Heizölverbraucheranlagen oder Notstromanlagen sind bis zum 05.Januar 2033 hochwassersicher nachzurüsten. Sofern die vorgenannten Anlagen wesentlich geändert werden, sind diese abweichend bereits zum Änderungszeitpunkt hochwassersicher nachzurüsten.		

Bei der Aufstellung von Kühlaggregaten von Kälteanlagen mit Ethylen- oder Propylenglycol im Freien ist das Niederschlagswasser von diesen Flächen, gemäß § 19 (4) AwSV, in einen Schmutz- oder Mischwasserkanal einzuleiten. Wasserrechtliche Anforderungen an die Einleitung sowie örtliche Einleitbedingungen bleiben unberührt. Bei den im Erläuterungsbericht erwähnten Möglichkeiten der Wassernutzung sei darauf hingewiesen, dass aufgrund der nicht zu kalkulierenden Keimbelastung durch Mischwasserabschläge im Lübecker Stadtgebiet die Trave und ihre Nebengewässer (auch die Häfen) nicht zum Baden geeignet sind. Zudem ist das Schwimmen in der Trave grundsätzlich nicht zulässig. Es gilt die Landesverordnung über die Einschränkung des Gemeingebrauchs (Badeverbot) an der Trave vom 14.07.1978. Das Baden bzw. Schwimmen in den Lübecker Häfen ist außerdem gemäß § 14 Hafenbenutzungsordnung grundsätzlich verboten. Eine Ausnahme gemäß § 20 kann zwar durch die Hafenbehörde auf Antrag zugelassen werden, ist allerdings aufgrund der möglichen Gesundheitsgefährdung kaum in Aussicht zu stellen. Bauen am und im Gewässer ist rechtzeitig bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Durch Änderung der Flächennutzung und des Versiegelungsgrades sind die Einleiterlaubnisse für die Einleitung von Regenwasser den neuen Verhältnissen anzupassen. Sowohl für Versickerung als auch für die Einleitung des Niederschlagwassers sind entsprechende Anträge rechtzeitig bei der unteren Wasserbehörde einzureichen. Es ist sicherzustellen, dass eine diffuse Ableitung von Niederschlagswasser in das Gewässer verhindert wird.		

14.3 Hinweise für die Bauphase 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 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.	*Der Hinweis auf die Notwendigkeit einer wasserrechtlichen Erlaubnis im Falle von Grundwasserabsenkungen während der Bauphase wird berücksichtigt und auf der Planzeichnung unter Hinweise – Grundwasser ergänzt.*	Berücksichtigen

Nr. 15 Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt Natur- und Verbraucherschutz - Untere Abfallentsorgungsbehörde (Schreiben vom 10.05.2021)		
15.1 Umgang mit Abbruchabfällen Aus abfallrechtlicher Sicht sind folgende Auflagen/Hinweise in den B-Plan mit aufzunehmen: Auflagen: • Abfallerzeuger und -besitzer von Bau- und Abbruchabfällen haben diese vom Zeitpunkt ihrer Entstehung nach § 8 Abs.1 Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) getrennt zu sammeln und zu entsorgen. • Bei mehr als 10 Kubikmeter anfallenden Bau- und Abbruchabfällen ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde (uAB) eine Dokumentation gemäß § 8 Abs. 3 GewAbV vorzulegen. • Zur Beurteilung einer schadlosen Verwertung von Bau- und Abbruchabfällen (Boden, Bauschutt, Straßenaufbruch) in bodenähnlichen Anwendungen und in technischen Bauwerken ist das Merkblatt LAGA M20 anzuwenden. Das beinhaltet die Untersuchung der Abfälle, die Einstufung in die entsprechenden Zuordnungsklassen sowie die daraus resultierenden Einbauvorgaben bzw. -beschränkungen. • Sollten schadstoffbelastete Bau- und Abbruchabfälle (≥	*Die Auflagen und Hinweise werden berücksichtigt und auf der Planzeichnung unter Hinweise aufgeführt.*	Berücksichtigen

Zuordnungsklasse 2 gemäß LAGA M20 oder gefährliche Abfälle gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV)) anfallen, ist der uAB vor Beginn der Maßnahme der Entsorgungsweg darzulegen. Die tatsächlich vorgenommene Entsorgung ist der uAB durch Begleit-/Übernahmescheinen gemäß Nachweisverordnung zu belegen. • Schadstoffbelastete Bau- und Abbruchabfälle sind abgedeckt auf einer versiegelten Fläche oder in Containern bis zur Entsorgung bereitzustellen. • Abfälle mit unterschiedlichen Schadstoffbelastungen sind getrennt zu lagern und zu entsorgen (Vermischungsverbot für Abfälle § 9 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes). • Abfälle die nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger		
<u>15.2 Hinweise:</u> • Gemäß Altholzverordnung (AltholzV) Anhang III sind imprägnierte Altholzsortimente aus dem Garten- und Landschaftsbau und viele Altholzsortimente aus dem Abbruch, wie z.B. Fenster und Außentüren, Konstruktionshölzer, Dachsparren der Altholzkategorie IV und damit dem Abfallschlüssel 170204* (AVV) zuzuordnen. • Im Umgang mit asbesthaltigen Materialien (z.B. Eternitplatten) sind die Asbestrichtlinien zu beachten. • Der Beginn der Baumaßnahme ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde schriftlich mitzuteilen. •	*Die Hinweise auf die Altholzverordnung, den Umgang mit asbesthaltigen Materialien sowie die Mitteilungspflicht von Baumaßnahmen werden berücksichtigt und auf der Planzeichnung unter Hinweise aufgeführt.*	Berücksichtigen

Nr. 16 Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt Natur- und Verbraucherschutz - Untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 07.05.2021)		
<u>Klarstellung von Aussagen aus dem Altlastengutachten und der Raumluft- und Bodenluftuntersuchung</u> Wir bitten um Anpassungen folgender Passagen in der Begründung zum B-Plan. In den Textpassagen fehlen z. T. wichtige Informationen oder Informationen werden nicht korrekt wiedergegeben. Im Folgenden werden die betroffenen Teil-/Passagen samt durchzuführender **Änderungen/Ergänzungen** aufgeführt: S. 8: Bodenversiegelung, Wasser, Klima, Luft „Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser durch Altlasten wird aufgrund der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse **unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes, Instandhaltung der Kaimauer)** nicht erwartet. Eine Verschlechterung der Luftqualität und damit des Klimas wird durch die beabsichtigte Planung ebenfalls ausgeschlossen." S. 8-9 Altlasten(verdacht) 1.Block: - „historische ~~**Analyse**~~ **Erkundung**" - „Chlorverbindungen (**PCB**)" - „In **13** von insgesamt **31** Bodeneinzelproben wurden Gehalte von PAK nachgewiesen..." - „In **5** von **31** Bodeneinzelproben wurden MKW festgestellt..." - „In **5** von 6 Messstellen wurden Konzentrationen von Methan festgestellt." 2. Block: „In **5** von 6 Messstellen wurden Konzentrationen von Methan festgestellt, eine deutliche Konzentration oberhalb der **oberen Explosionsgrenze** wurde an einer Stelle gemessen. Hier ist auch eine deutliche Konzentration von Schwefelwasserstoff festgestellt worden. **Bei den Bodenluft-Probenahmen wurde in 4 von 6 Messstellen keine technische Dichtheit erreicht. Die dort gemessenen Methangehalten können daher nur als Mindestkonzentration angesehen werden."** 3. Block:	*Die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde entsprechen den Aussagen der zitierten Gutachter und werden in der Begründung sowie angeregt ergänzt und korrigiert.* Der Hinweis zu Gassicherungsmaßnahmen bei Baumaßnahmen welche die Belüftung des Gebäudes betreffen, wird im Text Teil B durch Unterstreichung und farbliche Markierung deutlich herausgestellt.	Berücksichtigen

„In allen Wasserproben wurden PAK-Konzentrationen nachgewiesen, **In einer Probe wurde eine erhöhte Gesamtkonzentration an ∑PAK ohne den Teilparameter Naphthalin festgestellt. Bei den restlichen Proben lagen die für eine Bewertung relevanten PAKTeilparameter** allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze oder **in unauffälligen Konzentrationen vor.** Die analysierten MKW-Konzentrationen werden **als leicht erhöht** eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten, Zusammenfassend wird festgestellt, dass auf Basis der Untersuchungsergebnisse für die Wirkungspfade Boden-Mensch im Rahmen der derzeitigen Nutzung und bei Beibehaltung der Oberflächenversiegelung (Unterbrechung des Wirkungspfades) und für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser in dem untersuchten Bereich keine Gefährdung vorliegt” 4. Block (Methan): „Aufgrund der auffälligen hohen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen wurden durch die untere Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck weiterführende Raum- und Bodenluftmessungen beauftragt. Die Bürogemeinschaft „NordGeo” hat an insgesamt 24. Messpunkten **in den Gebäuden/Schuppen** Raumluft- und an 5 Messpunkten eine Bodenluftmessung, **drei Luftmessungen in Sielschächten und eine im Bereich des unterspülten Pflasters** durchgeführt. Dem Ergebnisbericht vom 06.01.2020 ist zu entnehmen, dass lediglich an einem Messpunkt, im Keller des Schuppens F, Methangas nachgewiesen werden konnte. An den übrigen Mess**punkten** wurde weder Methangas noch Schwefelwasserstoff nachgewiesen. ~~Die noch im Juli 2019 von „Landplus“ detektierten hohen Gehalte konnten nicht bestätigt werden,~~ Aufgrund der jahreszeitlich bedingten hohen Wasserstände und niedrigen Außentemperatur war die. Entnahme von Bodenluftproben allerdings stark behindert. **Die Bildung von explosionsgefährlichen/gesundheitsschädlichen Luftgemischen ist, insbesondere in unterirdischen Hohlräumen, nicht auszuschließen. Im Zusammenhang**		

mit den festgestellten PAK- und MKW-Belastungen der Auffüllung sowie der Methan- und Schwefelwasserstoff-Belastung in der Bodenluft sind bei künftigen Tiefbauarbeiten Maßnahmen zum Sicherheits- und Gesundheitsschutz einzuplanen." S.43 5.2.13 Kennzeichnungen Flächen, der Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind „Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt **unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes)** keine Gefährdung von Schutzgütern durch Bodenaltlasten vor." S. 57 Schutzgut Wasser „Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) wurden in allen Wasserproben PAK-Konzentrationen nachgewiesen. **In einer Probe wurde eine erhöhte Gesamtkonzentration an ∑PAK ohne den Teilparameter Naphthalin festgestellt. Bei allen weiteren untersuchten Proben lagen die für** eine Bewertung relevanten PAK-Teilparameter allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze oder **in unauffälligen Konzentrationen** vor. Die analysierten MKW-Konzentrationen werden **als leicht erhöht** eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten." S. 58 Schutzgut Boden c) Geplante Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen „Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen **unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes)** derzeit keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten, auch Teilentsiegelungen und Baumplanzungen, sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten. **Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten, um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Das Anlegen**		

von wassergebundenen Decken/ die Durchführung Teilentsiegelungen ist auf die geplanten Bereiche zu beschränken. Die untere Bodenschutzbehörde ist hierbei im Vorfeld bei solchen Maßnahmen einzubeziehen." Wir bitten in Abstimmung mit dem gesundheitlichen Umweltschutz zudem um folgende **Änderungen/Ergänzungen:** S, 9 Altlasten(verdacht) 4, Block (Methan): „Der Gutachter empfiehlt bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes **(z.B. Gebäudeabdichtungen / Isolierungen)** beeinflussen können, Untersuchungen **zu** potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen **und auf die Notwendigkeit von ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu prüfen. Die Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen."**		

Nr. 17 Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt Natur- und Verbraucherschutz - Untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 07.05.2021 und 16.06.2021)		
<u>Stellungnahme vom 07.05.2021</u> Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht des Natur-, Klima- Immissions- und Gesundheitlichem Umweltschutzes zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: <u>17.1 Wegeverbindung zur Eutiner Brücke</u> Landschaftsplanerische Stellungnahme Zu dem B-Planentwurf „Nördliche Wallhalbinsel" gibt es aus landschaftsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Das Abwä-	Die positive Stellungnahme zur Anlage einer separaten Wegeverbindung zur Eutiner Brücke wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen

gungsergebnis, eine Wegeverbindung entlang des Wallhafens zur „Eutiner Brücke“ - außerhalb des Straßenraumes zu berücksichtigen, wird begrüßt.		
17.2 Baumpflanzungen entlang der Erschließungsachse Dem Abwägungsergebnis, auf eine Baumpflanzung entlang der zentralen Erschließungsstraße zu verzichten, wird nicht gefolgt. Sauerstoff- und schattenspendende Bäume sind essentiell für die Aufenthaltsqualität in einem urbanen Quartier und zur Vorbeugung von Überhitzung (siehe auch Stellungnahme zur Anpassung an den Klimawandel). Daher wird angeregt, ergänzend zu den im Entwurf dargestellten Baumpflanzungen entlang der zentralen Mittelachse, im Bereich des ruhenden Verkehrs, zusätzliche Baumstandorte in einem Verhältnis 1 Baum pro 6 KfZ Stellplätze / ein Baum alle 10 - 15 m vorzusehen.	*Die Anregung zur Pflanzung von Bäumen innerhalb der zentralen Erschließungsachse wird in Abwägung mit den denkmalschutzrechtlichen Belangen nicht berücksichtigt.* Das umzusetzende Konzept der PIH EuE GmbH basiert auf einer behutsamen denkmalverträglichen Weiterentwicklung und dem Erhalt der vorgefundenen städtebaulichen Struktur. Grundsätzlich sollen demnach mit vorliegender Planung Maßnahmen vermieden werden, welche den ursprünglichen Charakter der Schuppen und Lagerflächen auf der Nördlichen Wallhalbinsel wesentlich beeinträchtigen. Durch zusätzliche Baumstandorte würde der Eindruck des nach § 2 DSchG SH erfassten Denkmals der Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenplanung um 1900“ deutlich gestört. Neben den im Bebauungsplan festgesetzten Baumpflanzungen zwischen den Schuppen, soll an den Platzrändern zum Teil Urban Gardening stattfinden. Zudem bleibt das historische Kopfsteinpflaster erhalten, wird repariert und ergänzt. Die Fugenvegetation bleibt somit weitestgehend erhalten.	Nicht berücksichtigen

17.3 Hinweis auf § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Eingriff in die Natur Da das Plangebiet im Innenbereich liegt und das Plangebiet bereits bebaut ist, ist die sog. Eingriffsregelung nicht anzuwenden. Die im §1 (6) Nr. 7 genannten Belange sind jedoch gleichwohl zu berücksichtigen und in die Planung entsprechend den Ausführungen in den anderen Abschnitten einzubeziehen.	*Ein Hinweis auf § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ist in den Vorbemerkungen zum Umweltbericht bereits vorhanden*. Die Belange des Umweltschutzes sind in der vorliegenden Planung im Rahmen der Umweltprüfung berücksichtigt.	Bereits berücksichtigt
17.4 Hinweis zur Sicherung der Artenschutzrechtlichen Maßnahmen und zu Natura 2000 Die im bisherigen Planungsverfahren vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden weitgehend berücksichtigt. Aus artenschutzrechtlicher Sicht und im Hinblick auf die FFH Verträglichkeit bestehen keine erheblichen Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf, sofern die in der aktualisierten Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Leupolt 22.07.2019) und in den Hinweisen der Textfassung des Bebauungsplanentwurfs aufgeführten artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen fachgerecht, vollständig und rechtzeitig umgesetzt werden. Dies ist durch einen städtebaulichen Vertrag sicher zu stellen. Des Weiteren muss für alle artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen eine umfassende Ökologische Planung und Baubegleitung erfolgen. ein Energiekonzept stets die Ermittlung des Energiebedarfs beinhalten. Bitte legen Sie das durchgeführte Energiekonzept der Klimaleitstelle vor.	*Ein Hinweis auf die Notwendigkeit einer biologischen Baubegleitung ist in den Planunterlagen (Hinweise zum Artenschutz) bereits vorhanden.* In der Begründung wird auf das Erfordernis einer gutachterlichen Untersuchung vor Beginn von Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand hingewiesen. Des Weiteren wird eine Regelung zur Umsetzung der Artenschutzrechtlichen Maßnahmen in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.	Bereits berücksichtigt
17.5 Anpassung an den Klimawandel Seitens der Klimaleitstelle bestehen generell keine Bedenken gegen den Bebauungsplan. Die Hinweiskarte Starkregen weist für die nördliche Wallhalbinsel keine überflutungsgefährdeten Bereiche im Falle eines Starkregenereignisses aus. Die Hinweise zum Hochwasserschutz wurden bereits zuvor von der unteren Wasserbehörde formuliert. Jedoch ist laut Planungshinweiskarte Stadtklima die nördliche Wallhalbinsel	*Der Anregung zur Pflanzung von Bäumen innerhalb der zentralen Erschließungsachse wird in Abwägung mit den denkmalschutzrechtlichen Belangen nicht gefolgt.* Das umzusetzende Konzept der PIH EuE GmbH basiert auf einer behutsamen denkmalverträglichen Weiterentwicklung und dem Erhalt der vorgefundenen städtebaulichen Struktur. Grundsätzlich sollen demnach mit vorliegender Planung Maßnahmen vermieden werden, welche den ursprünglichen	Nicht berücksichtigen

aufgrund ihres sehr hohen Versiegelungsgrades bei einer autochthonen (störungsarmen) Witterung im Sommer durch eine hohe bioklimatische Belastung geprägt. Von daher wird die Durchgrünung des Plangebietes mit heimischen Baumarten begrüßt, um Schattenplätze als öffentliche Aufenthaltsbereiche zu schaffen. Es sollten jedoch ergänzend zu den im Entwurf dargestellten Baumpflanzungen in der zentralen Mittelachse zusätzliche Baumstandorte im Verhältnis 1 Baum pro 6 KfZ-Stellplätze bzw. ein Baum alle 10 - 15 m vorgesehen werden. Darüber hinaus stellt die Wallhalbinsel einen extremen Standort dar, der sich auch auf die neu zu pflanzenden Gehölze auswirkt.	Charakter der Schuppen und Lagerflächen auf der NWHI wesentlich beeinträchtigen. Durch zusätzliche Baumstandorte würde der Eindruck des nach §2 DSchG SH erfassten Denkmals der Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenplanung um 1900“ deutlich gestört.	
17.6 Empfehlung der Baumauswahl Die Baumauswahl sollte daraufhin überprüft, angepasst bzw. konkretisiert werden. Dies gilt insbesondere für Sorbus aucuparia (Eberesche) und Carpinus betulus (Hainbuche). Entsprechende Hinweise liefert dazu u.a. die folgende Liste der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) e.V., (zu finden unter: https://galk.de/arbeitskreise/stadtbaeume/themenuebersicht/strassenbaumliste).	*Auf eine Pflanzempfehlung bestimmter Arten wird verzichtet.* Die Baumarten sind gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen und mit dem Bereich UNV hinsichtlich Klimawandelverträglichkeit abzustimmen. Die textliche Festsetzung zu Pflanz- und Erhaltungsbindungen wird entsprechend angepasst.	Berücksichtigen
17.7 Klimaschutz Aus Sicht des Klimaschutzes gelten die in der Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung zu § 4.1 BauGB gemachten Aussagen weiterhin. Energiekonzept: Es wird aufgeführt, dass ein Energiekonzept durchgeführt wurde. Jedoch wird beschrieben dass der Energiebedarf der Gebäude erst im Rahmen des Erschließungsplanes bestimmt werden soll. Nach dem Bürgerschaftsbeschluss vom 25.06.2020 (Klimaschutzpaket) muss ein Energiekonzept stets die Ermittlung des Energiebedarfs beinhalten. Bitte legen Sie das durchgeführte Energiekonzept der Klimaleitstelle vor.	*Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes wurde bereits 2019 eingeleitet. Für sämtliche Verfahren, die nach dem Bürgerschaftsbeschluss im Juni 2020 eingeleitet worden sind, wird ein Energiekonzept erstellt.* Da dieses Verfahren jedoch älter ist und bereits 2020 weit fortgeschritten war, entfällt das Energiekonzept. Gleichwohl werden die Vorgaben der ENEV im Rahmen der Objektplanung zu berücksichtigen und im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sein. Um die entsprechenden Primärenergiewerte zu ermitteln haben die Stadtwerke Lübeck den Wärmebedarf mit Objektplanern einzelner Vorhaben auf der NWHI auf Grundlage des Planungsstandes 28. Juni 2019 ermittelt. Das Konzept basiert	Nicht Berücksichtigen

	auf einer dezentralen Wärme-, Elektrizitäts- und Kälteversorgung. Es wurde zum Zeitpunkt der Ermittlung, auf Basis einer angenommenen Bruttogeschossfläche von 44.000 m² (ohne Media Docks), eine Wärmearbeit von 2.100 MWh/a Da die Rechenwerte und Kenndaten mit Fortentwicklung des PIH-Konzeptes anzupassen sein werden, wird sich der Energiebedarf im Laufe der Planung ebenfalls noch ändern. Eine detaillierte Bedarfsermittlung wird der Klimaleitstelle vorgelegt.	
17.8 Anregungen für moderne Mobilitätsformen: Für eine moderne und intermodale Mobilität ist die Schaffung von Carsharing-Stationen notwendig. Es sollte in Betracht gezogen werden, das Angebot der 4 Car-Sharing-Parkplätzen mittel- und langfristig auszuweiten und weitere Besucherparkplätze für dieses Angebot umzuwandeln. Ebenfalls sollte die Ausstattung der Car-Sharing-Plätze mit E-Ladesäule eingeplant werden. Bei allen Fußwegen sind die Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Gestaltung nach der Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) zu beachten. Für die Fahrradstellplätze sind die Anforderungen der EFA anzuwenden.	*Der Bebauungsplan hält Flächen für die Errichtung von öffentlichen Stellplatzflächen vor auf denen grundsätzlich auch die Errichtung von Car-Sharing- Stationen untergebracht werden können.* Insgesamt liegt es im Interesse der Hansestadt Lübeck sowie der PIH EuE GmbH im Sinne einer angestrebten Verkehrswende zukünftig größeres Augenmerk auf klimafreundliche Verkehre zu legen. Die Planung, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt, bietet daher attraktive Alternativen zur Steigerung des Fahrradverkehrs in Form von überdachten, sicheren, ebenerdigen Abstellmöglichkeiten sowie mit geschnittenem Pflaster komfortabel ausgestattete Wege . Zusätzlich ist vorgesehen, das im Plangebiet vorgesehene Angebot Car-Sharing-Plätzen mit Elektro-Infrastruktur auszubauen und zukünftig zu erweitern. Darüber hinaus ist es geplant, die Nördliche Wallhalbinsel über eine Bushaltestelle besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche ist durch die Lage der Schuppen und deren vorgelagerte Rampen vorgegeben und erlaubt, unter Berücksichtigung der wesentlichen stadtgestalterischen Rahmenbedingungen und erschließungstechnischen Vorgaben, keine andere Anordnung der Nutzungsbereiche. Eine uneingeschränkt barrierefreie Anlage der Fußwege mit einer Verbreiterung des Fußwegs auf 2,70 m, wie in der „Empfehlung für	Nicht berücksichtigen

	Fußgängerverkehrsanlagen“ empfohlen, ist in diesem historisch gewachsen Raum nicht realisierbar. Bei der Herstellung der ebenerdigen Fahrradabstellplätze werden, entsprechend des zur Verfügung stehenden Platzangebotes, die einschlägigen Empfehlungen berücksichtigt. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen, das Car-Sharing-Angebot auf den öffentlichen Stellplätzen zu schaffen. Die Einrichtung und Errichtung der Infrastruktur kann durch den/die Betreiber:in in Abstimmung mit der Stadt umgesetzt werden. Zunächst wurden vier Car-Sharing-Stellplätze bilanziert, da dies, gemessen an den künftigen Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel, ein angemessenes Angebot ist. Sofern sich höhere Bedarfe ergeben, besteht die Option der Erweiterung. Die Ausstattung mit E-Ladesäulen wird angeregt. In der Begründung zum Bebauungsplan wird hierauf verwiesen.	
17.9 Bedenken hinsichtlich des Lärmschutzes • Allgemeiner Hinweis: Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung hat der Immissionsschutz bereits ausführlich auf das erhöhte Konfliktpotenzial (u.a. mögliche Belastung durch tieffrequente Geräusche) bezüglich der geplanten Wohnnutzungen in Kombination mit den unterschiedlichen geplanten gewerblichen Nutzungen hingewiesen. Des Weiteren sind die Schuppen A und B, in denen ein Großteil des neu geplanten Wohnraums entstehen soll, neben dem Gewerbelärm vor allem nachts erhöhten Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt. Auch wenn angepasste Schutzmaßnahmen für die Wohnbereiche in den jeweiligen Schuppen ergriffen werden, so sind aufgrund der Vielzahl der unterschiedlichen Lärmquellen (kulturelle und gewerbliche Nutzungen sowie Verkehr) Lärmschutzkonflikte zu erwarten. Die geäußerten Bedenken aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung blei-	• *Ausgehend von der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Schallschutztechnischen Untersuchung (Fußnote einfügen mit Autor, Titel, Datum der Erstellung) sind Festsetzungen zum Schallschutz getroffen worden, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleitet werden können.* Es wurden sowohl die Auswirkungen aus Gewerbe- Sport- und Verkehrslärm auf das Plangebiet untersucht. Dabei sind sämtliche innergebietliche Emittenten sowie die externe Geräuschbelastung (Gewerbelärm Firma Brüggen, B-Plan-Gebiet „Roddenkoppel“, Hafennutzung, Eisenbahnbetrieb Gastronomie, Veranstaltungen) bei der Ermittlung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das PIH-Konzept mit seinen vorgesehenen Nutzungen unter Einhaltung der im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzmaßnahmen	Nicht berücksichtigen

ben daher bestehen. Es bleibt fragwürdig, ob in der praktischen Umsetzung für alle Wohnbereiche langfristig gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.	umgesetzt werden kann. Eine Umsetzung könnte nicht erfolgen, wenn keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden könnten.	
• Zu Schuppen BD: In der Begründung auf Seite 23 wird angeführt, dass „ggf. betriebsbezogene Wohnnutzungen für Auszubildende oder Teilnehmer:innen von sozialen / kulturellen / handwerklichen Projekten in schallabgewandten geschützten Gebäudeteilen angeordnet werden können“. Laut Festsetzungstext dürfen im gekennzeichneten Bereich (vgl. Abb. 1 der Begründung) keine öffenbare Fenster für schutzbedürftige Räume (Schlafräume / Aufenthaltsräume) nach DIN 4109 angeordnet werden. Auch wenn eine Belüftung der Räume technisch gewährleistet wird, so ist es doch ein „menschliches Bedürfnis”, die Fenster öffnen zu können, Nach Ansicht des Immissionsschutzes können gesunde Wohnverhältnisse in diesem Bereich nicht gewährleistet werden, wenn die Wohnräume (gerade wenn es sich nur um kleine Wohneinheiten handelt) ausschließlich über Fenster verfügen, die nicht zu öffnen sind. Folglich spricht sich der Immissionsschutz zum einen aufgrund der lärmexponierten Lage (u.a. benachbarter Event-/Gastronomiebetrieb, der z.B. bei Veranstaltungen auch nachts störende tieffrequente Geräusche verursachen kann) und zum anderen aufgrund der daraus resultierenden nötigen Schutzmaßnahmen für Aufenthaltsräume, gegen jegliche Wohnnutzung in dem gekennzeichneten Bereich aus.	• *Die Maßnahme der nicht öffenbaren Fenster in einem Teilbereich des Schuppen D ist gerade nicht für die schallabgewandten, geschützten Bereiche des Schuppen D festgesetzt, sondern, im Gegenteil, für den schallexponierten Bereich.* Sofern in diesem, dem schallzugewandten Bereich Wohnnutzungen vorgesehen werden sollen, greifen diese Maßnahmen. Die Anforderungen an den Schallschutz für den ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume sind gem. DIN 4109-1-2018 durch die getroffenen Festsetzungen erfüllt. Insofern können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnis gewährleistet werden. Darüber hinaus sind Nachweise zum ausreichenden Schallschutz regelmäßig in den jeweiligen objektbezogenen Genehmigungsverfahren zu erbringen, sodass der gemäß Gutachten zu erbringende und ausreichende Schutz ergänzend nachgewiesen und geprüft wird.	Nicht berücksichtigen
• Redaktioneller Hinweis: Es ist in der Planzeichnung keine Beikarte zum resultierenden maßgeblichen Außenlärmpegel gem. DIN 4109-2018 enthalten. Ist das in diesem Fall nicht erforderlich? Zudem ist die Darstellung der maßgeblichen Außenlärmpegel in der Begründung (Abb. 2 auf Seite 13) nicht klar leserlich.	• Die Darstellung der resultierenden maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109-2018 wird in besserer Auflösung als Anlage der Begründung beigefügt und auf der Planzeichnung als Nebenzeichnung ergänzt.	Berücksichtigen

<u>17.10 Hinweise zu Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen</u> Wir nehmen Bezug zur Begründung des B-plan Nr. 01.77.00 und den dort gemachten Ausführungen zu Altlasten (vgl. 2.2. u.a.), hier: erhöhte Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration. Wir verweisen auf die Empfehlung des Gutachters, dass bei Neubaumaßnahmen sowie darüber hinaus bei jeglichen Baumaßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen könnten (z.B. Abdichtungen Isolierungen des Gebäudes), vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zu potentiellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen durch einen qualifizierten Gutachter vorgenommen und ggf. erforderliche Gassicherungsmaßnahmen geprüft werden sollen. Der Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken.	*Der Hinweis auf die Empfehlungen des Gutachters werden auf der Planzeichnung unter Hinweise aufgenommen:* „Bei allen Neubaumaßnahmen sowie darüber hinaus jeglichen Baumaßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen könnten, sind vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen durch einen qualifizierten Gutachter vorzunehmen und ggf. erforderliche Gassicherungsmaßnahmen zu ermitteln. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragsstellung einzureichen und die Durchführung der ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von o.g. Bau- und Neubaumaßnahmen, für die kein Bauantrag erforderlich ist, sind die genannten Untersuchungen zu ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen ebenfalls durchzuführen und die Maßnahmen umzusetzen.“	Berücksichtigen
<u>Stellungnahme vom 16.06.2021</u> Aktualisierung der Artenerfassungen, des artenschutzrechtlichen Gutachtens und der festzulegenden artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen Ergänzend zur Stellungnahme des Bereichs 3.390.2 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen vom 07.05.2021 weist die untere Naturschutzbehörde darauf hin, dass aufgrund neu vorliegender Daten (siehe Anlage) zwingend eine Aktualisierung der Artenerfassungen, des artenschutzrechtlichen Gutachtens und der festzulegenden artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen notwendig geworden ist. Die im Planverfahren bisher für die Berücksichtigung des Artenschutzrechts zu Grunde gelegte „Artenschutzrechtliche Betrachtung“ (Dipl.-Biol. Björn Leupolt 22.07.2019) ging im „worst case“ von einem Verlust von insgesamt zehn Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben- sowie	*Der Hinweis auf die Empfehlungen des Gutachters werden auf der Planzeichnung unter Hinweise aufgenommen:* „Bei allen Neubaumaßnahmen sowie darüber hinaus jeglichen Baumaßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen könnten, sind vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen durch einen qualifizierten Gutachter vorzunehmen und ggf. erforderliche Gassicherungsmaßnahmen zu ermitteln. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragsstellung einzureichen und die Durchführung der ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von o.g. Bau- und Neubaumaßnahmen, für die kein Bauantrag erforderlich ist, sind die genannten Untersuchungen zu ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen ebenfalls durchzuführen und die Maßnahmen umzusetzen.“	Berücksichtigen

zehn Nischen- und Höhlenbrüterbrutplätzen aus. Diese Zahlen sind nach den nun vorliegenden aktuellen Daten viel zu niedrig angesetzt. Bei einer kurzen Begehung der UNB (Dr. Malte Damerau 11.06.2021, siehe Anlage) wurden an den Gebäuden in diesem Jahr deutlich mehr Vogelnester und mutmaßliche Brutvögel festgestellt, allein an Schuppen F unter anderem 20 aktuell genutzte Mehlschwalbennester. Da die Größe der Mehlschwalbenkolonie im Plangebiet offensichtlich seit 2019 tendenziell zunimmt, ist in der nächsten Brutsaison 2022 mit noch mehr Nester zu rechnen als in diesem Jahr. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte der Umfang der artenschutzrechtlichen Maßnahmen deshalb im Sinne einer „worst case“ – Betrachtung vorsorglich sehr deutlich erhöht werden, insbesondere wenn mit einem Beginn der Bauarbeiten nicht unmittelbar im Jahr nach der Erfassung der relevanten Arten zu rechnen ist.	Der Hinweis auf eine Zunahme der Schwalbenpopulation im Plangebiet wird berücksichtigt. Nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wird die Anzahl der Nisthilfen einvernehmlich wie folgt erhöht: • Schuppen A: 3 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 4 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen • Schuppen B und C: je 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 2 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen • Schuppen D: 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 3 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen • Schuppen F: 22 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 7 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen Die Vorgaben des Gutachters werden zusätzlich im städtebaulichen Vertrag gesichert. Es wird zudem gesichert, dass die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen fachgerecht, vollständig und rechtzeitig ungesetzt werden und eine jährliche Funktionskontrolle der Nisthilfen und Fledermauskästen gewährleistet ist.. Des Weiteren muss für alle artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen eine umfassende Ökologische Planung und Baubegleitung durch ein qualifiziertes Büro erfolgen. Es ist des Weiteren zu beachten, dass die Maßnahmen jeweils vorgezogen vor Beginn der Bauarbeiten bis zum 1. März eines Jahres erfolgen müssen, da es sich um CEF-Maßnahmen handelt.	

Nr. 18 Hansestadt Lübeck Bereich Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 07.05.2021)		
<u>18.1 Differenzierung der Wohneinheiten vornehmen</u> Generell fehlen die Angaben zu den geplanten WE im B-Plangebiet. Diese sind nach unterschiedlichen Nutzungen, Hotel, Gewerbe und Wohnen so zu gliedern, dass die EW-Werte daraus abzuleiten sind. Das Thema Entwässerung ist insgesamt	*Angaben zu den mit vorliegender Planung begründeten Wohneinheiten sind in der Begründung bereits enthalten*. Mit der vorliegenden Planung werden ca. 214 Wohneinheiten in den Schuppen A bis F begründet. Davon ca. 77 Apartments im Schuppen A für gefördertes preisgebundenes studentisches Wohnen, ergänzt durch ca.	Bereits berücksichtigt

nicht so berücksichtigt, als dass die Erschließung als gesichert angesehen werden kann. Die erforderlichen Punkte werden im Folgenden erläutert.	67 preisfreie und frei vermietbare Kleinapartments mit Größen von einem bis zwei Zimmer und in der Regel ca. 25 bis 50 m Wohnfläche sowie ca. 31 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe von 40 m² bis 200 m² (im Mittel 110 m²) in Schuppen B vor. Weitere 16 Einheiten können in den Schuppen C und D im Zusammenhang mit den dort überwiegend stattfindenden handwerklichen, kulturellen und sozialen Projekten entstehen. Für die Kreativwirtschaft in Schuppen F sind ca. 23 Wohneinheiten in enger räumlicher und funktionaler Nähe der Werkstätten, Büros und Ateliers mit Größen von 70 m² bis 260 m² geplant. Nach derzeitigem Stand der Planung wird von einem Hotelneubau mit einer Kapazität von 200 Betten ausgegangen. Weitere gewerbliche Wohneinheiten sind nicht vorgesehen. Diese Angabe wird in der Begründung ergänzt.	
<u>18.2 Anpassungen von Leitungsrechten und Pumpstation in der Planzeichnung</u> Für die private Regenentwässerung fehlen die Leitungsrechte der einzelnen Flächen über die Kaianlagen. Diese müssen im B-Plan festgesetzt werden, damit auch für die Regenentwässerung die Erschließung als gesichert angesehen werden kann. Sollten dafür keine GFL sondern Sondernutzungsverträge geschlossen werden, sind diese den EBL bereits im B-Planverfahren vorzulegen. Für die Fläche D (Waage) in der Planzeichnung müssen private GFL zugunsten „Hydraulische Station" vom Brückenhaus vorgesehen werden. Ein GFL für die EBL ist dafür nicht erforderlich, da es sich um eine private Leitung handelt. Das Symbol und die Lage sollte eindeutig eingezeichnet werden, da der Pfeil eine andere Lage vermuten lassen könnte.	*Der Hinweis auf die erforderlichen Leitungsrechte zur Entwässerung der privaten Grundstücke wird berücksichtigt.* Die entsprechend der Erschließungs- und Entwässerungsplanung vorgesehenen Trassen werden in der Planzeichnung mit Leitungsrechten zugunsten der jeweils berechtigten Grundstücke belegt. Sofern Sondernutzungsverträge mit den zukünftigen Grundstückseigentümern zu schließen sind, werden diese den EBL nach Abschluss der entsprechenden Grundstückskaufverträge vorgelegt. Das GFL-Recht auf der Fläche „Waage" zugunsten der Hydraulischen Station/Brückenhaus wird ergänzt, das GFL-Recht zugunsten der EBL entfällt an dieser Stelle. Die zeichnerische Darstellung der GFL-Rechte ist eindeutig und bedarf keiner Änderung. Der Strich am Symbol der Pumpstation, welcher auf die vor dem Gebäude zu errichtenden technischen Anlagen hinweisen soll, wird entfernt, da dieser falsch interpretiert werden	Berücksichtigen

	kann. Die Lage der technischen Anlagen ist bereits textlich festgesetzt, sodass der Strich entfallen kann.	
18.3 Textliche Festsetzungen Niederschlagswasserbeseitigung Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Regenentwässerung über private Leitungen über die öffentlichen Hafenflächen in die Trave erfolgt. Für die private Regenentwässerung fehlen die Leitungsrechte der einzelnen Flächen über die Kaianlagen. Diese müssen im B-Plan festgesetzt werden, damit auch für die Regenentwässerung die Erschließung als gesichert angesehen werden kann.	*Der Hinweis auf die privaten Regenwasserleitungen über die Kaiflächen wird berücksichtigt und in der Begründung ergänzt.* Die private Regenwasserableitung wird entsprechend den in der Erschließungs- und Entwässerungsplanung vorgesehenen Trassen durch eine zeichnerische Festsetzung von Leitungsrechten über die Kaiflächen sichergestellt.	Berücksichtigen
18.4 Klarstellung zur Schmutzwasserbeseitigung erbeten Es sollte erwähnt werden, dass die Schmutzwasserentwässerung über ein PW erfolgt. Der Anschluss daran erfolgt über Freigefällekanäle. Das PW liegt in der öffentlichen Fläche, wobei die Schaltschränke und Entlüftungseinrichtungen vor dem Schuppen C auf der privaten Fläche angeordnet sind. Dies sollte eindeutig erläutert werden.	*Die Entwässerungssituation ist hinsichtlich des Anschlusses an ein neu zu errichtendes Pumpwerk sowie Lage der Versorgungsfläche und Zulässigkeit von technischen Nebenanlagen in der Begründung unter 5. 2. 7 bereits erläutert.* Der Hinweis, dass die Schaltschränke und die Entlüftungseinrichtungen auf privater Fläche errichtet werden und das Pumpwerk auf öffentlicher Fläche, wird ergänzt.	Berücksichtigen

18.5 Leitungsrechte zugunsten der EBL Alle GFL, die die Entwässerung und Abfallbeseitigung betreffen, sind zu Gunsten der „Hansestadt- Lübeck-Entsorgungsbetriebe“ vorzusehen, da die HL Abwasser- und Abfallbeseitigungspflichtig ist.	*Die GFL-Rechte, welche die Entwässerung und die Abfallentsorgung betreffen sind zugunsten von Ver- und Entsorgungsträgern (VE) bestimmt.* Die Entsorgungsbetriebe Lübeck sind insofern berücksichtigt.	Bereits berücksichtigt
18.6 Klarstellung der Begründung zur Abwasserbeseitigung Die Fläche für die Abwasserbeseitigung wird im Bereich der öffentlichen Stellplätze auf Höhe zwischen den Schuppen B und C ausgewiesen. Vor Kopf des Schuppens C werden lediglich die für den Betrieb erforderlichen Nebenanlagen errichtet. Folgender Absatz ist widersprüchlich und muss überarbeitet werden, denn: Es heißt zum einen, dass bestehende Schmutzwasserleitungen an die neuen angeschlossen werden und zum anderen, dass die bestehenden SW-Leitungen untersucht wurden und verdämmt werden sollen.	*Der Hinweis auf die widersprüchliche Aussage zu den bestehenden Schmutzwasserleitungen wird berücksichtigt.* Es ist nicht vorgesehen, bestehende Schmutzwasserleitungen in das geplante Kanalsystem einzubinden. Der entsprechende Absatz in der Begründung wird angepasst.	Berücksichtigen
18.7 Schmutz- und Regenwasserentsorgung müssen detailliert werden Bestehende Schmutzwasserleitungen werden an die neuen Leitungen angeschlossen. Das Schmutzwasser wird mittels neuer Pumpstation über Druckrohrleitungen unter der Eutiner Brücke zum Hauptsammler auf der nördlichen Seite des Wallhafens geleitet. Eine Dimensionierung der Entwässerungsanlagen erfolgt anhand der im Rahmen der Erschließungsplanung zu ermittelnden Abwassermengen. Weitere Eingriffe in geschützte Bausubstanz wie das historische Pflaster oder die Kaianlagen die zur Anlage neuer Ver- und Entsorgungsanlagen erforderlich werden sind substanzerhaltend und -schonend vorzunehmen und mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Bestehende Schmutzwasserleitungen wurden	*Der Hinweis auf getrennte Haltungen und die Oberflächenentwässerung über einen öffentlichen Regenwasserkanal mit Einleitungen in die Hafenbecken wird berücksichtigt und in der Begründung ergänzt.* Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die Entwässerungsplanung eng mit den EBL abgestimmt wird und Sondernutzungsverträge zwischen der Hansestadt Lübeck und den privaten Anliegern über die Nutzung des öffentlichen Regenwasserkanalsystems zur Entwässerung der privaten Stellplatzflächen den EBL vorgelegt werden.	Berücksichtigen

durch ein Ingenieurbüro untersucht. Aufgrund ihres schlechten Zustandes können sie nicht für die Entwässerung genutzt werden sondern verbleiben im Boden und werden verfüllt. Die Aussagen zur Regenentwässerung müssen detaillierter erfolgen. Es gibt Haltungen die der Straßenentwässerung (nicht öffentlich) dienen und private Regenwasserleitungen. Dafür sind getrennte Einleitungen vorhanden bzw. vorgesehen. Die HL-EBL werden in dem Gebiet keine Regenwasserkanäle bauen und betreiben. Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Freigefälle über einen öffentlichen Regenwasserkanal mit Einleitung über Durchbrüche in der Kaimauer in die Hafenbecken. Es ist vorgesehen, oberirdische Prallplatten an den Kaimauern zu installieren, welche eine unauffällige, denkmalverträgliche und für die Kaimauer schonende Ableitung des Regenwassers gewährleisten. Die privaten Stellplatzflächen werden an den öffentlichen Kanal angeschlossen und entwässern ebenfalls in die Hafenbecken. Die Hansestadt Lübeck räumt den privaten Anliegern hierfür Sondernutzungsrechte ein. Sollten dafür keine GFL sondern Sondernutzungsverträge geschlossen werden, sind diese den EBL bereits im B-Planverfahren vorzulegen.	Da die Grundstücke derzeit im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehen, ist die Vereinbarung der Sondernutzungsrechte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Sobald die Verträge geschlossen sind, werden sie den EBL vorgelegt.	

Nr. 19 Hansestadt Lübeck Bereich Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 06.05.2021 und 28.05.2021 und 02.07.2021)		
<u>19.1 Stellungnahme vom 06.05.2021 Anpassung der Hinweise zu Archäologie</u> Wir haben am 03.12.2018 zu dem Sachverhalt ausführlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist von Ihnen in die Begründung aufgenommen worden. Ein verkürzter Hinweis ist in der textlichen Fassung zum B-Plan aufgeführt. Wir bitten Sie hiermit, folgende Änderungen bzw. Ergänzungen vorzunehmen: Der Satz „Vor Bodeneingriffen wird die Denkmalschutzbehörde, Abt. Archäologie, informiert.“ ist zu ändern in „Aufgrund	*Der Hinweis der Denkmalschutzbehörde zu Kulturdenkmalen wird berücksichtigt und wie folgt in den Planunterlagen angepasst:* „Aufgrund der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale ist eine frühzeitige Beteiligung der oberen Denkmalschutzbehörde in die Planung von Bodeneingriffen zwingend erforderlich.“	Berücksichtigen

der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale ist eine frühzeitige Beteiligung der oberen Denkmalschutzbehörde in die Planung von Bodeneingriffen zwingend erforderlich.“ Es sollte zusätzlich noch darauf hingewiesen werden, dass der Verursacher eines Eingriffs in ein Denkmal gem. § 14 DSchG „die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen hat.“ Diese Ausführungen sind in der Rubrik „Prüfung und Abwägung“ zu ergänzen. Der Hinweis auf § 15 DSchG (Fundmeldepflicht) bleibt davon unberührt.	Ergänzend wird der folgende Hinweis in die Planunterlagen aufgenommen: „Der Verursacher eines Eingriffs in ein Denkmal gem. § 14 DSchG hat die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.“	
<u>19.2 Stellungnahme vom 28.05.2021</u> Nach der Durchsicht des nun ausliegenden B-Plans 01.77.00 sind von Seiten der Abt. Denkmalpflege, gemäß der Beteiligung nach §4 (2) BauGB der Träger öffentlicher Belange, die Punkte der Darstellung des Baubestandes sowie die Platzgestaltung, die Stellplatzanordnung, die Errichtung von Fahrradstellplatzeinhausungen im öffentlichen Raum und die erneut heraufgesetzte Höhentwicklung kritisch zu betrachten. Die genannten Maßnahmenpunkte bilden zusammengenommen eine erhebliche Beeinträchtigung des Eindrucks der Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenplanung um 1900“. Zum Teil bilden diese sogar für sich genommen schon eine erhebliche Beeinträchtigung. Nachfolgenden werden die Einzelsachverhalte dargelegt und die denkmalfachlichen Bedenken erläutert.	*Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.* Die Einzelsachverhalte werden nachfolgend behandelt.	Zur Kenntnis nehmen

<u>19.3 Darstellung des Baubestandes sowie die Platzgestaltung wird kritisiert</u> Grundlage für die im Plan dargestellte Anordnung der Baumgruppen in den Zwischenräumen zwischen Schuppen A und B, B und C und C und D war der Siegerentwurf der Projektgruppe von Riemann Architekten und WES Landschaftsarchitektur. Die dort im Plan als überarbeitungswürdig definierte Darstellung sah für die Räume zwischen den Schuppen B und C und C und D keine Bepflanzung bzw. Begrünung vor. Lediglich zwischen dem Speicher der Kaufmannschaft und Schuppen F war eine weitere Grünfläche angeordnet. Konsens der Preisgerichtsjury war es, dass eine abstrakte Anordnung von Grün in reduziertem Maß umgesetzt werden soll um den Handels Charakter des Ortes zu bewahren. Denkmalpflegerische Bewertung: Bei der nun vorgenommenen Grünflächenzuordnung mit Baumbestand wurde zum einen die Anordnung der Flächen verändert und der Anzahl um einen Zwischenraum erweitert. Mit dem Wechsel und der Erweiterung wird ein wesentlicher Teil der ursprünglichen Lagerflächen in den Bereichen von Schuppen A bis D durch die Baumanordnung zwischen den Schuppen maßgeblich verändert und ihr ursprünglicher Charakter wesentlich gestört. Durch die Anzahl der Bäume und die dargestellte Anordnung wird der Eindruck des nach §2 DSchG SH erfassten Denkmals gemäß §12 Abs. 1 Satz 3. DSchG SH im nördlichen Bereich der NWHI wesentlich beeinträchtigt.	*Die veränderten Zuschnitte der Freiflächen ergeben sich aus der Tatsache, dass die für die Unterbringung von Fahrrädern benötigten Nebenanlagen den zukünftig voraussichtlich zu privatisierenden Bauflächen zugerechnet werden.* Aus demselben Grund wurde die öffentliche Freifläche zwischen dem Kaufmannsspeicher und Schuppen F aufgegeben. Die streng geometrisch angeordneten Baumstandorte des Siegerentwurfes von Riemann Architekten und WES wurde durch einer lockere (abstrakte) Baumstellungen zwischen den Schuppen ersetzt. Aufgrund der veränderten Zuschnitte der Freiflächen wurde von der vorgesehenen Begrünung der ursprünglich zu erhaltenden Tragstrukturen der Zwischenbauten zwischen Schuppen B und C sowie zwischen Schuppen C und D abgesehen. Diese Tragstruktur kann nicht erhalten und begrünt, sondern soll durch locker angeordnete Baumstandorte ersetzt werden. Damit ist die reagiert die Planung auf ausreichend auf die Empfehlungen der Jury aus dem städtebaulichen und freiraumplanerischen Gutachterverfahren. Die Anzahl der Bäume hat sich gegenüber dem Siegerentwurf lediglich geringfügig erhöht, so dass der Charakter eines ehemaligen Handelsstandortes gewahrt wird. Die in den Planunterlagen dargestellte Anordnung ist nicht bindend, von den dargestellten Baumstandorten kann abgewichen werden, sofern technische oder gestalterische Anforderungen dieses begründen. Das Anpflanzen von Bäumen auf den Plätzen ist für die Qualität des urbanen Quartiers von wesentlicher Bedeutung. Auch stadtklimatisch wirken sich die geplanten Baumstandorte positiv aus. Auf der Nördlichen Wallhalbinsel wird die Entwicklung eines belebten Quartiers angestrebt, welches auch dem Erhalt, der Sanierung und der Instandhaltung der Denkmalbestandteile dient. Die historischen Schuppen werden erhalten und saniert, das Pflaster bleibt, ebenso wie die Gleise, erhalten. Gleichzeitig müssen auch in diesem historisch geprägten Bereich die modernen Herausforderungen,	Nicht berücksichtigen

	wie der Klimawandel, beachtet werden, um langfristig resiliente Gebiete mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Der Verzicht von Baumpflanzungen im Bereich der Erschließungsachse und die Beschränkung einer vergleichsweise geringen Anzahl an Bäumen auf den Plätzen sind unter Würdigung des Denkmals und gleichzeitiger Beachtung der Planungsziele, verhältnismäßig. Eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des erfassten Denkmals liegt nicht vor, so dass eine Reduzierung oder sogar einem Verzicht auf diese Baumstandorte nicht entsprochen werden kann.	
<u>19.4 Wechselnde Stellplatzanordnung privat/ öffentlich führt zu Zergliederung der Fläche</u> Durch die im vorliegenden Plan dargestellten wechselnden – beidseitig der Fahrspur angeordneten – Stellplatzanordnungen von privaten und öffentlichen PKW-Parkplätzen ist eine umfängliche Ausweisung, Beschilderung und teilweise Sicherung der Anlagen erforderlich. Für die öffentlichen Stellplätze sind zudem Parkuhranlagen zu errichten. Mit dem ständigen Wechsel von privaten und öffentlich zu nutzenden Stellflächen ist für jeden einzelnen Abschnitt eine Beschilderung und Ausweisung notwendig zudem sind die öffentlichen Bereiche mit Parkuhren und die Privaten Bereiche mit Sperrvorrichtungen zu versehen. Mit dieser funktional notwendigen Betriebsausstattung wird die innere Freifläche des Warenumschlagsplatzes durch eine Vielzahl an kleinen Objekten zugestellt. Denkmalpflegerische Bewertung: Die technische Ausrüstung der öffentlichen und privaten Stellplatzanlagen führt aus Sicht der Denkmalpflege zu einer erheblichen Zergliederung der originären Kopfsteinpflasterflächen und der vor den Schuppen liegenden Gleise, die den visuellen Eindruck des Warenumschlagsplatzes prägen. Durch die Art der Anordnung der Stellflächen ist anzunehmen, dass der Eindruck des nach §2 DSchG SH erfassten Denkmals gemäß §12 Abs. 1 Satz 3. DSchG SH im nördlichen Bereich der NWHI wesentlich beeinträchtigt.	*Die Beschilderung der privaten Stellplätze soll nach Möglichkeit im Bereich der Rampen erfolgen und diese Schilder dementsprechend an den Außenwänden in einer Höhe von max. 1,0 m angeordnet sein.* Es ist anzustreben die Anzahl der erforderlichen Schilder auf ein Minimum zu reduzieren, sodass hierdurch eine störende visuelle Auswirkung auf das denkmalgeschützte Ensemble auf der Nördlichen Wallhalbinsel nicht zu erwarten ist. Eine detaillierte Beschilderungsplanung ist Teil der Erschließungsplanung, an der der Bereich Denkmalpflege und Archäologie beteiligt werden wird. Im Übrigen wird angenommen, dass aufgrund des Überangebotes an öffentlichen und privaten Parkplätzen, nicht ständig sämtliche Parkplätze belegt sein werden und sich somit auf den Park- und Stellplatzflächen vor den Gebäuden Möglichkeiten zur visuellen Erfassung der Gleisanlagen ergeben. Die Wahrnehmbarkeit des Gleisfächers vor den Plätzen zwischen den Schuppen, auf der öffentlichen Fläche vor dem Brückenhaus sowie auf dem umlaufenden Kaimauerring wird weiterhin uneingeschränkt gegeben sein, da hier keine Maßnahmen geplant sind.	Nicht berücksichtigen

19.5 Höhenentwicklung des Baufeldes Büro Im nun vorliegenden Plandokument wird für das Medienhaus eine Firsthöhe von 20,1 m ü. NHN angegeben. Der nun vorgegebene Wert entspricht nicht mehr den damaligen – zwischen Bereich Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck und dem damaligen ICOMOS-Beauftragten Herr Dr. Zittlau abgestimmten - Festlegungen von einer Gesamthöhe von 19,8 m ü NHN. Denkmalpflegerische Bewertung: Eine weitere Erhöhung der Firstlinie vom abgestimmten Wert um 0,3m wird nicht zugestimmt. Mit einer Überschreitung des Wertes würde in jedem Fall eine erneute Prüfung durch die UNESCO-Welterbekonvention erforderlich werden. Anmerkung zum Kooperativen Bieterverfahren: Im Verfahren wurde die Mehrheit der Beiträge als bedingt welterbeverträglich oder schlechter bewertet. Die Höhenentwicklung des Hotels und des Verlagshauses wird als äußerst kritisch für den Eindruck des Denkmals und der Welterbestätte gesehen.	*Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler, welcher korrigiert wird.* Wie bereits mit dem Bereich Denkmalpflege und der Welterbekoordination der Hansestadt Lübeck vor der Beteiligung abgestimmt, wird das Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld MU1 auf die ursprünglich abgestimmte Höhe von 19,80 m festgesetzt. Eine Erhöhung dieses Wertes um 0,30 m ist zur Umsetzung des geplanten Mediengebäudes nicht erforderlich. Die Höhenentwicklung der Neubauten wurde auch mit der Welterbekoordination der Hansestadt Lübeck umfangreich abgestimmt.	Berücksichtigen
19.6 Anordnung von eingehausten Fahrradstellplätzen beeinträchtigt den Eindruck In den Zwischenräume zwischen den Schuppen A und B, B und C und C und D sind teilweise eingehauste Fahrradstellplätze vorgesehen. Denkmalpflegerische Bewertung: Durch die Anordnung von eingehausten Fahrradstellplätzen wird der Eindruck der originär als Lagerflächen gedachten Zwischenräume gestört. Zusammengenommen bilden die unter a – d angegebenen Maßnahmen gemäß §12 Abs. 1 Satz 3. DSchG SH eine erhebliche Beeinträchtigung des Eindrucks. Sie bilden eine Minderung des Denkmalwerts der Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenplanung um 1900“ und müssen entsprechend in der Umsetzung des B-Plans angepasst werden.	*Die Gestaltung der vorgesehenen Fahrradschuppen richtet sich nach historischen, auf der Nördlichen Wallhalbinsel ehemals vorhandenen kleinen Blechschuppen mit Tonnendach für Stauer und sonstiges Personal und Technik und unterstützen den historischen Kontext der Fläche.* Die beiden Entwürfe der Nebenanlagen wurden durch das Architekturbüro erstellt, welches den städtebaulichen Wettbewerb gewonnen hat, um mit der gesamten Fläche harmonisierende Entwürfe zu erhalten. Sowohl Formensprache als auch Materialwahl der geplanten Fahrradabstellschuppen orientieren sich an diesen historischen Vorgaben. Aus Rücksicht auf den historischen Baubestand sind die Baufelder jeweils in einem Abstand von 4,0 m zu den Bestandsgebäuden angeordnet, sodass der Blick auf	Nicht berücksichtigen

	die Giebelscheiben der historischen Gebäude nicht beeinträchtigt wird. Gleichzeitig verbleiben großzügige, ca. 20 m breite Platzflächen zwischen den Nebengebäuden. Die Nebenanlagen sind für die Umsetzung des PIH-Konzeptes und für die Förderung des Radverkehrs im Sinne einer klimaschonenden Mobilität und einer Unterstützung der Verkehrswende von wesentlicher Bedeutung, da hierdurch überdachte ebenerdige Fahrradabstellplätze geschaffen werden, was für die künftigen Bewohner ein attraktives Angebot darstellt. Unter Berücksichtigung dieser Bedeutung und bei gleichzeitiger Würdigung und Rücksichtnahme auf den Denkmalwert (wie erläutert), bleiben die Nebenanlagen Teil des Bebauungsplanes. Eine Änderung erfolgt nicht. Sollten die Flächen nicht für die Fahrradschuppen benötigt werden, da doch Fahrradabstellflächen im Gebäude geschaffen werden, verbleiben die entsprechenden Flächen für Nebenanlagen im Eigentum der Hansestadt Lübeck und damit Teil einer öffentlichen Platzfläche.	
<u>19.7 Stellungnahme vom 02.07.2021 Bedachung Solarthermie</u> Denkmalrechtlich sind PV-Anlagen grundsätzlich genehmigungs- /erlaubnispflichtig, da immer eine Beeinträchtigung des Eindrucks und ein Eingriffe in die Substanz nach § 12 Abs. (1) Satz 1. Und 3. Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein des Baudenkmals mit der Errichtung einer Solaranlage anzunehmen ist. Der Grad der Beeinträchtigung ist im Einzelfall zu prüfen und im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. PV-Anlagen stellen in der Regel u.a. wegen ihrer seriell hergestellten Module, wegen ihrer Größe, der technisch bestimmten glatten Oberfläche, der optischen Wirkung einer dunkel hinterlegten Glasfläche mit silbrig erscheinenden Innenstrukturen, der plan ebenen Gesamtoberfläche einer Modulgruppe eine empfindliche Störung des historischen und denkmalrelevanten Erscheinungsbildes eines Denkmals dar.	*Der Hinweis der Abteilung Denkmalpflege zur Ausstattung von Dachflächen mit Photovoltaikanlagen wird berücksichtigt.* Die gestalterische Festsetzung 8.10 des Planentwurfes mit Stand vom 02.12.2020 wird wie folgt angepasst: „Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15°auszubilden und mit besandeten Bitumenbahnen einzudecken. Anlagen zur Solarenergiegewinnung und weitere Materialien können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals/Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursacht wird." Zudem wird die Begründung wie folgt ergänzt: "Eine Prüfung von Art und Umfang denkmalgerechter Materialien erfolgt im objektbezogenen Genehmigungsverfahren	Berücksichtigen

Sie sind mit dessen Oberflächenstrukturen, der Farbigkeit und dem Alterungsverhalten traditioneller Deckungsmaterialien selten vereinbar. Für die Festsetzungen des BP 01.77.00 bedeutet das, dass PV-Anlagen nicht grundsätzlich auszuschließen sind. Eine Prüfung von Art und Umfang kann erst nach genauer Definition und Darlegung der Maßnahme erfolgen und darf keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals/ Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursachen. Die Vorherrschenden schuppenartigen Gebäudestrukturen mit den für den Ort prägenden Pappdächern sind zu erhalten und dürfen nicht maßgeblich beeinträchtigt werden.	durch den Bereich Archäologie und Denkmalpflege – Abteilung Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck.“	

Nr. 20 Hansestadt Lübeck Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 21.05.2021)		
20.1 G-F-L-Rechte auf öffentlichen Flächen Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht vorsorglich darauf aufmerksam, dass auch der städtischen Abteilung Brückenbau ein G-F-Recht im möglichen Zufahrtsbereich zum Brückenschlag zur Gollan-Werft und unmittelbar vor dem Drehbrückenhaus zugestanden werden muss.	*Die angesprochenen Flächen sind im B-Planentwurf als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.* Ein zusätzliches Geh- und Fahrrecht für städtische Bereiche ist daher nicht erforderlich.	Bereits berücksichtigt
20.2 Stellplatzbedarfsermittlung wird bemängelt U.a. wird beschrieben, dass die gemäß Verkehrsgutachten nachgewiesenen Stellplätze den notwendigen Bedarf übersteigen und somit eine Reserve von 106 Stellplätzen z.B. für öffentliche Veranstaltungen vorhanden ist. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht darauf aufmerksam, dass es sich bei den o.a. Zahlen um öffentliche und private Stellplätze handelt und dass in Frage gestellt wird, ob private Stellplätze tatsächlich als Reserve für öffentliche Veranstaltungen herangezogen werden können.	*Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs der vorhandenen und geplanten Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel wurden die sich aus den konkreten Nutzungen ergebenden Bedarfe ermittelt.* Zusätzlich wurden die Werte des Stellplatzsatzungsentwurfes der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 herangezogen. Dieser und der ehemalige Stellplatzerlass des Landes sind für die Ermittlung der notwendigen Stellplätze angewandt worden. Das Verkehrsgutachten differenziert zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen. Das Überangebot von insgesamt	Nicht berücksichtigen

Die Straßenverkehrsbehörde bemängelt, dass eine Betrachtung der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen nur in Bezug auf die Neubebauung erfolgt ist und nicht das Umfeld der MuK berücksichtigt wurde (daher auch hier der Verweis auf die Stellungnahme aus dem Verfahren nach §4(1)). So wird z.B. im 4. Absatz auf einen Stellplatznachweis für Studierende und Jugendliche in der Ausbildung verzichtet. Das spiegelt aber nicht die Realität wider. Auch Studierende und Jugendliche in der Ausbildung besitzen Pkw, daher ist dafür ein sicherlich kleiner Stellplatz-Schlüssel anzusetzen. Zudem gibt es in Lübeck zurzeit nur ein Carsharing-Anbieter, der nur durch finanzielle Vorleistung in Anspruch genommen werden kann, wozu dieser Personenkreis finanziell oftmals nicht in der Lage ist.	106 Stellplätzen setzt sich zusammen aus einer Bedarfsübererfüllung von 49 privaten Stellplätzen und 57 öffentlichen Parkplätzen. Der Gutachter führt weiter aus: „Der maximale Bedarf an privaten Stellplätzen von 205 für Bewohner sowie heutige und zukünftige Beschäftigte kann auf privatem Grund in Tiefgaragen und auf privatisierten Stellplätzen im Straßenraum abgedeckt werden. Insgesamt 184 private Stellplätze sind für das Medienhaus (47 P plus Reserve 23 P), das Hotel (30 P in der TG plus Reserve 6 P), den Strandsalon (8 P) sowie die Mediadocks 70 P im Straßenraum, Tiefgaragen und auf privaten Parkplätzen vorgesehen. Weitere 66 private Stellplätze teilen sich auf für Bewohner (33 P), Beschäftigte für neue und bestehende Gewerbebebe (24 P) sowie für kulturelle Einrichtungen (9 P). Der ermittelte Bedarf von maximal 98 öffentlichen Stellplätzen für Besucher:innen der Nördlichen Wallhalbinsel kann ebenfalls im Straßenraum gedeckt werden. Für Sonderfälle wie 2 kulturellen Großveranstaltungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel stehen 57 öffentliche Stellplätze im Straßenraum als Reserve zur Verfügung. Zusätzlich stehen abends ab 18:00 Uhr für kurzzeitige Doppelnutzungen (tagsüber für Besucher der Betriebe, danach für kulturelle Veranstaltungen) weitere Reserven mit ca. 100 Plätzen im Straßenraum der Willy-Brandt-Allee und auf dem Medienhausparkplatz bereit.“ Bei den privaten Stellplätzen, welche eine Doppelnutzung haben werden, handelt es sich vorrangig um Stellplätze, auf denen durch den/die Eigentümer:innnen zu bestimmten Tageszeiten keine Nutzung erfolgt, sodass sie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden können (z.B. Stellplätze im Hotel & am Medienhaus). Zudem handelt es sich um eine "worst-case"-Betrachtung, welche nicht als Regelfall angenommen werden kann. Die Geländeform und -größe der Nördlichen Wallhalbinsel stellt begrenzte Flächen zur Verfügung. Für Sondersituationen, welche wenn überhaupt lediglich an wenigen Tagen im	

	Jahr eintreten, kann nicht ein dauerhaftes Stellplatzangebot vorgehalten werden. Neben den Reserven auf der Nördlichen Wallhalbinsel (Doppelnutzung, Bootsbauplatz) existieren sehr gut erreichbare Alternativen z.B. im Bereich der MuK oder in Parkhäusern auf der Altstadtinsel. Grundsätzlich können auf der Nördlichen Wallhalbinsel durch diesen Bebauungsplan, wie auch durch den derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan 01.75.00, keine Stellplatzbedarfe von Nutzungen außerhalb des Plangebietes abgebildet werden. In Summe setzt der derzeit Rechtskräftige Bebauungsplan XX Stellplätze fest. Eine konkrete Planung oder gar eine Verpflichtung zur Umsetzung von Tiefgagen setzt auch der Bebauungsplan 01.75.00 nicht fest.	
<u>20.3 Öffentliche Parkplätze für Carsharing festsetzen</u> Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erinnert an dieser Stelle an die Diskussionen im Zusammenhang mit den Carsharing-Plätzen im Baugebiet Wasserkunst und Ehem. Güterbahnhof und bittet darum, eine entsprechende Festsetzung solcher Parkplätze bereits im B-Plan vorzunehmen.	*Die Hansestadt Lübeck wird die Anlage von Car-Sharing-Plätzen im städtebaulichen Vertrag mit der PIH EuE GmbH sichern.* Der Bebauungsplan kann dies nicht regeln.	Nicht berücksichtigen
<u>20.4 Kosten für die Ableitung von anfallendem Regenwasser durch die Kaimauer</u> Gemäß Begründung, Pkt. 9.1 entstehen dem Straßenbaulastträger durch die Ableitung von Regenwasser Kosten. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Klarstellung, um welche Kosten es sich in welcher Höhe handelt.	*Die Kosten für die Anlage von Entwässerungsanlagen liegen zum Zeitpunkt der B-Planaufstellung noch nicht endgültig vor, und werden im Rahmen der fortlaufenden Erschließungsplanung ermittelt.* Der Hinweis in der Begründung erfolgte auf Wunsch des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, um zu verdeutlichen, dass die Ableitung durch die Kaimauern, welche an dieser Stelle die einzig sinnvolle und logische ist, ggf. höhere Unterhaltungskosten verursachen kann, als die Ableitung in Bereichen, welche nicht unmittelbar an ein Gewässer angrenzen.	Berücksichtigen

<u>20.5 Private Stellplätze vor den Media Docks werden bemängelt</u> Die Zuteilung von privaten Stellplätzen erfolgt absprachegemäß innerhalb der sonstigen öffentlichen Senkrechtparkplätze. Es soll eine sinnvolle und wenn mögliche gleichmäßige Verteilung entstehen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bemängelt, dass vor den Media Docks ausschließlich private Stellplätze angeordnet werden und fordert auch dort einige öffentliche Parkplätze.	*Die privaten Stellplatzflächen sollen unter Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Belange entsprechend der Bedarfsermittlung, ohne Unterbrechung durch öffentliche Parkplätze, in zusammengefassten Bauzonen vor den jeweiligen Gebäudeabschnitten hergestellt werden.* Hierdurch können Beschilderungen/Absperreinrichtungen zwischen privaten und öffentlichen Bereichen auf ein Mindestmaß reduziert werden. Die dem Gebäude der Media Docks vorgelagerte private Stellplatzfläche dient der Unterbringung der den Media Docks bauordnungsrechtlich zugeordneten 70 Stellplätze. Sehr gut erreichbare öffentliche Parkplätze sind vor Schuppen A, B, C, D, F und dem Hotel vorhanden.	Nicht berücksichtigen
<u>20.6 Sicherung von Stellplätzen vor dem Brückenhaus</u> Der Erschließungsplan sieht –anders als der B-Plan-Entwurf- Stellplätze unmittelbar vor dem Drehbrückenhaus vor. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau, fordert die Festsetzung von mind. 4 Stellplätzen für Mitarbeiter des Brückenbaus in dem Bereich am Drehbrückenhaus, der bisher „nur“ als Fläche für Fußgänger festgesetzt ist.	*Zur Bewirtschaftung des Brückenhauses werden drei Stellplätze innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“ berücksichtigt. Im Text (Teil B) wird eine entsprechende Ergänzung vorgenommen.* Die Hansestadt Lübeck kann im Einzelfall über ein Sondernutzungsrecht eine Fläche zum Abstellen von Mitarbeiterfahrzeugen des Brückenhauses zulassen. Dieser Sachverhalt wird in die Begründung unter 5.2.1 Art der baulichen Nutzung Stellplätze, Fahrradstellplätze, Garagen wie folgt aufgenommen: Im Bereich zwischen den Teilgebieten „SO 2 Brückenhaus“ und „MU 5 Waage“ kann die Hansestadt Lübeck unmittelbar vor dem Brückenhaus das Abstellen von Fahrzeugen für Mitarbeitende (für den Zeitraum der Tätigkeit im/am Drehbrückenhaus) über eine Sondernutzungserlaubnis gewähren, sodass bedarfsgerecht Stellplätze zur Verfügung gestellt werden können. Zur Sicherung eines Geh- und Fahrrechtes für Mitarbeiter des Brückenhauses wird der letzte Abschnitt der Begründung	Tlw. berücksichtigen

	unter 5.2.1 Art der baulichen Nutzung Geh-, Fahr- und Leitungrechte wie folgt ergänzt: Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist die Festsetzung von Geh- und Fahrrechten für die Feuerwehr und die Hafenbehörde sowie für städtische Bereiche nicht erforderlich. Dieses Recht wird von der Stadt auf den öffentlichen Flächen gewährt.	
20.7 Straßenaufteilung im Erschließungsplan Im Vorabzug des Erschließungsplans ist eine dunkelrote Fläche im Einmündungsbereich zur Willy-Brandt-Allee dargestellt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, diese Fläche auch in die Planlegende aufzunehmen, damit die Bedeutung der Fläche klar wird.	*Die innere Straßenaufteilung im Bereich des Verkehrsknotens wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.* Dieses bleibt der Erschließungsplanung vorbehalten. Die konkrete Ausbauplanung erfolgt in Rücksprache mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr.	Nicht berücksichtigen
20.8 Forderung nach vorsorglicher Freihaltung für einen Ersatzbau für die Drehbrücke In dem Auszug aus der Abwägung zur Stellungnahme des Bereichs Stadtgrün und Verkehr vom 28.12.2018 wurde die Empfehlung, eine Trasse nördlich der Hafendrehbrücke für einen späteren Ersatzneubau freizuhalten, nicht berücksichtigt mit der Begründung, dass zu erwarten sei, dass sich die Verkehre dort vermindern werden und aus diesem Grunde kein Ersatzneubau der Brücke erforderlich werde bzw. dieser sonst im Vorfeld erfolgen könne. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau, weist auf Folgendes hin: - Die Lastannahme für die Hafendrehbrücke ist nicht von der Anzahl möglicher Überfahrten abhängig und kann trotz Verminderung des Verkehrs nicht verringert werden.	*Sofern zukünftige Nutzungen auf der Mittleren Wallhalbinsel eine veränderte Verkehrsführung über die Drehbrücke erfordern, ist diese in einem eigenständigen Verfahren zu untersuchen*. Ein geeigneter Standort für eine ggf. notwendige Ersatzbrücke wird dann in einer späteren Planung zu ermitteln sein. Der Bebauungsplan zur Umsetzung des PIH-Konzeptes auf der Nördlichen Wallhalbinsel dient nicht dazu, für mögliche Planungen in angrenzenden Quartieren vorsorglich Ersatzstandorte für Brücken zu reservieren. Ob ein Ersatzstandort langfristig tatsächlich erforderlich ist und, falls ja, wo dieser angeordnet werden soll, ist im Zusammenhang mit einer ursächlichen Planung zu prüfen. Insofern wird kein Standort für eine Ersatzstandort für eine Brücke berücksichtigt.	Nicht berücksichtigen

- Außerdem sind für die Planung der Mittleren Wallhalbinsel der Bau einer Mehrzweckhalle und dazugehörige Parkhäuser/-paletten im Gespräch, was eine zusätzliche Belastung wahrscheinlich macht. - Mit dem „Vorfeld“ ist vermutlich der Bereich südlich der Hafendrehbrücke gemeint, hier sei darauf hingewiesen, dass der neugestaltete Drehbrückenplatz mit seiner treppen-förmigen Terrasse gerade in diese Richtung eine hochwertige Außenanlage darstellt und durch den Neubau einer Brücke an dieser Stelle die Sichtbeziehung entlang der Uferpromenade deutlich gestört würde.		
<u>20.9 Ausbau des Verkehrsknotens mit einer Fußgängerlichtsignalanlage</u> In der Abwägungstabelle aus 2018 heißt es: „Die Anregung zu einem Verkehrsgutachten wird berücksichtigt. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden von einem entsprechenden Verkehrsplanungsbüro überprüft. Der Knotenpunkt soll unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen gestaltet werden. Im Ergebnis empfiehlt der Gutachter einen signalgesteuerten Knotenpunkt im Kreuzungsbereich der Einmündung in die Willy-Brandt-Allee.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erklärt, dass sich diese Aussage mit Fertigstellung des Gutachtens überholt hat und dass die zuletzt einvernehmliche Lösung, die auch im Gutachten formuliert wurde „Daher wird als Kompromissvorschlag in Abstimmung mit der Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck für den zukünftigen vierarmigen Knotenpunkt Willy-Brand-Allee / Lastadie und Nördliche Wallhalbinsel die Variante 2 Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) empfohlen. Hier wird der Kfz-Verkehr auf der Hauptachse Drehbrücke-Marienbrücke, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, am wenigsten behindert. Gleichzeitig können hier Fußgänger, Radfahrer noch verkehrssicher den Knotenpunkt queren und neue Bushaltestellen standortgünstig integriert werden“ zugrunde zu legen ist.	*In der Begründung zum vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes wird bereits auf die Empfehlungen des Gutachters zum Ausbau des Knotenpunktes mit einer Fußgängerlichtsignalanlage und der Anlage einer Bushaltestelle hingewiesen.* Dabei wurden drei Varianten gegenübergestellt und die nun berücksichtigte Variante vom Gutachter empfohlen.	Bereits berücksichtigt

<u>20.10 Verkehrsgutachten und Anfrage zur Mittleren Wallhalbinsel</u> Der Begründung ist mehrfach zu entnehmen, dass es ein aktuelles Verkehrsgutachten vom 10.09.2020 gibt. Die Straßenverkehrsbehörde bemängelt, dass ihr das Gutachten nicht vorliegt. Insofern hat die Stellungnahme der SVB vom 21.02.2018 weiterhin Bestand hinsichtlich der Fragen, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zu beantworten sind. Ein Großteil dieser Fragen beinhaltet im Übrigen die SPD-Anfrage vom 11.03.2021 (s. Anlage am Ende dieses Schreibens). Falls es dazu schon Antworten von 5.610 gibt, wird um Übersendung gebeten. (Anm. der Stadtplanung: Bei der Anlage handelt es sich um eine Anfrage der SPD-Fraktion an den Bauausschuss, in welcher um die Beantwortung von Fragen des „Architektur Forum Lübeck“ zu „Planungen für die künftige Nutzung, Bebauung, Vernetzung und Gestaltung der Mittleren Wallhalbinsel“ gebeten wurde.).	*Das Gutachten war Bestandteil der Auslegungsunterlagen* und unter https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/stadtplanung/bauleitplanung/bebauungsplaene-im-verfahren.html für alle Interessierten, sowohl Privatpersonen als auch Mitarbeiter:innen von Behörden, etc., zugänglich. Sowohl der Link als auch eine Auflistung aller abrufbaren Unterlagen waren auch bereits im Anschreiben zu der Beteiligung enthalten. Anfragen an die Ausschüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur zukünftigen Nutzung der Mittleren Wallhalbinsel beziehen sich nicht auf die mit vorliegender Planung begründeten Inhalte und werden im Rahmen der Aufstellung des B-Planes 01.77.00 - Nördliche Wallhalbinsel - nicht beantwortet. Fragen zu Aspekten, die aus möglichen Planungen auf der Mittleren Wallhalbinsel hervorgehen, sind im Rahmen dieser Planungen zu beantworten. Dabei wäre dann die Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel zu berücksichtigen, da für diese ein weit fortgeschrittenes und zeitnah abgeschlossenes Bebauungsplanverfahren vorliegt. Darüber hinaus wird auf die Abwägung der frühzeitigen Behördenbeteiligung verwiesen.	Nicht berücksichtigen
<u>20.11 Entwurf der Stellplatzsatzung nicht verbindlich</u> In der Begründung, Pkt. 5.2.1 wird in den Ausführungen zur Art der baulichen Nutzung Bezug auf die im Entwurf befindliche Stellplatzsatzung der HL genommen. Die Straßenverkehrsbehörde macht deutlich, dass ein Entwurf nicht maßgeblich ist	*Der Hinweis zum Entwurf der Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck wird zur Kenntnis genommen.* Bei der Planung wurde der Entwurf der Satzung als Orientierung angewendet, da hierin die zukünftig relevanten Daten und Werte im Sinne einer angestrebten Verkehrswende bereits zugrunde liegen. Darüber hinaus wurde auch ein Abgleich mit dem ehemaligen Stellplatzerlass des Landes vorgenommen. Wieviele Stellplätze für welche Nutzung im Detail zugrunde gelegt worden sind, kann dem durch den Verkehrsgutachter geführten Stellplatznachweis entnommen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ermittlung des Stellplatzbedarfes in einem Bebauungsplanverfahren Aufgabe der Stadtplanung ist.	Zur Kenntnis nehmen

	Selbstverständlich erfolgt dies nicht willkürlich, sondern anhand der konkreten Nutzungen und in Orientierung an bereits bewährten, aktuell erarbeiteten, allgemeinen Werten bzw. Empfehlungen.	
20.12 Klarstellung zum verkehrsberuhigten Bereich In der Begründung, Pkt. 5.2.3 werden in Bezug auf die Erschließung im 2. Absatz verkehrsberuhigte Bereiche aufgeführt. Die Straßenverkehrsbehörde stellt vorsorglich klar, dass damit keine Festlegung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Sinne der StVO erfolgt.	*Der Hinweis zur Straßenverkehrsordnung wird zur Kenntnis genommen.* Der Bebauungsplan setzt eine Verkehrsfläche fest, die für einen verkehrsberuhigten Bereich geeignet ist. Die Anordnung erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde.	Zur Kenntnis nehmen
20.13 Anzahl und Bemessung von Behindertenparkplätzen und Bushaltestelle Der Vorabzug des Erschließungsplans sieht sehr viele Schwerbehindertenparkplätze vor, für die in der hohen Anzahl von Seiten der Straßenverkehrsbehörde kein Bedarf gesehen wird, zumal das Hotel eigene entsprechende Stellplätze ausweisen wird. Weiterhin wird im Plan die Lage der Haltestelle stadtauswärts im Bereich des Rechtsabbiegers auf die Nördliche Wallhalbinsel dargestellt. Die Straßenverkehrsbehörde regt an, die Anzahl der Schwerbehindertenparkplätze bedarfsorientiert zu überdenken. Lt. DIN 18 024-1 „Barrierefreies Bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen“ ist für Schwerbehindertenparkplätze nur eine Breite von 3,50 erforderlich. Lt. Lageplan werden dafür aber 4,00 m angesetzt. Die Breite kann reduziert werden. Die Straßenverkehrsbehörde bemängelt den Standort der o.g. Haltestelle, da bei einem haltenden Bus dahinter kaum Aufstellfläche für Pkw vorhanden ist und Rückstaus zu erwarten sind.	*Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen über Lage und Ausgestaltung von Behindertenparkplätzen sowie von Bushaltestellen. Dieses bleibt der Erschließungsplanung vorbehalten.* Bei der Darstellung im Erschließungsplan handelt es sich um eine Möglichkeit bzw. Empfehlung seitens des Erschließungsplaners unter Berücksichtigung möglicher Bedarfe z.B. durch geplante Gastronomiebetriebe oder für bereits bekannte künftige Bewohner:innen, welche voraussichtlich einen Schwerbehindertenparkplatz benötigen. Die Lage der Bushaltestelle wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses bei der Ermittlung der Ausbauvarianten des Verkehrsknoten im Zuge der Aufstellung des Verkehrsgutachtens berücksichtigt.	Nicht berücksichtigen

20.14 Anpassung der Formulierungen von Grünflächen und Pflanz- und Erhaltungsbindung: „Am äußeren westlichen Rand befindet sich innerhalb der Hafenfläche eine aus fünf Bäumen bestehende Baumgruppe. Diese Struktur wird durch die Planung nicht berührt, die Bäume werden als zu erhalten festgesetzt." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass zu einer fachgerechten Erhaltung die „Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern" den Bereich der Kronentraufe + 1,50m umfasst. Dies ist in der Planzeichnung zu ändern und in der Begründung explizit zu erwähnen. „Die Baumgruppe soll erhalten und nach deren Abgang durch eine Rosskastanie ersetzt werden." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert als Ersatzpflanzung einen großkronigen, standort- und klimawandelangepassten Baum. Eine bestimmte Baumart vorzuschlagen, lehnt der Bereich Stadtgrün und Verkehr ab. Rosskastanie wird als Baumart mit schlechter Klimazukunftsprognose abgelehnt. Schon heute leiden viele Rosskastanien in den Stadtgebieten an der Kastanienkomplexkrankheit.	*Der Hinweis, den Erhaltungsbereich der Baumgruppe um den Kronentraufenbereich plus 1,5 m zu erweitern wird textlich in der Begründung berücksichtigt.* Dem Hinweis zur Ersatzpflanzung für die abgängige Baumgruppe wird gefolgt. Als Ersatzpflanzung wird, statt einer Rosskastanie, ein großkroniger, standort- und klimawandelangepasster Baum festgesetzt.	Berücksichtigen
20.15 Erhöhung der Zahl der anzupflanzenden Bäume „Zur allgemeinen Durchgrünung des Plangebietes sind auf den öffentlichen Freiflächen zwischen den Bestandsgebäuden insgesamt 20 Baumpflanzungen vorgesehen. Die Stellplatzfläche westlich des Einmündungsbereiches der Willy-Brandt-Allee ist mit insgesamt acht Einzelbäumen zu überstellen." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Umsetzung der beschlossenen VO/2019/07727-01 „Klimanotstand - kurzfristiger Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz" und 2019/07727-01-27 SPD+CDU: Austauschantrag zu VO/2019/07727-01-09" Klimanot-stand - kurzfristiger Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz". Aus diesem Maßnahmenkatalog soll vor allem F08 realisiert werden: „D) Bei der Erstellung von Bebauungsplänen ist zu berücksichtigen, dass mehr Bäume im Lebensraum	*Die in der Stellungnahme angesprochene Klimaschutz-Sofortmaßnahme aus dem Maßnahmenbereich F mit der Nummer 08 und dem Titel: „Massiv neue Bäume pflanzen und neue Waldflächen anlegen" ist auf den Plangeltungsbereich der Nördlichen Wallhalbinsel nicht anwendbar.* Es handelt sich weder um einen Straßenneubau noch um neu genehmigte Sammelstellplatzanlagen. Die Willy-Brandt-Allee stellt bereits heute die Haupterschließungsstraße auf der Nördlichen Wallhalbinsel dar. Die Freiflächen werden bereits heute als großer Parkplatz genutzt und teilweise durch die KWL bewirtschaftet. Das Konzept der PIH EuE GmbH, welches als Grundlage für die Aufstellung des vorliegenden B-Planes von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen wurde, basiert auf einer behutsamen Sanierung der vorhandenen	Nicht berücksichtigen

Stadt das örtliche Klima verbessern. Bei allen Straßenneubauten sind Bäume im öffentlichen Raum zu planen und zu pflanzen. Auf allen neu genehmigten Sammel-Stellplatzanlagen werden 1 Baum pro 6 Stellplätze festgesetzt und gepflanzt.“ Für eine „Durchgrünung des Plangebiets“ sind Baumpflanzungen westlich und östlich des Einmündungsbereichs (als nördliche Straßenbaumreihe der Willy-Brand-Alle Richtung Marienbrücke und westlich des Drehbrückenhauses im Bereich der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung), im Bereich der neu öffentlich zu widmenden Straßenverkehrsfläche zwischen den Schuppen, hier besonders den Stellplätzen in entsprechender Anzahl zugeordnet, und am nördlichen Ende dieser Straße/des neuen Wendebereichs auszuweisen. Die festgesetzte Anzahl der zu pflanzenden Bäume ist entsprechend zu erhöhen. Auch wenn Bäume nicht typisch für den Charakter eines „Hafenbahnhofes“ sind, verdecken aber auch parkende Autos den Blick auf „die Gleisfächer, die Pflasterung-, als die größte zusammenhängende in Lübeck noch erhaltene Großsteinpflasterfläche […] sowie die noch vorhandenen Lösch- und Ladeeinrichtungen“ im Bereich der ersten Geschosshöhe (Zitate s. Begründung 4. Ziele und Zwecke der Planung – Freiflächen). Der Bereich Stadtgrün und Verkehr gewichtet hier den Klimanotstand höher als den völlig freien Blick auf eine zweite Geschosshöhe und höher. Wobei zu bedenken ist, dass Laubbäume in Lübeck sowieso 6 Monate kein Laub haben, also ‚durchsichtiger‘ sind. Insofern sind Baumstandorte mit den betroffenen Behörden abzustimmen und abzuwägen. Baumpflanzungen nur auf drei kleine Bereiche zwischen den Gebäuden und einen Teilbereich der Stellplätze zu minimieren und auf den restlichen Flächen komplett entfallen zu lassen, wird vom Bereich Stadtgrün und Verkehr abgelehnt. Im Rahmen des Freiraumkonzepts bzw. der Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes von WES LandschaftsArchitektur und den weiteren Planungsschritten ist dies mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abzustimmen und freigeben zu lassen, um einen einladenden Eingangsbereich, attraktive Plätze, insgesamt eine hohe Aufenthaltsqualität mit einem gleichzeitig	denkmalgeschützten Strukturen. Auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der historisch gewachsenen stadträumlichen Qualitäten der Nördlichen Wallhalbinsel ist dabei besonders Rücksicht zu nehmen. Aus der Historie der Nördlichen Wallhalbinsel als Hafenumschlagplatz lassen sich keine Baumpflanzungen belegen, daher sind solche auch nicht als Bestandteil des Konzeptes zu begründen. Die nunmehr in den Planentwurf eingeflossenen Durchgrünungsmaßnahmen sind Ergebnis eines freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Empfehlung der Jury zu dessen Überarbeitung. Aus denkmalpflegerischer Sicht werden die Baumpflanzungen kritisch beurteilt und als ein erheblicher Eingriff in die Wahrnehmbarkeit der historischen Gebäudesubstanz gewertet. Es ist zu befürchten, dass durch eine Bepflanzung der Freiflächen und einer straßenbegleitenden Bepflanzung mit Bäumen der Charakter eines ehemaligen Handelsplatzes unangemessen verändert wird. Im Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen dem berechtigten Interesse am Erreichen der Klimaschutzziele einerseits und dem Erhalt sowie der Weiterentwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel im Sinne des beschlossenen PIH – Konzeptes unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte andererseits wird hier auf die Festsetzung weiterer Baumpflanzungen verzichtet. Die weitere Überarbeitung des Freiraumkonzeptes wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abgestimmt werden.	

abgewogenen Unterhaltungsaufwand im Verhältnis zu den Lebenszykluskosten zu gewährleisten. (s. auch Stellungnahme zu Pflanzbindung)		
20.16 Anwendung der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ „Aufgrund der potenziell vorhandenen Verunreinigungen in den Bodenauffüllungen wird empfohlen, bei Baumpflanzungen mindestens einen Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Baumscheibe von min. 5 m² von Versiegelung freizuhalten und vor Überfahren zu schützen.“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung dieser Passage auf folgende Weise: „Die Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen‘ in der jeweiligen aktuellen Version muss umgesetzt werden.“	*Die Anregung zur Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen wird berücksichtigt.* Die Festsetzung wird entsprechend angepasst.	Berücksichtigen
20.17 Pflanzbindung umformulieren „Für das Plangebiet besonders geeignete Arten sind aufgrund ihrer Schnittverträglichkeit und Trockenstressresistenz: Acer campestre - Feldahorn Sorbus aucuparia - Eberesche Carpinus betulus – Hainbuche“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung dieser Passage auf folgende Weise: „Im Bereich der Stellplatzfläche westlich des Einmündungsbereiches der Willy-Brandt-Allee sind großkronige, standort- und klimawandelangepasste Baumarten zu pflanzen. Die weiteren Baumarten und Standorte sind hinsichtlich Standort und Klimawandel auszusuchen und mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr im Rahmen des Freiraumkonzepts und den weiteren Planungsschritten abzustimmen und freigeben zu lassen.“	*Der Hinweis auf klimawandelangepasste Baumarten wird berücksichtigt.* Auf eine Pflanzempfehlung bestimmter Arten wird verzichtet. Die Baumarten sind gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen und mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr hinsichtlich Klimawandelverträglichkeit abzustimmen. Die textliche Festsetzung zu Pflanz- und Erhaltungsbindungen wird entsprechend angepasst. Die Standortauswahl erfolgt auf Grundlage des freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes.	Bereits berücksichtigt

20.18 Die Wirkung von Urban Gardening gleicht privaten Grünflächen Der Bereich Stadtgrün und Verkehr gibt zu bedenken, dass Urban Gardening sehr wohl den Charakter von privaten Grünflächen hinsichtlich der Gestaltung hat. Die Beschreibung der Gestaltung bzw. die Begründung, dass keine privaten Grünflächen eingeplant werden, soll mit einer fachgerechten Beschreibung formuliert werden. Im Moment widersprechen sich diese beiden Passagen.	*Mit „Urban Gardening" soll lediglich das Aufstellen von mobilen/temporären Pflanzbehältern ermöglicht werden.* Eine gärtnerische Nutzung im Sinne der Anlage von Grünflächen wird auch innerhalb der Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung nicht vorgesehen. Die öffentlichen Plätze können teilweise im Rahmen von Sondernutzungserlaubnissen z.B. von anliegenden Gastronomen mit Außenbestuhlung oder als temporäre Veranstaltungsorte, von Anwohnern für Urban Gardening oder von anliegenden Kunsthandwerkern für temporäre Ausstellungen genutzt und zusätzlich belebt werden. In der Begründung wird der Begriff „Urban Gardening" konkretisiert.	Bereits berücksichtigt
20.19 Detaillierung von Aspekten des Klimawandels und des Klimaschutzes Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung: „Der weltweit durch den hohen Verbrauch fossiler Brennstoffe verursachte Klimawandel […] Starkregenereignisse können häufiger und mit weitaus größeren Wassermengen als bisher auftreten, […] Mit einem bisher alle hundert Jahre einmal auftretenden Jahrhunderthochwasser […] muss heute entsprechend häufiger gerechnet werden." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass unter diesem Punkt auf die vorliegende Planung eingegangen wird und nicht Allgemeinheiten beschrieben werden. Besonders ist die Entwicklung des Planungsbereichs hinsichtlich der Aspekte des Maßnahmenkatalogs zum Klimaschutz (s. Stellungnahme zu Anpflanzung von Bäumen, Stichwort: Klimanotstand) zu erörtern.	*Die angesprochenen Hinweise zur Umweltprognose werden in der Begründung näher dargelegt.* Die in der Stellungnahme zu „Anpflanzung von Bäumen" konkret angesprochene Klimaschutz-Sofortmaßnahme aus dem Maßnahmenbereich F mit der Nummer 08 und dem Titel: „Massiv neue Bäume pflanzen und neue Waldflächen anlegen" ist auf den Plangeltungsbereich der Nördlichen Wallhalbinsel nicht anwendbar. Es handelt sich weder um einen Straßenneubau noch um neu genehmigte Sammelstellplatzanlagen. Die Willy-Brandt-Alle wird bereits heute als Haupterschließungsstraße auf der NWHI genutzt. Die Freiflächen werden als großer Parkplatz genutzt und teilweise durch die KWL bewirtschaftet. Das Konzept der PIH EuE GmbH, welches als Grundlage für die Aufstellung des vorliegenden B-Planes von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen wurde, basiert auf einer behutsamen Sanierung der vorhandenen denkmalgeschützten Strukturen. Auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der historisch gewachsenen stadträumlichen	Berücksichtigen

	Qualitäten der Nördlichen Wallhalbinsel ist dabei besonders Rücksicht zu nehmen. Aus der Historie der Nördlichen Wallhalbinsel als Hafenumschlagplatz lassen sich keine Baumpflanzungen ableiten. Hinsichtlich des Hochwasserschutzes wurden die Vorgaben zu den Gebäudehöhen des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalparke und Meeresschutz im Bebauungsplan aufgenommen. Obwohl die Planung bereits vor der Beschlussfassung des kurzfristigen Maßnahmenpaket zum Klimaschutz eingeleitet wurde, werden einzelne Ansätze des Maßnahmenpakets berücksichtigt: • In Kooperation mit der PIH und den Stadtwerken Lübeck wird ein auf die zukünftig prognostizierten Bedarfe zugeschnittenes individuelles Energiekonzept entwickelt, die Strom- und Wärmeversorgung wird ein dezentrales Blockheizkraftwerk übernehmen. • Ausstattung der öffentlichen Beleuchtung mit LED-Leuchtmitteln. • Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr, Förderung von ÖPNV durch neue Bushaltestelle, Angebot von Car-Sharing-Plätzen, Förderung des Radverkehrs durch attraktive, sichere Abstellmöglichkeiten.	
<u>20.20 Wohnfolgebedarfe Kinderspielplätze:</u> „Ein Kinderspielplatz wird im Nutzungskonzept deshalb nicht vorgesehen." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Nachweis, dass hier nicht gegen die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) §10 ‚Kleinkinderspielplätze' verstoßen wird. Auf den öffentlichen Kinderspielplätzen hat die HL keine Verpflichtung, Spielmöglichkeiten für Kleinkinder vorzuhalten. Die Aussage unter Punkt 7.3 reicht nicht aus.	*Die Landesbauordnung SH führt aus, dass die „Verpflichtung zur Anlage eines öffentlich-rechtlich gesicherten Kleinkinderspielplatzes entfällt,* sofern in unmittelbarer Nähe eine Gemeinschaftsanlage oder ein sonstiger für die Kinder nutzbarer Spielplatz geschaffen wird oder vorhanden oder ein solcher Spielplatz wegen der Art und der Lage der Wohnung nicht erforderlich ist." Aufgrund der Spielangebote für Kleinkinder im unmittelbar benachbarten Altstadtquartier wird den Vorgaben der Lan-	Berücksichtigen

	desbauordnung entsprochen. Zusätzlich befindet sich im Bereich des Strandsalons ein zugängliches Angebot für Kinder. Die Begründung wird um diesen Sachverhalt ergänzt.	
20.21 Spielmöglichkeiten präzisieren: „Spielmöglichkeiten für Kleinkinder sind auf dem Spielplatz Kanalstraße." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung dieser Passage auf folgende Weise: „Spielmöglichkeiten für Kleinkinder sind auf dem Spielplatz Alsheide (Entfernung dorthin xx m) und für Kinder auf den Spielplätzen Sievers Torweg (Entfernung dorthin xx m) und Ellerbrook (Entfernung dorthin xx m)." und die jeweiligen Entfernungen von der Nordspitze der Wallhalbinsel bis zum Kinderspielplatz sind zu ergänzen.	*Der Hinweis zu den Spielmöglichkeiten für Kleinkinder und Kinder wird berücksichtigt*. Die Begründung wird folgt angepasst: „Spielmöglichkeiten sind für Kleinkinder auf dem Spielplatz Alsheide in ca. 860 m Entfernung sowie für Kinder auf den Spielplätzen Sievers Torweg in ca. 950 m Entfernung, Ellerbrook in ca. 1.100 m vorhanden und befinden sich insofern in einer zumutbaren Entfernung zu den geplanten Wohnstandorten auf der Nördlichen Wallhalbinsel.	Berücksichtigen
20.22 Beteiligung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr bei der Freiraumplanung „Die öffentlichen Freiflächen zwischen den Schuppen werden gem. Freiraumkonzept durch Baumpflanzungen zu attraktiven Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die jeweilige Freigabe durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr von dem Freiraumkonzept, der Entwurfs-, Ausführungsplanung und der Ausschreibung jeweils vor der Durchführung des nächsten Planungsschritts.	*Die Ergebnisse der Freiraumplanung betreffen vorrangig städtebauliche Belange, wozu z.B. auch die städtebaulich verträgliche Anordnung von Fahrradbügeln oder von Anpflanzungen gehört.* Der Bereich Stadtgrün und Verkehr wird bei der Planung einbezogen, um alle Belange zu berücksichtigen.	Berücksichtigen
20.23 Personalbedarfe Bereich Stadtgrün und Verkehr „Für die neu entstehenden öffentlichen Verkehrsflächen fallen nach der Fertigstellung und Übergabe Kosten für die Unterhaltung der Flächen und Anlagen an." Der Bereich Stadtgrün und Verkehr braucht durch die erhöhte Differenzierung des öffentlichen Raums und für die bisher ge-	*Personalbedarfe, welche ggf. durch die Umsetzung bestimmter Planinhalte entstehen können sind nicht Gegenstand planungsrechtlicher Festsetzungen und können in zugehörigen Bauleitplanverfahren nicht gelöst werden.*	Nicht berücksichtigen

plante Anzahl von neuen Straßenbäumen 0,27 Vollzeitarbeitskräfte mehr zur Unterhaltung der öffentlichen Flächen. Dies ist in der Begründung zu ergänzen. Dieser Wert ist noch anzupassen, wenn die Anzahl der zu pflanzenden Bäume erhöht wird, wie es diese Stellungnahme entsprechend der politischen Beschlüsse fordert.		

Nr. 21 Hansestadt Lübeck Bereich Lübeck Port Authotity (Schreiben vom 06.05.2021)		
<u>21.1 Grundlegende Bedenken zu den Festsetzungen der Wasserflächen und Forderung von Wohnnutzungen und nicht hafentypischen Gewerbebetrieben</u> Der Entwurf des B-Planes liegt uns zur Stellungnahme vor. Bevor wir uns konkret zum B-Plan und dem aus unserer Sicht erforderlichen Änderungsbedarf äußern, möchten wir folgende grundsätzliche Anmerkungen machen: In der Stellungnahme vom 20.12.2019 hat der Bereich LPA vertreten, dass – über einen Ausschluss von Hafenumschlägen hinaus – die Nutzung der Hafen- und Gewässerflächen nicht eingeschränkt werden soll. Dem wurde mit dem vorliegenden B-Planentwurf nicht gefolgt. In der Begründung zum vorgesehenen Ausschluss von Gastronomie- und Hotelgewerbe sowie Ferienwohnungen werden als wichtige Ziele die freie Sicht auf die Gewässer und die Reduzierung von Immissionen für die Nutzung der Landflächen genannt. Abgesehen von Servicefunktionen wie der Ufersicherung würden die Hafenanlagen damit zur denkmalgeschützten Kulisse für die Landflächen und deren Nutzung werden; dieses entspricht weder der aktuellen Aufgabenstellung der LPA noch der Funktion und Zweckbestimmung der Kaimauer.	*Im Zusammenhang mit der Umsetzung des PIH-Konzeptes und der Entwicklung der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel besteht das Erfordernis, für eine geordnete städtebauliche Entwicklung die möglichen Nutzungen der angrenzenden Wasserflächen zu definieren und räumlich einzugrenzen.* Ziel ist die Ermöglichung von mit den Grundsätzen des PIH-Konzeptes und den städtebaulichen Anforderungen verträglichen Nutzungen der Wasserflächen im Rahmen der Festsetzung des SO Hafens unter Beachtung der planungsrechtlichen Möglichkeiten. Im Ergebnis wird eine Vielzahl von hafenbezogenen Nutzungen zulässig sein (z.B. Erweiterung der Marina), sodass keine denkmalgeschützte Kulisse für die Landflächen zu erwarten ist. Gastronomie, Hotels, Wohnungen und Ferienwohnungen sind keine Nutzungen, die in einem Hafengebiet zulässig sind. Das gilt sowohl im Rahmen des aufzustellenden Bebauungsplanes als auch bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Diese Nutzungen sind auch aktuell nicht zulässig. Zu dieser grundlegenden Unzulässigkeit der Nutzungen im Hafen kommen weitere städtebauliche Aspekte: Gastronomie- und Hotelbetriebe sind auf der Nördlichen Wallhalbinsel an Land zulässig und sollen im Rahmen des PIH-	Nicht berücksichtigen

	Konzeptes auch in den historischen Schuppen, in einem Neubau sowie im Rahmen der Weiterführung des Strandsalons stattfinden. Es sind aktuell fünf Gastronomiebetriebe und ein Hotel vorgesehen. Ein zusätzliches Angebot auf dem Wasser ist nicht erforderlich, da die Nachfrage an Land bedient werden kann und eine nicht gewünschte Belastung bzw. Konkurrenz zu den Landnutzungen schaffen würde. Auch Wohnen auf den Wasserflächen ist ausgeschlossen, da Wohnen in einem Hafengebiet nicht zulässig ist und die wertvollen Wasserflächen an dieser Stelle für andere (auf Wasser angewiesene) Nutzungen deutlich besser geeignet sind und benötigt werden (z.B. Marina, Charterboote, Museumshafen). Darüber hinaus stellen die Ufer- und Wasserflächen wichtige Erholungsräume für die Öffentlichkeit dar. Die Störung dieser, für die Aufenthaltsqualität der breiten Öffentlichkeit, wichtigen Funktion durch die Privilegierung Einzelner im Rahmen der Schaffung von Wassergrundstücken für Wohnzwecke ist nicht verhältnismäßig und entspricht nicht der städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplanes. Ferienwohnen, planungsrechtlich dem Wohnen gleichgestellt, ist an Land ebenfalls unzulässig, um eine dauerhafte, ganzjährige Belebung des Gebietes zu erreichen, um Störungen auf die Wohnnutzungen auszuschließen und die Erholungsfunktion zu wahren. Allerdings werden im SO Hafen jene touristischen Nutzungen, die planungsrechtlich zulässig sowie städtebaulich gewünscht und verträglich sind, durch den Bebauungsplan zugelassen: Die vorhandene Marina wird gesichert und erhält großzügige Erweiterungsmöglichkeiten, der Standort der Lisa von Lübeck wird gesichert und weitere historische Schiffe/Museumsschiffe dürfen in diesem Bereich liegen und restauriert werden. Es sind zudem Fahrgastverkehrsschiffe und Charterfahrzeuge zulässig. Diese touristischen Angebote bieten aufgrund der zeitlich begrenzten Nutzung (tagsüber und jeweils	

	nur beim An- und Ablegen) geringeres Konflikt- und Störungspotential, sind der breiten Öffentlichkeit zugänglich und benötigen zwingend Wasserflächen. Die Zulässigkeit von Wohnen, Ferienwohnen, Gastronomie und Hotelgewerbe auf dem Wasser benötigt andere Nutzungskategorien als Hafen, da diese Nutzungen in einem Hafengebiet nicht zulässig sind. Die Festsetzung anderer Gebietstypen würde Hafennutzungen ausschließen, wäre schall- und verkehrsgutachterlich detailliert zu prüfen und würde voraussichtlich die Errichtung einer Absturzsicherung und die Reparatur des Kaimauerstreifens (Pflasterung) erfordern, um der Verkehrssicherungspflicht gerecht zu werden. Diese Nutzungen bedürfen außerdem einer gesicherten Erschließung inkl. Ver- und Entsorgung. Durch die geforderten Nutzungen auf dem Wasser würde die räumlich sehr beengte und bereits durch die Umsetzung des PIH-Konzeptes verkehrlich ausgelastete Nördliche Wallhalbinsel durch weitere Verkehrsteilnehmer:innen frequentiert, die entsprechenden Stellplätze müssten nachgewiesen werden. Insofern wird der Anregung andere hafenfremde Nutzungen (z.B. gewerbliche oder Wohnnutzungen) auf den Wasserflächen an der nördlichen Wallhalbinsel zuzulassen nicht entsprochen.	
<u>21.2 Eigentumsverhältnisse Wasserflächen</u> Aus Sicht des Bereiches Lübeck Port Authority werden folgende Aspekte im B-Planentwurf nicht oder nur unzureichend berücksichtigt: Die Hansestadt Lübeck ist Eigentümerin sämtlicher Gewässerflächen im Anwendungsbereich des B-Plans und hat damit einen ohnehin weitreichenden privat-rechtlichen Einfluss auf die zukünftige Nutzung dieser Flächen. Insoweit bedarf es zur Steuerung der Entwicklung keiner Nutzungsausschlüsse im B-Plan.	*Der Einfluss der Stadt auf die Nutzung der Wasserflächen kann die gebietsverträgliche Nutzung fördern, ersetzt jedoch nicht die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlichen Festsetzungen* für die Schaffung eines städtebaulich verträglichen und gewünschten Rahmens im Zusammenhang mit den umzusetzenden Planungszielen an Land, welche gleichzeitig die vielfältige Nutzung der Wasserflächen berücksichtigen. Insofern wird in Abwägung mit den an Land geplanten Nutzungen das Nutzungsspektrum auf dem Wasser entsprechend den Festsetzungen eingeschränkt.	Nicht berücksichtigen

	Ein Tonstudio ist ein Gewerbebetrieb, der in keinem Zusammenhang mit der Hafennutzung steht und auch aktuell nicht zulässig ist.	
21.3 Entwicklungschancen durch Wassernutzungen Mit dem ausdrücklichen Ausschluss von Gastronomie- und Hotelgewerbe sowie Ferienwohnungen auf den Gewässerflächen und dem Verzicht auf alle nicht explizit aufgeführten Zwecke wie „Wohnen auf dem Wasser“ sowie besonderer „schwimmender” Nutzungen (der LPA liegt z.B. eine Liegeplatzanfrage für ein schwimmendes Tonstudio vor) bleiben Entwicklungschancen für die Nördliche Wallhalbinsel und für Lübeck insgesamt ohne zwingenden Grund ungenutzt und werden ausgeschlossen. Im B-Plan sollten die Gewässernutzungen offengehalten werden, zumal auch noch keine genauen Planungen für die Gewässerflächen erfolgt sind.	*Die Wasserflächen stellen keine Baulandreserve der Stadt für beliebige Nutzungen dar, sondern bedürfen einer strukturierten, sensiblen Planung, die sowohl die Belange der Nutzer an Land als auch der Nutzer auf dem Wasser berücksichtigt und die mit dem Bebauungsplan umgesetzt wird.* Unter Berücksichtigung der unter 1.1. der Abwägung aufgeführten Anforderungen an Nutzungen auf dem Wasser, die nicht in einem Hafen erfolgen können (Verkehrsuntersuchung, Stellplatznachweis, Schalluntersuchung, Erschließung, etc.) kann ggf. im Rahmen der Entwicklung der Roddenkoppel nach Neuordnung der dortigen Gewerbebetriebe und nach Umsetzung des PIH-Konzeptes die Schaffung von Flächen für Ferienwohnungen auf dem Wasser im Bereich des im Entwurf vorgesehenen SO³ im Wallhafen geprüft werden. In diesem Bereich erscheinen schwimmende Ferienwohnungen am wenigsten störend und ggf. in Einklang zu bringen mit Nutzungen auf bzw. an der Roddenkoppel. Detaillierte Planungen und Machbarkeitsprüfungen bleiben jedoch den Planungen für diesen Bereich überlassen.	Nicht berücksichtigen
21.4 Liegeplätze für größere Bandbreite von Wasserfahrzeugen Für einige Arten von Wasserfahrzeugen sind an anderen Stellen des öffentlichen Hafens keine, keine ausreichenden oder keine geeigneten Liegeplätze vorhanden. Vielfältig nutzbare Liegeplatzkapazitäten wie am Kulenkampkai sind und bleiben erforderlich. Im B-Planentwurf sind u.a. Liegeplätze für Wasserfahrschulfahrzeuge, größere Segelschiffe, besondere Anlässe und vorübergehendes Stilliegen (z.B. Schlepper, Ponton etc.) unberücksichtigt geblieben. Aus Hafensicht sind für	*Die Aufteilung der Wasserflächen in vier Gebiete des SO-Hafen wird aufgehoben. Die Flächen werden zu zwei Gebieten zusammengefasst.* Die seitens LPA im November 2019 mitgeteilten und anschließend gemeinsam abgestimmten Nutzungsanforderungen werden weitestgehend aufgehoben. Auf den Wasserflächen sind künftig hafenbezogene Nutzungen, mit Ausnahme von Güterumschlag, zulässig.	Teilweise berücksichtigen

den Anwendungsbereich eine größere Bandbreite der zugelassenen Wasserfahrzeuge und deren Nutzungszwecke sowie Flexibilität für die Nutzungen und deren räumliche Verteilung erforderlich.	Gastronomie, Hotels, Gewerbebetriebe, Ferienwohnen und Wohnnutzung sind weiterhin nicht zulässig, da sie grundsätzlich, also auch aktuell, nicht in einem Hafengebiet erfolgen dürfen. Für die bisher vorgesehenen Flächen SO3 und SO4 Hafen sind ebenfalls hafenbezogene Nutzungen (außer Güterumschlag) zulässig. Damit sind die Kaikanten weitgehend im Verfügungsbereich der LPA und dienem dem Anlegen von Schiffen. Die Zulässigkeit von Sportboothafennutzung/Marina kann in diesem Bereich ausnahmsweise zugelassen werden. Diese Nutzung ist zulässig, wenn die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf welchen diese Nutzung zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind.	
<u>21.5 Refinanzierung der Unterhaltungskosten der Kaimauer durch Vermarktung der Wasserflächen</u> Die Unterhaltung und der Betrieb der denkmalgeschützten Hafenanlagen (Kaimauerstreifen, Kaimauern, alte Kräne) bedürfen des Einsatzes erheblicher finanzieller und personeller Mittel. Mit einer nachfragegerechten Vermarktung von Gewässerflächen können die entstehenden Kosten zumindest anteilig finanziert werden.	*Im Rahmen des Bebauungsplanes werden vielfältige Nutzungen auf den Wasserflächen möglich sein, die auch aktuell im Hafen zulässig sind.* Darüber hinaus wird der Bootsbauplatz vor dem Nordgiebel von Schuppen F ebenfalls Hafenfläche (Bootsbauplatz). Diese Fläche kann, wenn kein Boot gebaut wird, als Stellplatzfläche durch die LPA vermarktet werden, wodurch ebenfalls Einnahmen generiert werden können. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass- zumindest anteilig die Kosten für die Instandhaltung der vorhanden Hafenstrukturen refinanziert werden können.	Zur Kenntnis nehmen
<u>21.6 Flexibilität der Nutzungsmöglichkeiten soll erhöht werden</u> Die Nutzung einer Fläche kann sich aus verschiedenen Gründen ändern oder vom bisherigen Nutzer aufgegeben werden. Auch dem sollte ein B-Plan Rechnung tragen, indem keine zu restriktiven Nutzungsfestlegungen getroffen werden, um nachfolgende Nutzungen im Bedarfsfall und entsprechend der städtischen Meinungsbildung zu ermöglichen.	*Der Bebauungsplan lässt eine Vielzahl von Nutzungen auf dem Wasser zu.* Es werden keine restriktiven Festsetzungen getroffen. Künftig werden hafenbezogene Nutzungen, bis auf Güterumschlag, weitestgehend flexibel möglich sein (siehe Abwägung zu Punkt 21.4). Die Kaikanten liegen damit weiterhin im Zuständigkeitsbereich der LPA. Die Flächen	Teilweise berücksichtigen

	können z. B. zum Anlegen von Schiffen genutzt werden und als Betriebsflächen der Hafenunterhaltung dienen. Die Festsetzungen wurden in Abstimmung mit der LPA und unter Berücksichtigung der Verträglichkeit mit den umliegenden Nutzungen und Funktionen vorgenommen.	
<u>21.7 Forderungen zur Änderung der Festsetzungen</u> Der Bereich LPA hält aus den vorgenannten Gründen folgenden Anpassungsbedarf für Ziffer 1.1 zu den SO-Hafen-Flächen für unbedingt erforderlich: a) Kein Änderungsbedarf	Zu a) wird zur Kenntnis genommen	Zur Kenntnis nehmen
b) Streichen	Zu b): *Ferienwohnungen, Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe sind aktuell und auch künftig nicht zulässig* (siehe Abwägung zu 22.1.) Zur Verdeutlichung, dass dieser Ausschluss auch für die Wasserflächen gilt, bleibt die Ziffer Bestandteil der Festsetzung. Die Anregung bleibt insofern unberücksichtigt.	Nicht berücksichtigen
c) Kein Änderungsbedarf	Zu c) wird zur Kenntnis genommen	Zur Kenntnis nehmen
d) und e) Die Teilflächen werden zu einer SO Hafen-Fläche zusammengelegt, ohne dass es weitergehende Vorgaben zur Nutzung gibt.	Zu d) und e): *SO3 und SO4 wurden gemäß den Anforderungen der LPA räumlich begrenzt.* Dem Wunsch einer Zusammenlegung beider Flächen wird nun gefolgt. Die gemäß den Anforderungen der LPA vorgenommenen Beschränkungen einzelner hafenbezogener Nutzungen wird weitestgehend aufgehoben. Hafenbezogene Nutzungen, außer Güterumschlag, sind bis auf die Nutzung Sportboothafen/Marina allgemein zulässig. Die Nutzung einer Marina/eines Sportboothafens kann in diesem Bereich zugelassen werden, wenn die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf welchen diese Nutzung ebenfalls zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind (siehe Abwägung zu Punkt 22.4). Auf diese Weise	Berücksichtigen

f) und g) Die Teilflächen werden zu einer SO Hafen-Teilfläche zusammengelegt; die Nutzung als Sportboothafen und/ oder Liegeplätze für Traditions- und Museumsschiffe darf, falls die Flächen ganz oder teilweise nicht (mehr) für die vorgenannten Zwecke benötigt werden, für sonstige Hafen- und Gewässernutzung verwendet werden.	wird gesteuert, dass zunächst die bereits durch einen Sportboothafen genutzte Fläche im Hansahafen sowie die Erweiterungsflächen an dieser Seite der Nördlichen Wallhalbinsel genutzt werden, bevor weitere Flächen hinzukommen. Zu f) und g): Der Forderung einer Zusammenlegung der Gebiete SO 5 (Liegeplätze für Traditions- und Museumsschiffe) und SO 6 (Sportboothafen) wird gefolgt. Die Zulässigkeit von weiteren, hafenbezogenen Nutzungen, z. B. dem Anlegen von Schiffen oder Zwischennutzungen für Unterhaltungsarbeiten, werden in diesem Bereich ermöglicht. Die Nutzungseinschränkungen, bis auf Güterumschlag und nicht hafenbezogene Nutzungen wie Gastronomie, Ferienwohnen und Hotelnutzung, entfallen.	Berücksichtigen
<u>21.8 Begriffe Hafenbetrieb und Hafennutzung korrigieren</u> An verschiedenen Stellen im Textteil und der Begründung - insbesondere bei den Geh- und Fahrrechten - wird an Stelle „des Hafenbetriebs und der Hafennutzung“ oder zusammengefasst „Hafenzwecke” die Formulierung „Hafenbehörde” verwendet. Dies sollte korrigiert werden.	*Der Textteil und die Begründung werden entsprechend angepasst.* Die Formulierung „Hafenbehörde" wird gestrichen.	Berücksichtigen
<u>21.9 Drehbrückenhaus nicht Teil des Hafens</u> In den Karten wird das (Dreh-)Brückengebäude als Hafenfläche „SO?" ausgewiesen. Weder das Gebäude, noch die betreffende Fläche befinden sich in der Zuständigkeit des Bereiches Lübeck Port Authority; sie sind kein Bestandteil des öffentlichen Hafens der Hansestadt Lübeck und befinden sich in der Zuständigkeit des Bereiches Stadtgrün und Verkehr.	*Die Fläche wird künftig als SO Brückenhaus und nicht mehr als SO Hafen Drehbrückenhaus festgesetzt*. Es handelt sich dabei um eine redaktionelle Änderung. Inhaltlich ändert dies nichts. Eine Darstellung im Bebauungsplan trifft keine Aussagen über die Zuständigkeit städtischer Bereiche.	Berücksichtigen
<u>21.10 Ablehnung der Pflege der zum Erhalt festgesetzten Sträucher und Bäume auf der Hafenfläche</u> Der Bereich Lübeck Port Authority ist nicht für städtische Grünanlagen, Straßenbegleitgrün und/ oder Ausgleichs- oder	*Die Sträucher und Bäume stehen in Verlängerung der Kaimauer und sind Teil der Hafenflächen. Die Fläche verbleibt*	Nicht berücksichtigen

Ersatzpflanzungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Umsetzung des B-Planes zuständig. Die Fläche neben der Eutiner Eisenbahnbrücke hat keine Hafenfunktion und enthält keine Hafenanlagen; eine Ausweisung dieser Fläche als Grünfläche erscheint daher sinnvoll. Falls es bei der Ausweisung als SO-Hafen bleibt, lehnt der Bereich LPA die Übernahme der Verpflichtung gemäß Textteil Ziffer 6.1 hinsichtlich „fachlicher Pflege" und zu einer Ersatzpflanzung mit einer Rosskastanie ab.	*deshalb weiterhin als SO Hafen.* Die Abstimmung zur Übernahme der Pflege der Fläche erfolgt durch eine verwaltungsinterne Vereinbarung.	
21.11 Baumpflanzungen müssen Abstand zur Hafenkante wahren Die gemäß Textteil Ziffer 6.2 zu pflanzenden Bäume sollten einen ausreichenden Abstand zu den Hafenflächen aufweisen, um auszuschließen, dass a) die Befahrbarkeit der Hafenflächen eingeschränkt wird und b) Wurzeln die Bestandteile der Kaimauer gefährden sowie deren bauliche Unterhaltung einschränken können. Standorte der Bäume und Verträglichkeit mit der Kaimauerkonstruktion sind bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.	*Die Festsetzung 6.2 lässt die genauen Standorte der Baumpflanzungen weitestgehend offen*. Es wird in der Festsetzung ergänzt, dass durch die Baumpflanzungen die Befahrbarkeit der Hafenflächen nicht eingeschränkt werden darf, Wurzeln die Bestandteile der Kaimauer nicht gefährden und deren bauliche Unterhaltung nicht einschränken dürfen. Darüber hinaus wird der Hinweis aufgenommen, dass Standorte der Bäume und Verträglichkeit mit der Kaimauerkonstruktion bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen sind.	Berücksichtigen
21.12 Hinweis zur Belastung der Kaimauern Bei Hinweis A des Textteils wurde an Stelle der Formulierung gem. Stellungnahme vom 20.12.2018 die Passage aus dem alten B-Plan 01.75.00 übernommen. Es wird gebeten, folgenden Text zu übernehmen: „Durch die Herstellung und die Konstruktion von Gebäuden und Anlagen darf keine statische Belastung auf die Kaimauern erfolgen. Bei Gründungsarbeiten sind geeignete Verfahren zu wählen. Alle Maßnahmen an den Kaimauern oder mit potenziellen Auswirkungen auf die Kaimauern sind mit der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, abzustim-	*Der Hinweis wird auf der Planzeichnung aktualisiert.*	Berücksichtigen

men. Dies gilt auch für die Regenwasserentwässerungsleitungen unterhalb des Kaimauerstreifens und ihre Auslaufbauwerke in den Wall- und/oder Hansahafen.”		
<u>21.13 Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen für die Wasserflächen</u> Bei Hinweis C des Textteils war offenbar nicht bewusst, dass es unterschiedliche Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen für die die Nördliche Wallhalbinsel umgebenden Gewässerflächen gibt. Beim Hansa- und Wallhafen sowie den überwiegenden Wasserflächen vor der Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel handelt es sich um Gewässer 2. Ordnung nach Landeswassergesetz im Eigentum und der Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck, die Bestandteil des öffentlichen Hafens der Hansestadt Lübeck sind. Lediglich die nordöstlich angrenzenden Gewässerflächen der Trave, die sich jedoch außerhalb des Plangebietes befinden, werden als Bundeswasserstraße vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee betrieben und unterliegen damit den Regelungen gemäß Bundeswasserstraßengesetz, Insoweit dürften Anwendungsfälle, die unter Hinweis C, 1. Satz fallen, kaum vorkommen. Es wird daher empfohlen, die bisherige Formulierung aus dem B-Plan 01.75.00 zu übernehmen und inzwischen geänderte Behördenbezeichnungen zu berücksichtigen: „Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen oder behindern. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklame sind je nach ihrer Ausrichtung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee für die Bundeswasserstraße Trave bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt für den Hansahafen und Wallhafen zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.”	*Der Hinweis wird unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, welche diesen Hinweis in der frühzeitigen Beteiligung vorgebracht hat, angepasst.*	Berücksichtigen

Nr. 22 Hansestadt Lübeck Bereich Welterbekoordination (Schreiben vom 25.06.2021)		
<u>Die vorliegende Stellungnahme nimmt Bezug auf die Prüfung und Abwägung, welche mit Schreiben vom 06.04.2021 zugegangen ist.</u> Der vorliegend geplanten Höhenentwicklung in den Teilgebieten MU1 und MU5 kann gefolgt werden. Die Herangehensweise lehnt sich an die Stellungnahme des ICOMOS-Beauftragten aus dem Jahr 2011 an, wonach einzelne bauliche Akzente, auch über einer mittleren Bauhöhe, vorstellbar sind, insofern ebenfalls eine angemessene Maßstäblichkeit gegenüber der Altstadtbebauung gewahrt bleibt. Ferner ermöglicht(e) der (aufzuhebende) rechtskräftige BP 01.75.00 eine solche Höhenentwicklung in größerer Ausdehnung. Gleichwohl stellen die Höhenentwicklung des geplanten Medienhauses und Hotels eine erkennbare Abweichung zu den prämierten Wettbewerbsergebnissen dar. Die Blickbeziehungen vom Westen auf die UNESCO- Welterbestätte „Lübecker Altstadt", die Integration des „Drehbrückenhauses" als auch die Akzentuierung eines städtebaulichen Auftakts wären mit reduzierten bzw. differenzierten Gebäudehöhen besser erleb- und ablesbar. Für das Teilgebiet MU1 ist eine maximale Gebäudehöhe von 19,80 m NHN als absolut zu verstehen. Die in der Planzeichnung erkennbare Firsthöhe (Gesamtgebäudehöhe) von 20,10 m NHN ist zwingend auf das vorgenannte Maß zu korrigieren; nach Schreiben vom 03.06.2021 handelt es sich hierbei um einen Übertragungsfehler. Untergeordnete Dachaufbauten (auch Brüstungen) sind auszuschließen: selbiges ist für sonstige Anlagen (Solarenergiegewinnung etc.) anzunehmen. Auf die Ausführungen des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege zur freiraumplanerischen Ausgestaltung der Nördlichen Wallhalbinsel (s. Stellungnahme vom 28.05.2021) wird an dieser Stelle hingewiesen.	*Das Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld MU1 wird auf die ursprünglich abgestimmte Höhe von 19,8 m festgesetzt.* Eine Erhöhung dieses Wertes um 0,3 m ist zur Umsetzung des geplanten Mediengebäudes nicht erforderlich. Es handelte sich um einen Übertragungsfehler, welcher im Rahmen einer redaktionellen Anpassung geändert wird. Die Höhe des Hotelneubaus entspricht der Höhe des Siegerentwurfes. Leidglich beim Bürogebäude wurde gegenüber dem Siegerentwurf eine verträgliche Erhöhung des Gebäudes im Rahmen der in der Stellungnahme aufgeführten Aussage des ICOMOS-Beauftragten zugelassen. Brüstungen, Dachaufbauten und auch Solaranlagen müssen unterhalb der festgesetzten Höhe von 19,2 m liegen. Dies wird in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen.	Berücksichtigen

Die Originale der Stellungnahmen können bei Bedarf im Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingesehen werden.

Aufgestellt:
Lübeck, den 14.06.2022

…….

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit dem Planlabor Stolzenberg

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –

Bericht zur Prüfung, Abwägung und Behandlung der im Rahmen der
frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Vorbemerkung: Am 04.12.2018 fand im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen, Mühlendamm 12 in Lübeck in der Zeit von 18:00 Uhr bis 19:15 Uhr eine Informationsveranstaltung statt, an der ca. 22 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Des Weiteren wurde die Planung im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck vom 03.12.2018 bis 14.12.2018 ausgehängt. Es ging während der Beteiligungsfrist eine schriftliche Stellungnahme mit Anregungen zum städtebaulichen Entwurf ein. Im Folgenden werden sowohl die während der Informationsveranstaltung vorgebrachten Anregungen als auch die schriftlich vorgebrachte Anregung ausgewertet.

Die Anregungen und Fragen werden thematisch geordnet aufgeführt:

Teil D: Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit / Stand: 01.12.2020

Inhalt der Anregungen und Fragen	**Beantwortung, Prüfung und Abwägung**	**Ergebnis**
Nr. 1 Bürger zu Veranstaltungsbetrieb Strandsalon		
Es wird angefragt, ob im Strandsalon künftig Konzerte und Veranstaltungen stattfinden die in Konkurrenz zu Aktivitäten der MUK stehen.	Eine Konkurrenzsituation wird nicht bestehen. Die Veranstalter bzw. die vielfältigen Veranstaltungen werden sich gegenseitig fördern und insgesamt das kulturelle Angebot im Bereich der mittleren und nördlichen Wallhalbinsel gemeinsam ergänzen und bereichern. Die MUK-Betreiber begrüßen die Nachbarschaft zusätzlicher kultureller Angebote.	Zur Kenntnis nehmen
Ein Bürger fragt, ob im Strandsalon zukünftig eine Ganzjahresnutzung stattfindet und es auch Außen-Konzerte geben wird.	Durch die planungsrechtliche Sicherung des Bestandes und die Möglichkeit der Errichtung eines neuen Gebäudes wird ein Ganzjahresbetrieb ermöglicht. Der Strandsalon wurde anhand des regelmäßigen Betriebes durch den Schallgutachter untersucht. Außenveranstaltungen können regelmäßig nach Maßgabe der Vorgaben des Schallschutzgutachtens stattfinden. Es wird ein Emissionskontingent nach der Empfehlung des Gutachters festgesetzt. Die Genehmigung für Sonderveranstaltungen, wie Open-Air-Konzerte, ist künftig, wie bisher auch und wie bei allen Betrieben erforderlich, jeweils gesondert bei der Stadt zu beantragen.	Teilw. berücksichtigen

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ein Bürger fragt, ob durch die Veranstaltungen des Strandsalons die Nutzungen der Schuppen 6 und 9 beeinträchtigt werden.	Durch die Planung wird keine Auswirkung auf die Nutzungen der Schuppen 6 und 9 begründet und diese unverändert möglich sein. Schuppen 6 und 9 wurden im Schallgutachten einbezogen.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 2 Bürger zu Öffentliche Zugänglichkeit/Eigentumsverhältnisse der Freiflächen		
Mehrere Bürger fragen, welche Flächen und Rampenbereiche im Plangeltungsbereich zukünftig öffentlich zugänglich sein werden.	Die öffentlichen und privaten Flächen zwischen den Gebäuden sowie die umlaufenden Kaimauern werden öffentlich zugänglich sein. Die Zugänglichkeit privater Flächen zwischen den Gebäuden wird über Gehrechte und Fahrrechte für Radfahrer für die Öffentlichkeit gesichert. Hierzu zählen auch private Flächen für Nebenanlagen zwischen und vor den Gebäuden, die teilweise von Bebauung frei sein werden und in diesen Bereichen für die Öffentlichkeit zugänglich sein sollen. Die Baufelder der Hauptgebäude werden nicht öffentlich zugänglich sein. Auf den Rampen der Hauptgebäude wird auf ein Gehrecht für die Öffentlichkeit verzichtet. Aufgrund der nahezu vollständigen Betretbarkeit der Nördlichen Wallhalbinsel ist die Begehung der privaten Rampen vor den Gebäuden nicht notwendig, um die Erlebbarkeit der Nördlichen Wallhalbinsel für die Öffentlichkeit zu gewährleisten. Diese wird durch die umfangreichend Gehrechte auf den privaten Flächen zwischen den Gebäuden und die öffentlich verbleibenden Flächen gesichert. Auf den Rampen wird über die Festsetzungen gesichert, dass parzellierende Abgrenzungen z.B. in Form von Zäunen, Mauern oder Sichtschutzwänden nicht zulässig sind, um das historische Bild zu bewahren.	Teilweise berücksichtigen
Ein Bürger fragt in diesem Zusammenhang, ob die ungehinderte Erreichbarkeit sämtlicher Gebäudeseiten für die Feuerwehr möglich ist.	Die Erreichbarkeit aller Gebäudeseiten für die Feuerwehr ist gewährleistet. Auf den privaten Flächen werden Fahrrechte für die Feuerwehr festgesetzt, die Zugänglichkeit der öffentlichen Flächen wird durch die Stadt gestattet.	Zu berücksichtigen
Ein Bürger möchte wissen, ob die nördliche Wallhalbinsel auch während der Bautätigkeiten für die Öffentlichkeit zugänglich bleibt.	Eine eingeschränkte öffentliche Nutzung wird auch während der Bauphase durch entsprechende Regelungen sichergestellt.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 3 Bürger zu Stellplätzen		
Von mehreren Bürgern wird nach der Anzahl und der Anordnung der geplanten Stellplätze gefragt.	Die Erstellung einer umfangreichen Stellplatzbilanz erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens. Der Stellplatzbedarf wurde auf der Grundlage des Stellplatzsatzungsentwurfes der Stadt und des ehemaligen Stellplatzerlasses des Landes anhand der zu diesem Zeitpunkt vorgesehenen Nutzungen unter Berücksichtigung lagebedingter Rahmenbedingungen bilanziert. Ein Nachweis der Stellplätze für jede Nutzung erfolgt im Bauantrag. Die Stellplatzschlüssel der verschiedenen Nutzungen wurden in der Stellplatzbilanz so robust gewählt, dass auch Nutzungsänderungen innerhalb des Urbanen Gebietes aufgefangen werden können. Die notwendigen Stellplätze für die geplanten Neubauten (Hotel und Bürogebäude) können/werden zum Teil in privaten Tiefgaragen sowie auf einer oberirdischen privaten Stellplatzanlage (Bürogebäude) nachgewiesen. Die übrigen Stellplätze werden im Straßenraum, straßenbegleitend entlang der zentralen Erschließungsachse angeordnet. Gemäß der Stellplatzbilanz zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens besteht ein Bedarf an öffentlichen Stellplätzen von tagsüber 55 und nachts 74, bei Überschneidung von großen Veranstaltungen (Schuppen C, Media Docks und Strandsalon) von 98. In der Planung werden 160 öffentliche Stellplätze vorgesehen, der Bedarf also deutlich übererfüllt. Der private Stellplatzbedarf wurde mit 205 Stellplätzen bilanziert. Insgesamt können 250 private Stellplätze errichtet werden, wobei dieses Überangebot vorrangig durch die Möglichkeiten der Tiefgaragen unter dem Hotel und dem Bürogebäude sowie durch die private Stellplatzfläche am Bürogebäude entsteht. Entlang der Erschließungsstraße werden nur zwingend erforderliche private Stellplätze vorgesehen. Möglicherweise nicht zwingend notwendige Stellplätze des Hotels und des Medienhauses können auch anderen Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen wurde auf 912 bilanziert. In der Planung werden 1.459 Fahrradstellplätze, also eine deutlich höhere Anzahl, vorgesehen.	Zur Kenntnis nehmen
Ein Bürger merkt an, dass grundsätzlich über den Mobilitätswandel in der Gesellschaft nachgedacht und überprüft werden sollte, ob	Die Verkehrswende wurde bei der Bilanzierung der erforderlichen Stellplätze berücksichtigt. Im Eingangsbereich der Nördlichen	Zu berücksichtigen

zukünftig noch Stellplätze in der jetzt vorgesehenen Anzahl notwendig sein werden, bzw. ob Stellplätze, z.B. für die Mediadocks, auch multifunktional genutzt werden können. Ein Bürger fragt, ob zukünftig auch Stellplätze für Wohnmobile und für Nutzer/Besucher des Sportboothafens vorgesehen sind.	Wallhalbinsel sollen Car-Sharing-Stellplätze vorgesehen werden, die insbesondere den privaten Pkw-Bedarf reduzieren und ein alternatives Angebot bieten sollen. Die Reduzierung der privaten Pkw-Stellplätze aufgrund des Car-Sharing-Angebotes wurde im Verkehrsgutachten untersucht und gemäß der Empfehlung des Gutachters in der Stellplatzbilanz vorgenommen. Eine Doppelnutzung der Stellplätze wurde in der Stellplatzbilanz ebenfalls berücksichtigt. Der Umweltverbund aus Fußgänger und Radfahrer soll ebenfalls gefördert werden. Daher wird ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen, welcher für Radfahrerende nutzbar sein soll. Das historische Pflaster des Gehweges wird, im Gegensatz zur Straße, geschnitten, um eine sichere und angenehme Nutzung zu ermöglichen. Darüber hinaus wird die Errichtung komfortabler privater Fahrradabstellplätze planungsrechtlich ermöglicht, um insbesondere den zukünftigen Anwohnern eine attraktive Alternative anzubieten. Unmittelbar vor dem Eingangsbereich der Nördlichen Wallhalbinsel soll zudem eine neue Bushaltestelle errichtet werden, um die Nutzung des ÖPNV zu fördern.	
	Für den Sportboothafen werden keine Stellplätze explizit vorgesehen, da diese Nutzung zeitlich nur sehr begrenzt ausgeübt wird. Nutzern und Besuchern des Sportboothafens stehen die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum oder in den Parkhäuern zur Verfügung.	Zur Kenntnis nehmen
	Die Wohnmobilstellplätze können in Zukunft auf der Nördlichen Wallhalbinsel aufgrund des sehr begrenzten Flächenangebotes nicht mehr vorgehalten werden.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 4 Bürger zu Wohnnutzung		
Ein Bürger fragt, ob nur in einem Schuppen zukünftig Wohnnutzung geplant ist und wie hoch die Anzahl der geplanten Wohnungen sein wird.	Grundsätzlich ist in allen historischen Schuppen eine Wohnnutzung vorgesehen bzw. planungsrechtlich möglich. Die Nutzungsmischung stützt die angestrebte Urbanität des Gebietet. Es sind aktuell zwischen 200 und 240 Wohneinheiten vorgesehen. Die Anzahl hängt von der Umsetzung des geförderten Wohnungsbaus ab. Aktuell ist in Schuppen A die Umsetzung von 70 geförderten Studierendenwohnungen und entweder 70 kleineren, preisfreien oder	Zur Kenntnis nehmen

	35 preisfreien Wohnungen vorgesehen. Sofern eine Förderung nicht möglich sein sollte, wird die Errichtung von ca. 109 Studierendenwohnungen durch die Stadt vertraglich gesichert. Die genaue Anzahl der zukünftigen Wohnungen ist im Rahmen des Bebauungsplanes und der Nutzungskonzepte der einzelnen Gebäude flexibel. Sie hängt z.B. auch von den gewünschten Wohnungsgrößen ab.	

Nr. 5 Bürger zu Einzelhandel		
Ein Bürger fragt, ob auch an Einkaufsmöglichkeiten auf der nördlichen Wallhalbinsel gedacht ist.	Einzelhandelsnutzungen werden hinsichtlich des zulässigen Sortimentes und der Verkaufsfläche beschränkt, um eine Konkurrenzsituation zum Hauptgeschäftszentrum Innenstadt auszuschließen, eine Dominanz des Einzelhandels auf der Nördlichen Wallhalbinsel zu vermeiden. In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche von max. 400 qm und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck zulässig. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbegebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 qm betragen.	Zu berücksichtigen

Nr. 6 Bürger zu ÖPNV		
Ein Bürger fragt, ob das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist.	Im Rahmen der Umgestaltung der Verkehrsanlagen ist eine Bushaltestelle im Einmündungsbereich des Plangebietes zur Willy-Brandt–Allee vorgesehen. Die Errichtung der Haltestellen wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht.	Zu berücksichtigen

Nr. 7 Bürger zu Verkehrsflächen		
Mehrere Bürger fragen, wie die Verkehrsflächen organisiert und gestaltet werden sollen.	Es ist eine zentrale Verkehrserschließung mit seitlich dazu angeordneten Stellplätzen vorgesehen. Dieser Bereich bleibt mit dem vorhandenen Großpflaster belegt, lediglich schadhafte Stellen werden ausgebessert, so dass der historische Charakter der ehemaligen Hafenflächen ablesbar bleibt. Seitlich dazu, den Gebäudeseiten zugewandt, entstehen Bereiche für Fußgänger und Radfahrer, hier wird das vorhandenes Pflastermaterial aufgenommen, geschnitten und wiederverlegt. Die umlaufenden Kaiflächen werden Fußgängern und Radfahrern sowie der Hafenwirtschaft vorbehalten. Die Plätze zwischen den Gebäuden stärken als öffentliche Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich oder als private Flächen mit Gehrechten für die Öffentlichkeit die öffentliche Zugänglichkeit der Nördlichen Wallhalbinsel. Die Gestaltung aller Flächen soll vorrangig die historischen Materialien und bewahren und weiterführen.	Zu berücksichtigen
Ein Bürger fragt, ob sogenannte Shared Spaces, also Flächen auf denen sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt bewegen, festgesetzt werden können.	Ein Shared Space ist nicht Ziel der Planung. Fußgänger und Radfahrer erhalten beidseitig 2,50 m breite komfortabel zu nutzende Wege in geschnittenem Pflaster.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 8 Bürger zu Gestaltung		
Von mehreren Bürgern wird nach gestalterischen Regelungen bezüglich der Neubauten gefragt.	Für die Neubauten Hotel und Bürogebäude wurde jeweils ein Hochbauwettbewerb durchgeführt. Dabei wurden die gestalterischen Anforderungen aus dem Bestand entwickelt, sodass die historischen Strukturen im Sinne eines "Weiterbauens" aufgenommen und ergänzt werden. Für das Hotel ist eine 3-Geschossigkeit und für das Medienhaus eine 4-Geschossigkeit geplant, die Gebäudehöhen wurden verträglich zu den Bestandsgebäuden und unter Berücksichtigung der Welterbebelange entwickelt. Die Siegerentwürfe der Wettbewerbe sind umzusetzen.	Berücksichtigen
Die Frage eines Bürgers bezieht sich auf die Gestaltung und Möblierung der Kaiflächen, er fragt, ob ein Geländer zu den Hafenbecken vorgesehen ist, ob es eine öffentliche Beleuchtung geben	Die Kaiflächen werden weiterhin Hafengebiet, in welchem Hafennutzungen im Rahmen der Festsetzungen zulässig sind. Die Gestaltung der Flächen bleibt wie bisher bestehen, eine Möb-	Zur Kenntnis genommen.

wird und ob die Rampen vor den Schuppen erhalten bleiben.	lierung ist nicht vorgesehen. Da es sich um Hafenflächen handelt ist die Errichtung eines Geländers nicht vorgesehen und nicht notwendig. Der offene Charakter kann erhalten bleiben. Die Betretung der Hafenfläche erfolgt auf eigene Gefahr. Die Beleuchtung des Hafengebietes wird gemäß der Vorschriften installiert. Die Rampen bleiben als Teil der historischen Mehrheit baulicher Anlagen erhalten.	

Nr. 9 Bürger zu Zeitplan		
Ein Bürger fragt nach dem zeitlichen Ablauf der weiteren Planung.	Im nächsten Schritt erfolgt die Beteiligung der Behörden, der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird der Bebauungsplan als Satzung beschlossen und tritt nach Bekanntmachung in Kraft.	Zur Kenntnis genommen.

Nr. 10 Bürger zu Festsetzungen SO-Gebiet		
Ein Bürger bringt, um den wirtschaftlichen Betrieb unter den neu gesetzten Bedingungen weiterhin aufrecht zu erhalten, für die geplante Nutzung folgende Anregungen / Änderungsmaßnahmen vor: Baufeld: Das Baufeld an der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel sieht eine Fläche von 22x27m, sich verjüngend auf 15m vor. In dieser Fläche sollen die baulichen Anlagen des Betriebes des Strandsalons zukünftig untergebracht werden. Hier sind weitere Baulinien nördlich und südlich vorgesehen. Der Strandsalon in seiner derzeitigen Form lebt von vielen, in den Jahren gewachsenen und oft geänderten Strukturen auf der zur Verfügung gestellten Fläche. Durch die restriktive Einschränkung des Baufeldes wird die Überspielung der Fläche mit baulichen Anlagen, wie in der derzeitigen Form vorhanden, nicht mehr möglich sein. Notwendige Lagercontainer, welche Material, Bestuhlung, Deko, usw. beinhalten und diese auf der Fläche zudem Schatten und Windschutz anbieten, wären zukünftig nicht mehr	Um die Fluchten der historischen Bebauung aufzunehmen, werden die nordwestliche und die südöstliche Grenze des nordwestlichen Baufeldes als Baulinien festgesetzt, an welche zwingend angebaut werden muss. Darüber hinaus wird ein Baufeld an der nördlichen Spitze vorgesehen, sowie das vorhandene Afrikahaus über Festsetzung eines weiteren Baufeldes planungsrechtlich gesichert. Diese beiden Baufelder werden durch Baugrenzen festgesetzt. Die Festsetzungen für die Fläche wurden unter Berücksichtigung städtebaulicher Ziele und der Ansprüche des Betriebes vorgenommen. Die Fläche wird Teil des Urbanen Gebietes, die Nutzung gemäß	Teilweise berücksichtigen Teilweise berücksichtigen

individuell aufstellbar. Gleiches gilt für den Pool, Ausschankstationen, Grillstationen o.ä.. Von dieser Möblierung auf der Fläche, welche in der Größenordnung aber zudem baugenehmigungspflichtigen Charakter besitzt, wäre zukünftig eine Bespielung der Fläche nicht mehr möglich. Dadurch würde der Strandsalon einen wesentlichen Faktor seiner Besonderheit verlieren. Schon heute wirken die baulichen Anlagen des Strandsalons in der Fernwirkung wie die zufällige Ansammlung gelagerten Stückgutes, wie es zu Zeiten der Hafennutzung auch schon der Fall war. Es sollte somit auf der zukünftigen Pachtfläche eine Regelung getroffen werden, diese Art der Überbauung individuell zulässig zu machen. Bei dem Baufeld sollte weiterhin auf die Festlegung der Baulinien verzichtet werden, um auch hier eine Bebauung im Vorfeld nicht zu sehr einzuschränken. In den folgenden Bauantragsverfahren werden die Stadtplanung und die Denkmalpflege sowieso beteiligt, sodass eine behutsame und rücksichtsvolle Bebauung dann konkret von der Stadt mitgestaltet werden kann.	der aktuellen Nutzung beschränkt. Es werden drei Baufelder festgesetzt, welche die baulichen Möglichkeiten des Betriebes deutlich vergrößern und damit die Nutzungsmöglichkeiten im Vergleich zum Bestand sogar erhöhen. Sofern Baugenehmigungen zu weiteren Anlagen, wie Grillstationen vorliegen, genießen diese Anlagen Bestandsschutz. In Abstimmung mit dem Betreiber werden größere Lagerflächen trotz städtebaulicher Bedenken im Süden des Geländes ermöglicht, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu fördern. Nebenanlagen sind auf der gesamten Fläche bis zu einer max. Grundfläche von 250 m² zulässig, sodass hier keine Einschränkung zum bisherigen Betrieb erfolgt. Auf der gesamten Nördlichen Wallhalbinsel soll der historische Charakter, welcher sich vorrangig durch die historischen Schuppen, die Pflasterung und die Kräne ergibt, beibehalten und fortgeführt werden. Im Rahmen der Förderung des historischen Charakters werden die Festsetzungen getroffen. Die Festsetzung von Baufeldern ist zwingend erforderlich, um eine Bebauung der Fläche zu ermöglichen. Die Festsetzung wurde unter städtebaulichen, denkmalpflegerischen und betrieblichen Gesichtspunkten vorgenommen. Insgesamt werden in Abstimmung mit dem Betreiber drei Baufelder festgesetzt und damit Bebauungsmöglichkeiten im Sinne einer wirtschaftlichen Weiterführung und Erweiterung des Betriebes z.B. für den Ganzjahresbetrieb geschaffen. Darüber hinaus wird ein Feld für die Errichtung hoher Lagerkapazitäten festgesetzt.	
Stellplätze: Ausreichend Stellplätze sind für den Betrieb des Strandsalons an der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel enorm wichtig und existentiell. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass zum regulären Betrieb bei schönem Wetter (nicht die Sonderveranstaltungen) ein Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen genutzt und gebraucht wird. Dieser Bedarf wird derzeit auf der Vorplatzfläche und zwischen den Schuppen wahrgenommen. Zukünftig sollte diese Fläche auch weiterhin zum Parken von PKWs zur Verfügung stehen, da sich gezeigt hat, dass der überwiegende Teil der Besucher mit dem	Die Bilanzierung des Stellplatzbedarfes für jede vorgesehene Nutzung erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens. Die Ermittlung der privaten Stellplätze für Gastronomiebetriebe, die in der Regel für Mitarbeiter vorgesehen sind, erfolgte für die in anderen Bereichen auf der Nördlichen Wallhalbinsel vorgesehenen Betriebe einheitlich. Dem Strandsalon wurden dementgegen aufgrund seiner Lage am Ende der Nördlichen Wallhalbinsel und aufgrund des erhöhten Bedarfes durch das spezifische Angebot (z.B. für Bands) pauschal	Teilweise zu berücksichtigen

Auto kommt und nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Da der Strandsalon keine Laufkundschaft anspricht, ist es doppelt wichtig, dass ein ausreichendes Kontingent an Stellplätzen angeboten wird (die Nutzung der „Bar-ce-lona“ im Schuppen an der Hafenstraße zeigt jetzt schon, wie hoch der Parkdruck bei eingeschränktem Stellplatzangebot ist).	acht private Stellplätze (drei mehr als gemäß üblicher Bilanz) zugestanden. Darüber hinaus wurde der Bedarf an öffentlichen Stellplätzen für Besucher in die Stellplatzbilanz einbezogen. Aus den zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens vorgesehenen Nutzungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel ergibt sich ein Bedarf von tagsüber 55 und nachts 74 Stellplätzen. Im Falle, dass mehrere größere Veranstaltungen (Strandsalon, Schuppen C und Media Docks) gleichzeitig stattfinden würden, bestünde ein Bedarf von 98 öffentlichen Stellplätzen. Demgegenüber steht ein Angebot von 155 öffentlichen Stellplätzen. Zudem kann der Bootsbauplatz am nördlichen Ende der Erschließungsstraße in Abstimmung mit der Lübeck Port Authority temporär als Stellplatz genutzt werden. Der Bedarf kann somit vollständig gedeckt werden. Weitere Stellplätze stehen in den Parkhäusern der Innenstadt zur Verfügung. Darüber hinaus wird mit der Planung die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und für Radfahrer deutlich verbessert, sodass dem sich verändernden Mobilitätsverhalten Rechnung getragen wird.	
Eine Stellplatzzeile zwischen dem Giebel des Schuppens und dem Baufeld des Strandsalons ist die falsche Lösung, da der Zwischenraum durch ein- und ausparkende Fahrzeuge verengt wird. Außerdem würde der An- und Abfahrverkehr direkt im Eingangsbereich liegen.	Diese Einschätzung wird geteilt. Eine Festsetzung von Stellplätzen für Pkw in diesem Bereich erfolgt nicht.	Berücksichtigen
Bestandsbauten: Die Umsetzung der geplanten Neubebauung bedeutet einen enormen Investitionsbedarf. Die vorhandenen Strukturen, insbesondere das Afrika-Haus, welches derzeit erst fünf Jahre in Betrieb ist, entfällt in dem Konzept vollends. Der Erhalt dieses Hauses ist für den Strandsalon aus wirtschaftlicher Sicht vorerst mehr als notwendig. Ein Bestandsschutz (für die folgenden 10 Jahre oder dauerhaft) sollte im B-Plan gewährleistet werden.	Das Afrikahaus wird planungsrechtlich gesichert, kann folglich bestehen bleiben und auch neu errichtet werden. Ein Baufenster wird im Bebauungsplan festgesetzt.	Berücksichtigen
Geplante Badeinsel: Die geplante Badeinsel ist im Hafenbereich (Wasserqualität: Brackwasser) nicht zu betreiben (seitens des Gesundheitsamtes wurde dem Bürger von einem Stand-Up-Paddeling Contest an der Spitze der nördlichen Wallhalbinsel aus gesundheitlichen Gründen – bezogen auf die Wasserqualität – abgeraten). Besser wäre die Möglichkeit eines Anlegers / Anlegestegs für Schiffe, Kanus etc. vorzusehen, die dort wasserseitig die Landzunge besuchen kön-	Eine Badeinsel im Hafenbereich wird nicht vorgesehen. Der umlaufende Kaimauerstreifen wird weiterhin Hafengebiet sein. Das Anlegen von Schiffen, Kanus, etc. ist in diesem Bereich nicht städtisches Ziel. Für die Wasserflächen werden bedarfsgerechte Nutzungszwecke festgesetzt.	Teilweise berücksichtigen

nen. Und als Gäste das kulturelle Angebot der zukünftigen nördlichen Wallhalbinsel zu nutzen.	Nordwestlich des Strandsalons bedarf es Warteliegeplätzen für Schiffe, die die Hubbrücke passieren wollen. Die Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel ist freizuhalten. Südöstlich des Strandsalons kann der historische Hafen erweitert werden. Weitere Bedarfe werden in diesem Bereich nicht gesehen. Ein Sportboothafen mit mehreren Anlegern ist im Süden der Nördlichen Wallhalbinsel etabliert, wird planungsrechtlich gesichert und es werden potentielle Erweiterungsmöglichkeiten vorgesehen, sodass der Bedarf für private Anleger hier ausreichend gedeckt werden kann.	

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Planlabor Stolzenberg

Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel –

Bericht zur Prüfung, Abwägung und Behandlung der im Rahmen der
frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs.1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Vorbemerkung: In der Zeit vom 03.12.2018 bis 03.01.2019 wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Es gingen während der Beteiligungsfrist 44 schriftliche Stellungnahmen mit Anregungen zum städtebaulichen Entwurf ein. Im Folgenden werden die schriftlich vorgebrachten Anregungen ausgewertet.

Teil E: Stellungnahmen aus der Frühzeitigen Behördenbeteiligung / Stand: 01.12.2020

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen Stellungnahmen und/oder Hinweise mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:

1. Eisenbahnbundesamt, 03.12.201
2. Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (LBV-SH) – Landeseisenbahnverwaltung, 04.12.2018
3. Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst –, 05.12.2018
4. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Technischer Umweltschutz/Regionaldezernat Südost (76), 11.12.2018
5. Deutsche Telekom Technik GmbH, 11.12.2018
6. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, 17.12.2018
7. Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH), 12.12.2018
8. NABU Schleswig Holstein, 18.12.2018
9. IHK zu Lübeck, 19.12.2018
10. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck (WSA), 19.12.2018
11. Netz Lübeck GmbH, 20.12.2018
12. KWL GmbH, 21.12.2018
13. Vodafone Kabel Deutschland GmbH, 02.01.2019
14. Seniorenbeirat der Hansestadt Lübeck, 02.01.2019
15. Stadtverkehr (SV) Lübeck GmbH, 02.01.2019
16. Lübecker Hafengesellschaft mbH, 02.01.2019
17. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 09.01.2019
18. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH, 18.01.2019
19. 4.491 Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Archäologie 03.12.2018

20. 4.401 Bereich Schule und Sport, 10.12.2018
21. 3.370 Feuerwehr, Vorbeugender Brandschutz, 16.12.2018
22. 3.700 Lübeck Entsorgungsbetriebe, 18.12.2018
23. 4.491 Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, 20.12.2018
24. 5.691 Bereich Lübeck Port Authority, 20.12.2018
25. 3.390 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. 3 Untere Wasserbehörde, 21.12.2018
26. 5.660 Bereich Stadtgrün und Verkehr, 28.12.2018
27. 2.500 Bereich Soziale Sicherung, 28.12.2018
28. 3.390 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt.3 Untere Bodenschutzbehörde, 11.01.2019
29. 3.390 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
30. 3.390 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. 3 Untere Abfallentsorgungsbetriebe, 15.01.2019

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

31. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 04.12.2018
32. TenneT TSO GmbH, 04.12.2018
33. GM.SH, 06.12.2018
34. Schleswig-Holstein Netz AG, Leitungsauskunft, 10.12.2018
35. Hauptzollamt Kiel, 11.12.2018
36. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), 12.12.2018
37. Handwerkskammer Lübeck, 12.12.2018
38. Handelsverband Nord e.V. 20.12.2018
39. 1.201 Bereich Haushalt und Steuerung, 20.12.2018
40. 2.530 Gesundheitsamt, 30.01.2019

c) Folgende Nachbargemeinden haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben.

41. Gemeinde Timmendorfer Strand, 03.12.2018
42. Amt Schönberger Land für die Gemeinden Lüdersdorf und Selmsdorf, 13.12.2018
43. Amt Nordstormarn für die Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop und Mönkhagen, 17.12.2018
44. Gemeinde Ratekau, 18.12.2018

d) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen keine Stellungnahmen vor.

45. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
46. Deutsche Telekom GmbH – Immobilien – STRABAG Property and Facility Services GmbH
47. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Abt.3 Fischerei - Fischereiaufsicht Travemünde
48. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Abt.5 Naturschutz und Forsten – Untere Forstbehörde, Außenstelle Mölln
49. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Abt.7 Technischer Umweltschutz, Regionaldezernat Südost (76)
50. Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein Katasteramt Lübeck
51. Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3
52. Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck → Grundstücksgesellschaft Trave mbH
53. Stadtwerke Lübeck Planung und Steuerung
54. TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH
55. Telefónica Germany GmbH & Co. OHG und E-Plus Mobilfunk GmbH
56. Wasser- und Bodenverband Ostholstein
57. Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände
58. Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
59. Behindertenbeauftragte/Behindertenrat Lübeck
60. BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (Landesverband)
61. Landesnaturschutzverband LNV Schleswig-Holstein
62. Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
63. Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
64. Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas und Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
65. Gasunie Deutschland Services GmbH
66. 1.160 Frauenbüro
67. 2.280 Bereich Wirtschaft- und Liegenschaften
68. 4.041 Fachbereichsdienste - Jugendhilfe
69. 4.510 Familienhilfen / Jugendamt
70. 5.610 Bereich Stadtplanung und Bauordnung - Welterbekoordinator
71. 5.610 Bereich Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht
72. 5.651 Bereich Gebäudemanagement

73. 5.610 Bereich Stadtplanung und Bauordnung Stadtentwicklung
74. 5.610.2 Bereich Städtebauliche Projekte/Bebauungsplanung
75. 5.610.3 Bereich Altstadt/Stadtteilplanung

e) Von den nachfolgend aufgeführten Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor.
76. Amt Sandesneben-Nusse für die Gemeinde Groß Schenkenberg
77. Amt Lauenburgische Seen für die Gemeinden Groß Grönau und Groß Sarau
78. Amt Berkenthin für die Gemeinden Klempau, Rondeshagen, Krummesse und Bliestorf
79. Gemeinde Stockelsdorf
80. Stadt Bad Schwartau

Die Anregungen und Fragen werden nach Datum geordnet und entsprechend der obigen Nummerierung aufgeführt.

a) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit bebauungsplanrelevanten Stellungnahmen:

Stellungnahme	**Prüfung und Abwägung**	**Ergebnis**
Nr. 1 Eisenbahn-Bundesamt, 03.12.2018		
1. Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berührt. 2. Betreiber der Eisenbahninfrastruktur/Zuständigkeit Nach Einsicht in die Unterlage wurde festgestellt, dass keine durch das Eisenbahn-Bundesamt zu vertretenden Belange berührt werden. Jedenfalls ist/war nach Informationen des EBA Betreiber der innerhalb des Plangebietes befindlichen Eisenbahninfrastruktur die Lübecker Hafengesellschaft mbH. Für diese Strecke ist das Land Schleswig-Holstein zuständige Behörde.	Der Hinweis des Eisenbahnbundesamtes wird berücksichtigt. Die Landeseisenbahnverwaltung wurde beteiligt und erhebt aus eisenbahntechnischer Sicht gegen die vorliegende Bauleitplanung keine Bedenken. Sie wies jedoch auf die Entwidmung der Bahnanlagen zu Bahnbetriebszwecken hin. Eine eisenbahnrechtliche Rücküberführung der zu Betriebszwecken nicht mehr benötigter Flächen aus dem Fachplanungsvorbehalt der Landeseisenbahnverwaltung in die kommunale Planungshoheit wurde vorgenommen. Der Bescheid zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach §23 Allgemeines Eisenbahngesetzt (AEG) betreffend die Grundstücke auf der nördlichen Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck wurde mit Datum vom 04.12.2019 erlassen. Die Grundstücke haben somit ihre Eigenschaft als Bahngrundstücke verloren.	Berücksichtigen.

Gemäß dem Verteiler ist die Landeseisenbahnverwaltung in das Verfahren eingebunden. Es wird gebeten, von dort weitere Auskunft zu erwarten.		

Nr. 2 Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (LBV-SH) – Landeseisenbahnverwaltung -, 04.12.2018		
Hinweis auf Entwidmungserfordernis In die vorgelegte Bauleitplanung hat der LBV-SH - Landeseisenbahnverwaltung – in eisenbahntechnischer Hinsicht Einsicht genommen. Das Plangebiet beinhaltet ehemalige öffentliche Eisenbahninfrastrukturanlagen des nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens Lübeck Port Authority. Daher werden Belange des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als zuständiger Eisenbahnaufsichts- und genehmigungsbehörde berührt. Im Jahre 2013 wurden die Flurstücke der sogenannten Innenstadtverbindung Lübecker Hafenbahn, welche ehemals auch den Anschluss an die Gleisanlagen auf der nördlichen Wallhalbinsel bot, von Betriebszwecken gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) freigestellt (entwidmet). Für die Gleisanlagen auf der Wallhalbinsel wurde bereits im Jahr 2003 eine Plangenehmigung für den Rückbau inklusive der Weiche 61 (Anschlussweiche in der Innenstadtverbindung) erteilt. Eine eisenbahnrechtliche Entwidmung der Flurstücke (Rücküberführung aus dem Fachplanungsvorbehalt in die kommunale Planungshoheit) erfolgte nach den dem LBV-SH vorliegenden Unterlagen nicht. Der § 23 des AEG für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken war gemäß § 38 Abs. 6 des AEG erst auf Anträge anzuwenden, die nach dem 30.04.2005 gestellt wurden. Vor diesem Hintergrund und im Ergebnis der Einsichtnahme erhebt der LBV-SH – Landeseisenbahnverwaltung – aus eisenbahntechnischer Sicht gegen die vorliegende Bauleitplanung keine Bedenken, sofern mit dem Amt für Planfeststellung Verkehr im Ministerium für Wissenschaft, Verkehr, Technologie und Tourismus der widmungsrechtliche Status der Flurstücke der Gleisanlagen auf der Wallhalbinsel abgeklärt und ggf. noch eine entsprechende Entwidmung nachvollzogen ist.	Die Hinweise zur Entwidmung der Gleisanlagen und Rückführung der entsprechenden Flurstücke aus dem Fachplanungsvorbehalt in die kommunale Planungshoheit werden beachtet. Der Antrag auf Entwidmung wurde am 12.02.2019 gestellt. Die Entwidmung wurde zwischenzeitlich vollzogen. Der Bescheid zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), betreffend die Grundstücke auf der Nördlichen Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck, wurde mit Datum vom 04.12.2019 erlassen.	Berücksichtigen

Nr. 3 Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst –, 05.12.2018		
Kampfmitteluntersuchung erforderlich In der Stadt Lübeck sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die Fläche des Bebauungsplanes/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Es wird darum gebeten, die Bauträger darauf hinzuweisen, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.	Der Hinweis auf die Kampfmittelverordnung des Landes wird berücksichtigt. Ein Antrag zur Überprüfung des Grundstückes auf Kampfmittelbelastung wurde durch das Ingenieurbüro IBK beim Landeskriminalamt gestellt. Die Kampfmittelfreiheit wurde mit Schreiben vom 19.06.2019 durch den Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein bescheinigt. Für die durchzuführenden Arbeiten besteht aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes kein weiterer Handlungsbedarf.	Berücksichtigen

Nr. 4 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Technischer Umweltschutz/Regionaldezernat Südost (76), 11.12.2018		
Hinweise zur Lärmermittlung und zur Einstellung von Lärmquellen Die Fläche der nördlichen Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck soll neu überplant werden. Bestandteil der Unterlagen sind drei schalltechnische Untersuchungen der ALN Akustik Labor Nord GmbH, Bericht Nr. ALK 1738.17262018 G/V/F/Sp vom 30.11.2018 zum Gewerbelärm, Sport/Freizeitlärm und Verkehrslärm, der von außerhalb auf das Plangebiet einwirkt. Es wird empfohlen, die folgenden Sachverhalte zu prüfen. 1. Abhängig von der Art des Schallemittenten wird Lärm nach einer bestimmten Regel beurteilt. Die Werte der ermittelten Schallimmissionen werden grundsätzlich nicht addiert. Es sollte aber im Interesse an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 Absatz 6 Nr. 1 Baugesetzbuch eine Gesamtbetrachtung erfolgen. 2. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird nicht nur Lärm berücksichtigt, welcher von außerhalb des Plangebiets auf das Vorhaben einwirkt, sondern auch solcher, der innerhalb des Gebiets erzeugt wird. Der für die Beurteilung maßgebliche Immissionsort liegt bei Gewerbe-, Sportanlagen- und Freizeitlärm 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes. 3. Bei der Ermittlung der Geräuschimmissionen durch Gewerbelärm werden Planungswerte (Gastronomie Café und Bar Celona) oder schalltechnische Ansätze zum Bebauungsplan 04.40.00 (Fir-	Zum Beteiligungsverfahren nach § 4 (1) BauGB lagen noch nicht alle Unterlagen zur Schalltechnischen Untersuchung vor. Die Inhalte der Stellungnahme werden für die weitere Bearbeitung beachtet. Die vollständigen Unterlagen zur Schalltechnischen Untersuchung werden zum Beteiligungsverfahren nach § 4 (2) BauGB den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt.	Berücksichtigen

ma Brüggen) angenommen. Zur Gewährleistung einer höheren Genauigkeit der zu ermittelnden Schallimmissionen für das Plangebiet sollte eine Prognose auf der Grundlage der Bau- bzw. Nutzungsgenehmigung für die Bar Celona erfolgen. Außerdem könnte ggf. in Schallgutachten der Firma Brüggen Einsicht genommen werden. 4. Sportanlagen- und Freizeitlärm lässt sich nicht eindeutig voneinander trennen. Es wird die Anwendung nur einer Beurteilungsgrundlage empfohlen. 5. Der Anteil der Boote im Sportboothafen besteht zu einem Drittel aus Segelyachten und zu zwei Drittel aus Motorbooten. In der Nähe des Hafens existiert kein Segelrevier. Bei der Beurteilung der Schallimmissionen, die durch den Hafen erzeugt werden, dürfte daher vorrangig die Freizeitlärm- Richtlinie Anwendung finden. 6. Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Schuppen 6 und 9 sowie der Strandsalon im Sondergebiet überhaupt als Freizeiteinrichtungen zu bezeichnen sind und nicht gewerbliche Anlagen darstellen. Aufschluss darüber können auch Baugenehmigungen und Gaststättenerlaubnisse geben. 7. „Aus der Ausschöpfung von Immissionsrichtwerten wird eine plausible, pauschale Emission (flächenbezogene Schallleistung) für die Einschätzung der Vorbelastung“ (durch die beiden Schuppen 6 und 9) „hergeleitet“. (Zitat aus der Immissionsprognose). Diese Vorgehensweise könnte zu einer nachträglichen Betriebsbeschränkung der beiden Schuppen führen. 8. Es ist geplant, auch die Nutzung des Strandsalons zu beschränken. 9. Auf Grund ungünstiger Flächenverhältnisse scheint das Ansetzten flächenbezogener Schallleistungspegel für die beiden Schuppen (langgezogene Fläche) und des Strandsalons (kleine Fläche) nicht sachgerecht. Ich empfehle die Ermittlung der Schallimmissionen auf Grundlage der Baugenehmigung. 10. Es sollte geprüft werden, ob die beim Laden der Schiffe entstehenden Geräusche einen relevanten Beitrag leisten. 11. Freizeitgeräusche, welche auf Flächen außerhalb der Musik- und Kongresshalle (Jahrmärkte) sowie im Bereich der geplanten Wassertreppe erzeugt werden können, wurden nicht berücksichtigt.		

Nr. 5 Deutsche Telekom Technik GmbH, 11.12.2018		
Aufgabe der Telekom und Ausbauentscheidung Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen anzugeben.	Das Aufgabengebiet der Telekom Deutschland GmbH wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
Zu der vorgelegten Planung wird wie folgt Stellung genommen: Gegen die Planung hat die Telekom keine Bedenken, es wird darum gebeten, weitere folgende Hinweise zu beachten: Generell gilt für künftige Baugebiete folgender Grundsatz: Die Telekom prüft die Voraussetzungen zur Errichtung eigener TK-Linien im Baugebiet. Je nach Ausgang dieser Prüfung wird die Telekom eine Ausbauentscheidung treffen. Vor diesem Hintergrund behält sich die Telekom vor, bei einem bereits bestehenden oder geplanten Ausbau einer TK-Infrastruktur durch einen anderen Anbieter auf die Errichtung eines eigenen Netzes zu verzichten. Die Versorgung der Bürger mit Universaldienstleistungen nach § 78 TKG wird sichergestellt. Für den Fall eines Netzausbaues durch die Telekom, wird gebeten, sicherzustellen dass in den Gebäuden von den Bauherren Leerrohre vorzusehen sind um dem politischen Willen der Bundesregierung Rechnung zu tragen, allen Bundesbürgern den Zugang zu Telekommunikationsinfrastruktur ≥ 50 MB zu ermöglichen, dass für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte und unentgeltliche Nutzung der zukünftigen Straßen und Weg möglich ist, dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom GmbH eingeräumt und im Grundbuch eingetragen wird, dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der deutschen Telekom Technik GmbH unter der folgenden Adresse so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt werden: Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 11 Planungsan-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und mit der Bitte um Beachtung an die derzeit planende Projektinitiative weitergeleitet.	Zur Kenntnis nehmen bzw. berücksichtigen

zeigen, Fackenburger Allee 31, 23554 Lübeck, oder T-NL-N_PTI-11-Planungsanzeigen@telekom.de.		

Nr. 6 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, 17.12.2018		
Hinweis auf Schallemissionen Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum vorliegenden Verfahren. Durch die -Aufstellung des Bebauungsplanes- werden die Belange der DB AG und ihrer Konzernunternehmen nicht berührt. Es werden daher weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.) wird vorsorglich hingewiesen.	Der Hinweis zu Schallemissionen wird berücksichtigt. Ein Schallschutzgutachten liegt vor, die Emissionen aus Verkehrsgeräuschen der Eisenbahn finden darin Berücksichtigung. Die sich aus dem Gutachten ergebenden Schutzmaßnahmen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.	Berücksichtigen

Nr. 7 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH), 12.12.2018		
1. Hinweis auf Anforderungen des Landeswassergesetzes, insbesondere auf erforderliche Mindesthöhen der Bebauung 1.1 Genehmigungserfordernis Die Unterlagen deuten darauf hin, dass in einem oder mehreren Bereichen des Plangebietes küstenschutzrechtliche Belange betroffen sind, die zu einem gesonderten Genehmigungserfordernis nach den §§ 77 und 78 LWG führen. Augenscheinlich ist dies insbesondere im Bereich des Strandsalonbades, für das nach erster Einschätzung eine Genehmigung nach § 77 Abs. 1 i.V.m. § 62 Abs. 2 LWG erforderlich ist. Allgemein kann von einem Genehmigungserfordernis ausgegangen werden, wenn Küsten- bzw. Ufersicherungsanlagen, oder die angrenzenden Gewässer betroffen sind. Die Beurteilung, ob eine Genehmigung erteilt werden kann, bzw. ob ggf. eine Genehmigungsfreistellung erfolgt, hat im Einzelfall zu erfolgen. 1.2 Bauverbote 1.2.1 § 80 Abs.1 Nr. 4 LWG *„Bauliche Anlagen dürfen in den Risikogebieten gemäß § 73 Absatz 1 WHG nicht errichtet oder wesentlich geändert werden."* Wesentliche Teile des Plangebietes befinden sich in einem Risikogebiet gem. § 73 Abs. 1 WHG. Die Ausweisung von Baubereichen	Zu 1. Das im städtebaulichen Entwurf dargestellte „Strandsalonbad" wird im weiteren Verfahren aus Gründen der Risikominimierung im Bereich der Sondergebietsfläche Hafen nicht mehr verfolgt. Zur Minderung der Hochwasserrisiken werden mit Herstellung baulicher Anlagen bzw. deren Umbau und Sanierung zu Wohn- und Gewerbezwecken die erforderlichen Maßnahmen durchgeführt.	Berücksichtigen

greift der Errichtung von baulichen Anlagen vor, so dass das Bauverbot grundsätzlich Anwendung findet. 1.3 Gültigkeit von Bauverboten 1.3.1 Gültigkeit nach § 80 Abs. 2 Nr. 6.2 Fall LWG *„Absatz 1 gilt nicht für Risikogebiete (…), wenn die zur Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlagen durchgeführt werden."* Als erforderlich wird grundsätzlich eine gewisse Mindesthöhe für die Bebauung angesehen, die dem Referenzwasserstand für ein Wiederkehrintervall von 200 Jahren (HW_{200}) entspricht und für einige Fälle einen Zuschlag von 0,50 m beinhalten soll. Diese Anforderungen werden im vorliegenden städtebaulichen Entwurf des Bebauungsplanes nicht berücksichtigt.		
2. Ergebnis: Für die Errichtung von Anlagen im Bereich des Ufers liegt vermutlich ein gesondertes Genehmigungserfordernis nach den §§ 77 und 78 LWG vor. Für den Großteil des Plangebietes gilt aktuell ein Bauverbot nach § 80 Abs. 1 Nr. 4 LWG. Damit das Bauverbot aufgrund der Ausnahmeregelung nach § 80 Abs. 2 Nr. 6 LWG nicht gilt, müssten die folgenden Festsetzungen getroffen werden: Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung: NHN +3,00 m Mindesthöhe für Räume mit gewerblicher Nutzung: NHN +2,50 m Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege: NHN +2,50 m Andere bauliche Maßnahmen sind ebenfalls denkbar, unterliegen jedoch der Prüfung durch die untere Küstenschutzbehörde im Einzelfall. Diese Prüfung erfolgt in aller Regel im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens.	Zu 2. Der Hinweis zur Minderung von Hochwasserrisiken nach § 80 Abs. 2 Nr. 6 LWG wird berücksichtigt. In den Planunterlagen werden Festsetzungen zur Mindesthöhe von Räumen mit Wohnnutzung von 3,00 m ü. NHN, für Räume mit Gewerblicher Nutzung sowie für Verkehrs- und Fluchtwege von 2,50 m ü. NHN festgesetzt.	Berücksichtigen
3. Hinweise: - Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand (13.11.1872) für den Bereich Lübeck liegt ungefähr bei NHN +3,35 m. Eine absolute Sicherheit vor Hochwasserereignissen ist durch die oben genannte Mindestfußbodenhöhe folglich nicht gegeben. - Das Gebiet sollte nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 16c BauGB ausgewiesen werden als ein Gebiet, in dem „bei der Errichtung baulicher Anlagen bestimmte bauliche oder technische Maßnahmen getroffen werden müssen, die der Vermeidung oder Verringerung von	Zu 3. Die Hinweise zu Hochwasserständen und den sich daraus ergebenden Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Ebenso der Hinweis, dass durch die getroffenen Festsetzungen keine absolute Sicherheit vor Hochwasserereignissen gegeben ist. Auf eine für den Einzelfall erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigung nach dem LWG wird in der Begründung hingewiesen. Gemäß § 9 Abs. 6a BauGB wird in der Begründung auf die Risiko-	Zur Kenntnis nehmen bzw. berücksichtigen

Hochwasserschäden (…) dienen.“ - Gemäß § 9 Abs. 6a BauGB sollten die Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG als solche vermerkt werden. - Eine rechtskräftige Bauleitplanung, die unter Beteiligung der zuständigen Küstenschutzbehörde aufgestellt wurde, ersetzt nicht für den Einzelfall erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigungen nach dem LWG. - Eine gesetzliche Verpflichtung des Landes zum Schutz der Küste vor Abbruch und Hochwasserschutz besteht nicht und kann aus dieser Stellungnahme nicht abgeleitet werden. - Bei der Ausweisung von Baugebieten in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.	gebiete nach § 73 Abs. 1 WHG als solche hingewiesen. Konkrete Festsetzungen lassen sich aus diesem Hinweis nicht ableiten.	
4. Empfehlungen: Zusätzlich zu den Mindestfußbodenhöhen sollten weitere Sicherungsvorkehrungen getroffen werden.	Zu 4. Der Hinweis zu weiteren Sicherungsvorkehrungen wird nicht berücksichtigt. Es werden keine weiteren Anforderungen als die gesetzlich erforderlichen festgesetzt.	Nicht berücksichtigen

Nr. 8 NABU Lübeck und Schleswig Holstein, 18.12.2018		
1. Erfordernis von Artenschutzmaßnahmen Der NABU gibt zu dem vorliegenden Vorhaben –nach Rücksprache mit seinem örtlichen Berater- die nachfolgende Stellungnahme ab. Diese gilt zugleich für den NABU Lübeck und den NABU Schleswig-Holstein. Es ist zu begrüßen, dass endlich ein Konzept vorliegt, das der besonderen Lage und Eigenart dieses speziellen Quartiers zu entsprechen scheint. Für den NABU sind zum gegenwärtigen Planungsstand keine Bedenken ersichtlich. Zu dem Vorhaben ergeben sich die folgenden Anregungen: Die alten Hafengebäude sollten vor den sicherlich erforderlich werdenden Abrissen und Neubauten auf das eventuelle Vorkommen von Fledermäusen und evtl. auch denkbarer Höhlen- und Nischenbrüter untersucht und ggfs. entsprechende Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden.	Zu 1. Die Anregungen des NABU zur Untersuchung der Gebäudesubstanz auf Fledermäuse sowie Höhlen- und Nischenbrüter wird berücksichtigt. Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgte eine umfassende Aufnahme von Vorkommen geschützter Arten. Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen sind im Bebauungsplan festgesetzt. Gemäß dem Ergebnis einer Artenschutzrechtlichen Potenzialanalyse des Biologen Björn Leupolt vom 22.07.2019 sind vor Beginn der Arbeiten an den Gebäuden (insbesondere Schuppen F) weiterführende Untersuchungen (Mai bis Juli) durchzuführen, um zu überprüfen, ob keine artenschutzrechtlichen Hindernisse hinsichtlich der Artenschutz – Verbote des § 44 BNatSchG in Bezug auf Fledermäuse und Vögel dem geplanten Vorhaben entgegenstehen. Sollten diese weiterführenden Untersuchungen nicht erfolgen, sind im Plangebiet die Installation von insgesamt 9 Fledermauskästen sowie 25 Nisthilfen für Rauch- und Mehlschwalben und Nischen- und Höhlenbrüter als vorgezogene Maßnahme erforder-	Berücksichtigen

	lich. Zusätzlich wird die Gebäudesubstanz vor Beginn von Baumaßnahmen artenschutzfachlich untersucht.	
2. Baumpflanzungen Es sollten durch Pflanzung widerstandsfähiger, möglichst auch standortheimischer Laubbäume zwischen den einzelnen Einheiten sowie möglichst auch auf dem Kai zum Wallhafen hin eine nach Ansicht des NABU wünschenswerte optische Auflockerung und klimafreundliche Wohnatmosphäre geschaffen werden, die für die künftigen Bewohner zu einem angenehmen Aufenthalt beitragen und einen zusätzlichen ökologischen Wert bilden kann. Der NABU behält sich Ergänzungen seiner Stellungnahme vor. Der NABU bittet um Rückäußerung, wie über seine Stellungnahme befunden wurde sowie um weitere Beteiligung am Verfahren.	Zu 2. Die geplante Bepflanzung des Plangebietes richtet sich nach dem Entwurf des 1. Preisträgers des Gutachterverfahrens zur Freiraumgestaltung. Demnach sind Baumpflanzungen auf den öffentlichen Plätzen und im Eingangsbereich der nördlichen Wallhalbinsel vorgesehen. Der Anregung zur Anpflanzung von Bäumen entlang des Kais am Wallhafen wird nicht gefolgt, da diese Flächen in ihrer Nutzung als Hafengebiet nicht eingeschränkt werden sollen. Zudem muss die denkmalgeschützte umlaufende Kaimauer mit ihren Rückverankerungen bei sämtlichen Erdarbeiten berücksichtigt werden. Baumpflanzungen würden hier den beabsichtigten Erhalt des Erscheinungsbildes der schützenswerten historischen Hafenkante gefährden. Die weitere Beteiligung am Verfahren erfolgt im Zuge der §4 (2)-BauGB-Beteiligung. Hierbei wird der Umgang mit den Stellungnahmen dem jeweiligen Einwender mitgeteilt.	Nicht berücksichtigen

Nr. 9 IHK zu Lübeck, 19.12.2018		
1. Einbindung des Standortes Es wird begrüßt, dass das künftige Nutzungskonzept für die nördliche Wallhalbinsel mit der Vorlage des B-Plan-Entwurfs konkrete Rahmenbedingungen aufzeigt. Der Standort hat durch die Lage am Rande der Altstadt (in der Pufferzone des UNESCO-Weltkulturerbes) und der historischen Bausubstanz eine besondere Bedeutung für die Hansestadt. Gleichzeitig befindet sich das Umfeld des Standortes im Wandel: - Das ehemalige Industrie- und Gewerbegebiet Roddenkoppel hat durch die Entwicklung der Gollan Kulturwerft neue Impulse bekommen. Neben den gewachsenen industriellen Nutzungen (LMG Maschinen und Anlagenbau GmbH, Waggonwerkstatt der der Nordic Rail Service GmbH, Hafenumschlag) wird das Areal für kulturelle Veranstaltungen	Zu 1. Die Hinweise der IHK zu Besonderheiten des Standortes und der aus der Umgebung resultierenden Einwirkungen auf das Plangebiet werden zur Kenntnis genommen. Dabei werden die unterschiedlichen Planungsüberlegungen beachtet und aufeinander abgestimmt. In der Begründung werden die zu beachtenden Rahmenbedingungen erläutert. Die genannten angedachten Profilierungen der jeweiligen Standorte passen zueinander und ergänzen sich. Sie werden im Zuge der Nutzungsfestlegungen für die Nutzer mitgedacht. Konflikte sind derzeit nicht erkennbar. Die jeweiligen Verkehrskonzepte und ihre zugrundeliegenden Prognosen sind untereinander abgestimmt.	Berücksichtigen

und Messen genutzt. - Für die Lübecker Altstadt werden im Projekt ‚LÜBECK | überMORGEN' ein Rahmenplan sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Die dort entwickelten Maßnahmen werden sich nicht nur auf die Innenstadt, sondern auch auf das Umfeld – und damit auf das Plangebiet – unmittelbar auswirken. - Für die mittlere Wallhalbinsel besteht die Absicht, die Musik- und Kongresshalle um eine Multifunktionshalle zu erweitern. Parallel wurden Überlegungen angestellt, einen Verwaltungsstandort auf dem Areal anzusiedeln. Die IHK zu Lübeck hat bereits im August 2013 in einem gemeinsamen Positionspapier mit der Kaufmannschaft zu Lübeck und der Kreishandwerkerschaft gefordert, die Entwicklung der nördlichen Wallhalbinsel als Teil einer Gesamtentwicklung am nordwestlichen Altstadtrand zu begreifen. D.h. die jeweiligen Planungen sollten miteinander abgestimmt werden, damit es nicht zu gegenseitigen Konflikten kommt.		
2. Verkehrsanbindung Darüber hinaus hat die IHK zu Lübeck im März 2018 eine Standortkonferenz zur Entwicklung des Raumes nordwestlich der Altstadt durchgeführt. Eine der zentralen Aussagen, die von den Teilnehmern erarbeitet wurde, fordert eine verkehrliche Verbindung vom Schlachthofgelände, über die Roddenkoppel bis hin zur nördlichen Wallhalbinsel.	Zu 2. Die Anregung zu einer verkehrlichen Verbindung von der Roddenkoppel zur Nördlichen Wallhalbinsel entspricht den Zielen der Hansestadt Lübeck. Im Bebauungsplan werden Fuß- und Radwegeverbindung von der Roddenkoppel zur Nördlichen Wallhalbinsel optional berücksichtigt.	Berücksichtigen
3. Parkraumkonzept Obwohl die IHK zu Lübeck das vorgelegte Konzept grundsätzlich für geeignet hält, den Standort mit einem attraktiven Nutzungsmix attraktiver zu gestalten, sollte daher bei folgenden Details noch nachgebessert werden: Die bisherigen Parkplätze am Eingang zur nördlichen Wallhalbinsel sollen durch den Neubau des Medienhauses und eines Hotels entfallen. Stattdessen ist – soweit dies auf der vorgelegten Planzeichnung erkennbar ist – eine große Anzahl von Parkplätzen am Straßenrand vorgesehen. Abgesehen davon, dass im parallelen Projekt ‚LÜBECK | überMORGEN' das Parken am Straßenrand gerade bei historischer Bausubstanz als unattraktiv empfunden wird, ist für die IHK zu Lübeck noch nicht ersichtlich, ob die Parkflächen für die geplanten Nutzungen ausreichend sind. Dabei sollte	Zu 3. Hinsichtlich der erforderlichen Stellplätze wird der Nachweis geführt, dass für die geplanten Nutzungen ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen wird. Die Anordnung öffentlicher Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist in dieser besonderen Situation passend, da der Raum auf den Plätzen zwischen den historischen Schuppen städtebaulich wichtig ist und bisher zum Parken genutzte Plätze als Bauflächen weitaus wirtschaftlicher genutzt werden können. Die Nördliche Wallhalbinsel ist nicht vergleichbar mit anderen Stadtstraßen, sodass Lübeck überMORGEN an dieser Stelle nicht passend ist. Die Anordnung wird jedoch nach den gestalterischen Vorgaben der Freiraumgestaltung behutsam geplant. Weitere private Stellplätze werden in der Tiefgarage unter dem Hotel nachgewiesen. Unter dem Medienhaus können ebenfalls zusätzliche Stellplätze errichtet werden. Im Rahmen der zukünftigen Parkraumbewirt-	Teilweise berücksichtigen

berücksichtigt werden, dass insbesondere für die MediaDocks bei größeren Veranstaltungen ausreichend Parkraum vorgehalten werden muss, da die Besucher aus der näheren und weiteren Region anreisen.	schaftung durch die Hansestadt Lübeck bzw. deren Beauftragten wird eine Doppelnutzung von privaten Stellplätzen z.B. in Schuppen C berücksichtigt, um auch auf größere Veranstaltungen auf der nördlichen Wallhalbinsel mit einem Stellplatzangebot reagieren zu können. Gleichwohl werden zukünftig nicht im gleichen Umfang wie heute Parkplätze für die genannten Nutzungen der MediaDocks zur Verfügung stehen. Für entsprechende Veranstaltungen muss ergänzend auf Stellplätze bei der MuK und im Parkhaus Wehdehof verwiesen werden.	
4. Nutzungskonflikte mit geplanter Wohnnutzung Die geplante Wohnnutzug im Schuppen B liegt unmittelbar gegenüber dem Gelände der Nordic Rail Service GmbH. Das Unternehmen nimmt dort im Schichtbetrieb Instandsetzungsarbeiten an Eisenbahnwaggons vor. Es muss ausgeschlossen werden, dass es hier zu Konflikten mit der geplanten Wohnnutzung kommt, damit das Unternehmen in seinem Betrieb nicht eingeschränkt wird. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass der nordwestlich gelegene Wallhafen nach wie vor in Nutzung durch ein privates Unternehmen befindet. Auch hier gilt es, Nutzungskonflikte zu vermeiden.	Zu 4. Die genannten, auf der Roddenkoppel befindlichen Nutzungen sind bezüglich ihrer zulässigen Lärmemissionen im Bebauungsplan 04-40-00 Einsiedelstraße/Roddenkoppel geregelt. Der Bebauungsplan hat im Jahr 2016 Lärmkontingente festgesetzt, die die seinerzeit geplante MI-Nutzung im Zusammenhang mit geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen auf der NWHI eingestellt haben. Sämtliche Flächen auf der Roddenkoppel haben einschränkende Lärmobergrenzen erhalten. Zudem wurde für die geplanten Nutzungen auf der NWHI die Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzungen innerhalb des Plangebietes und der näheren Umgebung gutachterlich untersucht. Das Lärmgutachten hierzu betrachtet die Auswirkungen auf sensible Nutzungsbereiche innerhalb und außerhalb des Plangebietes separat für die Bereiche Verkehr, Sport-Freizeit und Gewerbe und empfiehlt Maßnahmen zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zeigt sich, dass für einen Teilbereich im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen gegenüber der einwirkenden Schallbelastung durch Gewerbelärm und Verkehrslärm erforderlich werden. Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 2 BauNVO in den Baugebieten entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) und § 10 BauNVO (Sondergebiete) Emissionskontingente (LEK) festgesetzt. Für Schuppen D wird ein Teilbereich ohne öffenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet. Für Schuppen C werden für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Im gesamten Plangebiet sind Anforderungen an die Luftschall-	Berücksichtigen

	dämmung von Außenbauteilen gem. DIN 41009-1:2018 festgesetzt. Für dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume (wie z.B. Büro, Wohn- und Schlafzimmer) sind Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R'w,ges der Außenbauteile unter Berücksichtigung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel La,res zu stellen. Für zum Schlafen genutzte Räume sind ab einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämm-Maß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement R'w,res muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen. Für Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln Lr von größer gleich 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen – mit dem Ziel, in dem Außenwohnbereich den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuscheinwirkung tags von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schutzwirkung für ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. Wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen abgewichen werden.	
5. Fußwegeverbindungen zur Roddenkoppel und zur Altstadt Am nördlichen Ende sollte die Option für eine Verbindung zur Roddenkoppel durch ein Brückenbauwerk vorgesehen werden, die zum Tragen kommen könnte, wenn der Wallhafen nicht mehr genutzt wird. Damit würde die Sackgassenlage des Standortes beendet und die Attraktivität für Gewerbetreibende gesteigert. Darüber hinaus war in früheren Planungen eine fußläufige Brücken-	Zu 5. Die angeregte verkehrliche Anbindung der nördlichen Wallhalbinsel an die Roddenkoppel wird optional berücksichtigt. Im Bebauungsplan werden hierfür eine Fläche zwischen den Schuppen C und D und eine Fläche zwischen den Schuppen B und C als Optionen vorgehalten, die zur Anbindung einer Fußgängerbrücke zur gegenüberliegenden Roddenkoppel geeignet sind. Für eine mögliche Brücke in Richtung Hansemuseum/An der Un-	Teilweise berücksichtigen

verbindung zwischen der nördlichen Wallhalbinsel und dem Europäischen Hansemuseum/An der Untertrave vorgesehen. Diese Verbindung würde ebenfalls zu einer Attraktivitätssteigerung führen, so dass sie als Option vorgesehen werden sollte. 6. Verkehrskonzept Neben der Nordtangente ist die Verbindung über die Drehbrücke/Willy-Brandt-Allee/Marienbrücke die einzige westliche Umfahrungsmöglichkeit für die Innenstadt. Im Projekt ‚LÜBECK | überMORGEN' ist zusätzlich angedacht, Verkehre aus der Innenstadt heraus u.a. auch die Willy-Brandt-Allee zu verlagern. Dies hätte unmittelbare Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung der nördlichen Wallhalbinsel sowie die fußläufige Verbindung von der mittleren Wallhalbinsel. Diese Aspekte sollten bei der weiteren Ausgestaltung des Bebauungsplanes ebenfalls berücksichtigt werden. Um die o. g. Hinweise zu berücksichtigen sind aus Sicht der IHK zu Lübeck unbedingt ein Verkehrsgutachten sowie ein Lärmgutachten erforderlich. Beide Gutachten sollten die Bestandssituation und die benannten Planungen berücksichtigen.	tertrave wird als Option eine Fläche zwischen Strandsalon und Schuppen F vorgesehen, welche als SO Hafen (Bootsbauplatz) festgesetzt wird. Zu 6. Die westliche Umfahrungsmöglichkeit über die Untertrave soll ebenfalls langfristig an Bedeutung verlieren. Gleichwohl werden die derzeitigen sowie die sich durch die geplante Nutzung der NWHI induzierten verkehrlichen Anforderungen gemeinsam mit den aktuellen konzeptionellen Planungen zur Innenstadt betrachtet. Ein Verkehrsplanungsbüro hat die Anbindung der Nördlichen Wallhalbinsel an die Willy-Brandt-Allee und damit an den innerstädtischen Verkehr untersucht (Verkehrsgutachten Nördliche Wallhalbinsel, VTT-Planungsbüro, Seevetal, Juli 2020). Sich daraus ergebende Erfordernisse für die Verkehrsgestaltung werden im Bebauungsplan berücksichtigt. In der Begründung werden die verkehrlichen Zusammenhänge dargestellt. Für den Bebauungsplan ist die Einbindung eines Verkehrs- und eines Lärmgutachtens erforderlich. Entsprechende Untersuchungsergebnisse liegen vor. Die relevanten Ergebnisse fließen in die Bauleitplanung ein.	

Nr. 10 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck (WSA), 19.12.2018		
1. Schiffsverkehr Gegen den Bebauungsplan 01.77.00 hat das WSA grundsätzlich keine Bedenken. Zur Wahrung seiner Belange wird gebeten, folgendes zu berücksichtigen: Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art wie z.B. Stege, Brücken, Buhnen, Bojenliegeplätze usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gem. § 34 Abs. 4 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der derzeit gültigen Fassung weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben,	Zu 1. Die Hinweise des WSA werden berücksichtigt. Die festsetzungsrelevanten Vorgaben werden im Bebauungsplan aufgenommen. In der Begründung wird auf die rechtlichen Vorgaben des Bundeswasserstraßengesetzes und die fachliche Beteiligung des WSA Lübeck im Baugenehmigungsverfahren hingewiesen. Der Bebauungsplan begründet keine baulichen Anlagen, die über die Mittelwasserlinie hinaus reichen. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass durch den Betrieb bzw. die Gestaltung von Anlagen keine Irritationen für den Schiffsverkehr ausgehen dürfen. In die gestalterischen Festsetzungen werden Regelungen zum Ausschluss farbiger Lichtquellen mit Ausstrahlung auf die Wasserstraße aufgenommen.	Berücksichtigen

deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, gelbe, grüne, blaue, noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen. 2. Betriebsanlagen Folgende Anlagen des WSA Lübeck befinden sich räumlich innerhalb der Bebauungsplanung und sind betroffen: Die E-Anlage für den „Kegelanstrahler Wallhalbinsel“ Der Höhenbezugspunkt (Messpfeiler) für die Bauwerksinspektionsmessung der Hubbrücken in Lübeck des WSA Lübeck In der Anlage ist der Kabellageplan 60/42 mit der Darstellung der Kabeltrasse für den „Kegelanstrahler Wallhalbinsel“ des WSA Lübeck beigefügt. Vor einem ggfs. geplanten Umbau des Schuppen F muss die Einspeisung für die Elektroanlage „Kegelanstrahler Wallhalbinsel“ des WSA Lübeck gesichert sein. Der Messpfeiler (Höhen- und Lagebezugspunkt) dient zur Bauwerksinspektionsmessung an den Hubbrücken in Lübeck. Der Messpfeiler ist ein Teil bestehend aus fünf Messpfeilern rund um das Bauwerk Hubbrücken Lübeck und darf weder in der Höhe noch in der Lage verändert werden. Es wird im weiteren Verlauf um frühzeitige Beteiligung gebeten, auch in Bezug auf die Fassadengestaltung.	Zu 2. Die notwendige Sicherstellung der Einspeisung für die Elektroanlage des Kegelanstrahlers sowie die Beachtung der Lage des Messpfeilers für die Bauwerksinspektionsmessung der Hubbrücken werden beachtet. Der Messpfeiler ist planzeichnerisch festgesetzt. In der Begründung wird die Kabellage für den Kegelstrahler eingefügt. Unter Hinweisen erfolgt die Anstoßwirkung für nachfolgende Bauantragsverfahren.	Berücksichtigen

Nr. 11 Netz Lübeck GmbH, 20.12.2018		
Hinweise zum Netzausbau 1. Konzepterstellung erforderlich Hinsichtlich der Nutzung der Netze der Netz Lübeck GmbH für die Elektrizitäts-, Wasser- und Gasversorgung wird mitgeteilt, dass hierfür ein Konzept im Rahmen der Detailplanung nach Vorliegen des jeweiligen Energiebedarfs erstellt wird. 2. Geh,-Fahr- und Leitungsrechte Für Leitungstrassen, die zukünftig nicht in öffentlich gewidmeten	Zu 1. Die Konzeptentwicklung ist durch den Entwickler vorzunehmen. Es steht dem Entwickler frei, sich hierzu von der Netz Lübeck GmbH unterstützen zu lassen.	Berücksichtigen

Verkehrswegen liegen bzw. gelegt werden ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht mit einer entsprechenden Schutzstreifenbreite zugunsten der Netz Lübeck GmbH vorzusehen. Ggf. anfallende Anlagen- und Leitungsnetzumlegungskosten sind vom Erschließungsträger zu tragen. 3. Exklusive Berücksichtigung Für die Erschließung der Telekommunikationsinfrastruktur wird um eine exklusive Berücksichtigung der TraveKom GmbH gebeten. 4.Standort BHKW Die Stadtwerke Lübeck GmbH, Fachbereich Energiedienstleistungen führen bereits Gespräche mit der Projektgruppe Hafenschuppen hinsichtlich einer dezentralen Wärmeversorgung der nördlichen Wallhalbinsel. Es wird gebeten, den geplanten BHKW-Standort im Medienhaus im B-Planverfahren mit aufzunehmen. Aus dem BHKW soll eine effiziente Wärmeversorgung aller Gebäude erfolgen.	Zu 2. Sofern im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Leitungstrassen in nicht öffentlichen Flächen festgesetzt werden, wird hierfür ein Leitungsrecht zugunsten des jeweiligen Leitungsträgers eingeräumt. Dies wird vertraglich mit dem zukünftigen Erschließungsträger gesichert. Zu 3. Eine exklusive Berücksichtigung von bestimmten Anbietern ist nicht zulässig Zu 4. Weitere Prüfungen haben dazu geführt, dass eine Verortung im Medienhaus nicht mehr angestrebt wird. Der Standort für ein BHKW wird daher nicht festgesetzt, sondern im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung unabhängig vom Bebauungsplan bestimmt. In der Begründung wird aufgenommen, dass ein BHKW vorgesehen wird.	Berücksichtigen Nicht berücksichtigen Teilweise berücksichtigen

Nr. 12 KWL GmbH, 21.12.2018		
Stellplatzbedarf und -Nutzung durch die MediaDocks 1. Stellplatzbedarf Zum Vorentwurf des B-Plans 01.77.00 nimmt die KWL wie folgt Stellung: Die KWL GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der Hansestadt Lübeck und Eigentümerin und Betreiberin der media docks. Bei den media docks handelt es sich um einen historischen Speicher, der heute für Vermietung, Veranstaltungen, Dienstleistungstätigkeiten und Gastronomie genutzt wird. Das Gebäude ist sehr gut angenommen und benötigt eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen. Zum einen nutzen Mieter der media docks Dauerstellplätze, zum anderen werden für die Besucher von Veranstaltungen Parkplatzbereiche in erheblicher Größe benötigt. Oft finden mehrere große Veranstaltungen am selben Tag statt. Die Bedarfe der media docks gestalten sich folgendermaßen: - Für Veranstaltungen werden momentan die Kurzzeitparkplätze am Kopf der Gebäudes (57 Stellplätze) und bei Bedarf auch die Dauerstellplätze auf dem PP Drehbrücke (83 Stellplätze) von den media docks angemietet, also insgesamt 140 Stellplätze. An mindestens zehn Tagen im Jahr wird das gesamte Kontingent genutzt	Zu 1. Die Hinweise zur Stellplatzsituation der Media Docks sind bei der Ermittlung der erforderlichen privaten und öffentlichen Stellplätze eingeflossen. Dabei ist zu beachten, dass die genannten Stellplatznutzungen teilweise nicht aus der Baugenehmigung und aus den Nutzungen der Media Docks resultieren und bei einer Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel entfallen werden. Für die zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung vorgesehenen Nutzungen innerhalb des Plangebietes ist ein Stellplatznachweis erfolgt. Die Bedarfe der Media Docks sind dabei entsprechend der genehmigten Anzahl von 70 Stellplätzen berücksichtigt worden. Insgesamt werden im Plangebiet für die unterschiedliche Nutzungen 409 Stellplätze vorgesehen. Es wurde ein Bedarf von max. 98 öffentlichen und 205 privaten Stellplätzen ermittelt. In der Planung werden 155 öffentliche und 254 private Stellplätze (teilweise Überdeckung des privaten Bedarfes in privaten Tiefgaragen und auf privaten Stellplatzflächen) umgesetzt. Die öffentlichen Parkplätze sollen bewirtschaftet werden. Der finale Stellplatznachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.	Zum Teil berücksichtigen

(vertragliche Vereinbarung mit den Dauermietern des PP Drehbrücke). Am Kurzzeitparkplatz befinden sich noch weitere 11 Stellplätze, die mit einem Parkscheinautomaten genutzt werden können. - Daneben stehen für Veranstaltungen natürlich auch die straßenbegleitenden Parkplätze mit Parkscheibe zur Verfügung (39 Stellplätze), das Newport hat momentan 8 Stellplätze. Der Bedarf an Stellplätzen aus Besuchern/Veranstaltungen/Gastronomie kann im Maximum heute mit 198 beziffert werden. Daneben nutzen die Mieter der media docks eine erhebliche Anzahl an Dauerstellplätzen: - PP media docks 1: 42 Stellplätze (ausschließlich Mieter der media docks). - PP media docks 2: 17 Stellplätze (ausschließlich Mieter der media docks). - Weitere Dauermieter auf den PP Drehbrücke und Nördliche Wallhalbinsel (genaue Zuordnung nicht möglich). In der Summe wird die Zahl der Dauermieter, die den media docks direkt zuzuordnen ist, auf 70 bis 80 beziffert. Der Gesamtbedarf der media docks bemisst sich somit in der Summe allein auf 268 bis 278 Stellplätze und ist für das Funktionieren der Immobilie zwingend erforderlich.	Zusätzlich wurden für die Nutzungen im Plangebiet die erforderlichen Fahrradstellplätze nachgewiesen. Laut Stellplatzbilanz werden im Plangebiet insgesamt 1.459 Stellplätze für Fahrräder vorgesehen. Im öffentlichen Raum werden davon 316 Plätze angeordnet. 1.143 Fahrradstellplätze werden den privaten Nutzungen zugeordnet und auf den privaten Grundstücken nachgewiesen. Für die MediaDocks stehen gemäß Baugenehmigung 70 Stellplätze zur Verfügung. Auf der NWHI werden insgesamt 118 Stellplätze öffentlich bewirtschaftet, die bei Veranstaltungen von den Besuchern mitgenutzt werden können. Für ein größeres Nachfragevolumen (ca. 10 Veranstaltungen/Jahr) wird auf der NWHI kein Kontingent bereitgestellt, dazu sind die begrenzten Flächen zu wertvoll. Bei Veranstaltungen können die Besucher auf die öffentlichen Stellplätze im Parkhaus Beckergrube und auf die Stellplätze an der MuK ausweichen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass der rechtskräftige Bebauungsplan 01.75.00 für die MediaDocks noch nicht einmal die 70 baurechtlich genehmigten Stellplätze berücksichtigte.	
2. Stellplatzvermietung Darüber hinaus werden die Stellplätze auch noch für andere Nutzungen benötigt: - Insgesamt sind 275 Dauerstellplätze im gesamten Planungsbereich vermietet. - Der Stellplatz NWHI fasst 129 Stellplätze und ist voll vermietet. Die Wartelisten für die Bereiche Nördliche Wallhalbinsel und Hansakai sind ebenfalls sehr gut gefüllt. - Vor dem Schuppen A befinden sich 39 WoMo-Stellplätze. - Hinter dem Schuppen F befinden sich weitere 30 gebührenfreie Kurzzeitparkplätze. - Zur Weihnachtszeit wird der Planungsbereich auch durch Reisebusse genutzt, wenn der Bereich MUK belegt ist. Gemäß Punkt 3. Ihres Erläuterungsberichts ist die Planung des ruhenden Verkehrs noch zu konkretisieren.	Zu 2. Die durch den Bebauungsplan begründeten Anforderungen wurden bei der Stellplatzbilanzierung berücksichtigt. Darüber hinaus gehende Anforderungen für vermietbare Dauerstellplätze und gebührenfreie Kurzzeitparkplätze ergeben sich nicht aus dem Nutzugspektrum der NWHI und werden zukünftig, wie auch bereits im aktuell bestehenden Bebauungsplan, nicht vorgesehen.	Nicht berücksichtigen
3. Stellplätze für die Altstadt und Erschließung Die Dauerstellplätze im Bereich Hansakai/ Nördliche Wallhalbinsel sind zudem für die Bewohner und Beschäftigten der Altstadtinsel		

von größter Wichtigkeit - die große Nachfrage kann momentan nicht annähernd bedient werden. Bereits heute ist zu Stoßzeiten das komplette Parkplatzsystem an der Kailinie ausgelastet. Die media docks können daher in keinem Fall auf Parkplätze verzichten. Wir regen daher an, die oben dargestellten Parkplatzzahlen in der Planung zu berücksichtigen und fortzuschreiben. Zu den Themenkomplexen Erschließung und Entsorgung kann keine Aussage getroffen werden, da diese Punkte im Erläuterungsbericht nicht dargestellt sind. Das betrifft auch die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme, die auch von den Erschließungsaufwendungen abhängt. Wir regen an, diese Punkte schnellstmöglich zu konkretisieren. Das betrifft auch die Planung des ruhenden Verkehrs. Als direkter Anlieger und Betroffene regt die KWL an, die KWL GmbH im weiteren Verfahren fortwährend zu beteiligen.	Zu 3. Dauerstellplätze Bewohner und Beschäftigte der Altstadtinsel werden auf der NWHI nicht berücksichtigt. Dauerstellplätze können in den Parkhäusern Beckergrube und an der Kanalstraße angemietet werden. Die Themen Erschließung, Entsorgung und Verkehr werden in separaten Gutachten abgearbeitet und sind Gegenstand des Städtebaulichen Vertrages. Die weitere Beteiligung am Verfahren erfolgt im Zuge der § 4 (2)-BauGB-Beteiligung. Hierbei wird der Umgang mit den Stellungnahmen aus der § 3(1) BauGB-Beteiligung dem jeweiligen Einwender mitgeteilt.	Nicht berücksichtigen

Nr. 13 Vodafone Kabel Deutschland GmbH, 02.01.2019		
Hinweis auf Vodafone-Anlagen im Plangeltungsbereich Es wird mitgeteilt, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet wird die Vodafone Kabel Deutschland GmbH dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Der Hinweis über die nördlich des Schuppen F verortete Anlage von Vodafone wird berücksichtigt und in die Begründung aufgenommen. Die Hansestadt Lübeck steht für Abstimmungen hinsichtlich der Suche nach Ersatzstandorten bereits im Austausch. Aktuell wird ein geeigneter Standort gesucht.	Zum Teil berücksichtigen

Nr. 14 Seniorenbeirat der Hansestadt Lübeck, 02.01.2019		
1. Grundsätzliches zum Städtebaulichen Entwurf: Grundsätzlich ist der alternative Städtebauliche Entwurf zu begrüßen, da er die Besonderheiten der Hafensituation aufnimmt und bei der Neugestaltung berücksichtigt. Begrüßenswert ist auch die Nutzung vorrangig für junge Menschen, für kreative künstlerische und auch für touristische Nutzung und der Verbund von Arbeiten und Wohnen. Erfreulich ist zudem die Berücksichtigung von 30% gefördertem Wohnungsbau, der ja von der Bürgerschaft für alle Baugebiete Lübecks vorgegeben wurde.	Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Zu 1. Aufgrund vorhandenen denkmalgeschützten Gebäudestrukturen, die nur begrenzt architektonische Eingriffe zulassen, können die geforderten Standards für den geförderten Wohnungsbau auf der NWHI nicht wirtschaftlich realisiert werden. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin sind in Schuppen A 70 geförderte Studierendenwohnungen errichtet werden. Sollte die Errichtung geförderter Wohnungen nicht umgesetzt werden können, wird anstelle des geförderten Wohnungsbaus die	Richtig stellen

	Errichtung von 100 nicht geförderten Zimmern für Studierende in Schuppen A umgesetzt. Die Sicherung sowohl des geförderten Wohnungsbaus als auch der Alternative erfolgt im städtebaulichen Vertrag. Für eine mögliche Errichtung von 100 nicht geförderten Studierendenzimmern werden eine Laufzeit von 35 Jahren, die Einstiegsmiete, der zulässige Rahmen von Mietsteigerungen sowie die Vorlage eines Betreiberkonzeptes vereinbart.	
2. Sozialer Wohnungsbau und Nutzung der Schuppen Kritisch werden allerdings folgende Planungspunkte gesehen: Schuppen A 1.Sozial geförderter Wohnungsbau konzentriert auf ein Gebäude. Dies widerspricht allen Erfahrungen die in den letzten 20 Jahren in Wohnblocks mit homogener BewohnerInnen-Struktur gemacht wurden. (siehe auch Programm Soziale Stadt). 2. Die Mischung von ausschließlich gefördertem Wohnungsbau im 1. Förderweg mit jugendspezifischen Musik- und Kunstformen, die immer auch sensibel in der gemeinsamen Nutzung zu handhaben sind [*ist kritisch*], vor allem, wenn sie Lärm verursachen.	Zu 2. Aufgrund der integrierten Lage des Schuppen A auf der Nördlichen Wallhalbinsel, der künftigen Belebung der gesamten Fläche durch unterschiedliche Nutzungen und verschiedene Wohnangebote sowie der innerhalb des Schuppen A vorgesehenen heterogenen Nutzungen durch Studierendenwohnen (siehe unter 1.), normales Wohnen und Gewerbe (z.B. Gastronomie, Bäckerei), wird eine homogene Bewohner:innenstruktur nicht erwartet. Bezüglich Lärmimmissionen berücksichtigt das Schallgutachten sämtliche im Plangebiet möglichen Schallquellen. Die sich daraus ergebenden Schutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.	Zur Kenntnis nehmen
3. Schuppen B Ausschließlich die Teilung in Wohneigentum wird in Lübeck bereits auf vielen bevorzugten städtischen Lagen praktiziert (siehe Falkendamm, Wasserkunst). Hier werden die Investoren Schlange stehen! Politisch gedacht, wäre hier eine Mischung aus Eigentum, also frei finanziertem- und Mietwohnungsbau im Geförderten Wohnungsbau -im 1. und 2. Förderweg-, die bessere Lösung. Für Investoren bietet sich trotzdem eine sichere Rendite.	Zu 3. Es wird ein heterogenes Angebot aus frei finanziertem Wohnungsbau und voraussichtlich gefördertem Wohnungsbau (siehe unter 1.) entstehen Eine ausschließliche Teilung in Wohneigentum ist nicht vorgesehen.	Nicht berücksichtigen
4. Schuppen C Diese Nutzungsbeschreibung verlangt schon jetzt zuverlässige Betreiber, sonst ist der Betrieb nach Baufertigstellung infrage gestellt. Denn die Nutzung erfordert verlässliche Träger mit einer verlässlichen Bau- und Nutzungsbeschreibung! (zur Förderung der Jugendarbeit z.B. der CVJM oder die AWO oder durch Musik- und	Zu 4. Gemäß der Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet werden für den Schuppen C Festsetzungen getroffen, die eine Nutzungsmischung von Kunst, Kultur, Musik und das Wohnen nicht wesentlich störendem Gewerbe ermöglichen. Die Gebietsausweisung wird gewählt, um das Gebiet durch vielfältige Nutzungen zu beleben.	Zur Kenntnis nehmen

Kunstschulen wie Gabriele Pott oder Die Gemeinnützige). 5. Verkehrskonzept Die Verkehrliche Erschließung Die exponierte Lage verlangt nach einem verkehrlich exponierten Konzept! Vorbildlich ist hier die Stadt Oslo mit ihrem weitsichtigen Parlament und einem erfahrenen Schweizer Busmanager, der den ÖPNV um 63% wachsen ließ. Dieses vorbildliche Verkehrskonzept könnte exemplarisch für dieses Quartier schon einmal Geltung erhalten. In Deutschland gibt es ein vorbildliches Quartier in Köln Nippes, welches für die Nördliche Wallhalbinsel und später für ganz Lübeck gelten könnte: Vorrang für Fußgänger (barrierefreies Pflaster), FahrradfahrerInnen, Car-Sharing. BewohnerInnen verzichten vertraglich auf das eigene Auto. Stattdessen gibt es eine Mobilitätsstation in der Fahrzeuge und Zubehör ausgeliehen werden können. Parken auf einer eng begrenzten Fläche (Hotel) und eingeschränkter Lieferverkehr.	Insbesondere soll durch flankierende gewerbliche Nutzungen ein dauerhaft wirtschaftlicher Kulturbetrieb auf der NWHI sichergestellt werden. Zu 5. Die Verkehrsflächen- und Freiraumgestaltung sollen nach den verkehrlichen Anforderungen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Siegerentwurfes zum Gutachterverfahren erfolgen. Dabei sind die besonderen Anforderungen des Standortes mit den historischen Pflasterbelägen und dem zu erhaltenden Schienennetz zu beachten und besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer zu erfüllen. Auf beiden Straßenseiten soll ein Gehweg in 2,50 m Breite und geschnittenem Pflaster hergestellt werden. Die Breite ist dadurch bedingt, dass der Gehweg für Radfahrende befahrbar ausgewiesen werden soll. Hierdurch soll der Umweltverbund (Fahrrad und Fußgänger) gestärkt werden. Der Stellplatznachweis erfolgt unter Abschlägen aufgrund der innenstadtnahen und nahverkehrsnahen Lage. Zur Stärkung des Umweltverbundes strebt die Hansestadt Lübeck eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs, die Neuordnung der Parkregelung, den Ausbau von Sharing-Angeboten und die Förderung des Fahrradverkehrs an. Zur Erschließung der NWHI ist die Neuerrichtung einer Bushaltestelle, d.h. die Ergänzung mit einem neuen Haltepunkt am Quartierseingang, vorgesehen. Eine Mobilitätsstation ist im Rahmen der MU-Gebietsausweisung auf der NWHI zulässig.	Zum Teil berücksichtigen

Nr. 15 Stadtverkehr (SV) Lübeck GmbH, 02.01.2019		
1. Hinweis auf integriertes Verkehrskonzept Der Abschnitt zur verkehrlichen Erschließung beachtet leider nur den Bereich des B-Plans. Die nördliche Wallhalbinsel ist allerdings aus verkehrlicher Sicht eng mit den Planungen auf der Altstadt (Lübeck überMorgen), der mittleren Wallhalbinsel sowie der Roddenkoppel verbunden. Deshalb ist aus Sicht des SV Lübeck ein integriertes Verkehrskonzept für das gesamte Gebiet nord-westlich der Altstadt notwendig.	Zu 1. Es wird auf den Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept (29.08.2019/ VO/2019/07798) der Hansestadt Lübeck verwiesen, in dem Ziele und Handlungsfelder für den Innenstadtbereich hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrsbeziehungen aufgezeigt werden. Ein integriertes Verkehrskonzept wird unabhängig von dem Bebauungsplanverfahren im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung erstellt.	Nicht berücksichtigen

2. Verlegung der ÖPNV-Haltestelle Mit den aktuellen Planungen kann die SV Lübeck jedoch keine fundierte Aussagen zur Verlegung einer Linie (mit einer Nutzung der von Ihnen angesprochenen Haltestelle an der Einmündung zum Planungsgebiet) machen. Aktuell befinden sich die nächstgelegenen Bushaltestellen zum Einmündungsbereich der nördlichen Wallhalbinsel in mind. 500 m Entfernung (Hansemuseum, Beckergrube, Friedenstraße). Eine Verlegung z.B. der Linie 3 in die Willy-Brandt-Allee wird nach wie vor kritisch gesehen, da davon etwa 220 Ein- und Aussteiger an den Haltestellen Untertrave und Beckergrube negativ betroffen wären und sich die ÖPNV-Anbindung im Bereich An der Untertrave verschlechtern würde. Dem städtebaulichen Konzept ist zu entnehmen, dass für einen großen Teil der Gebäude verschiedene Nutzungen im abendlichen Bereich vorgesehen sind. Es wird zu bedenken gegeben, dass die Linie 3 aktuell im Abendverkehr ab ca. 20 Uhr nur im 60-Minuten-Takt verkehrt. Eine Verstärkung des Fahrplans müsste von der Hansestadt Lübeck bestellt und finanziell ausgeglichen werden.	Zu 2. Gemäß dem Rahmenplan Innenstadt, sollen 3-4 Buslinien weniger durch die Königstraße fahren, um dort einen Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr zu ermöglichen. Welche Linien für eine Verlegung geeignet sind, wurde bisher nicht abschließend abgestimmt. Die Linienführung und die Taktung werden seitens der Hansestadt Lübeck mit dem Stadtverkehr abgestimmt. Die Gespräche wurden aufgenommen. Die Integration einer Bushaltestelle in den Knotenpunkt wurde im Verkehrsgutachten geprüft und in Form von Kapphaltestellen berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Hansestadt Lübeck Bestellerin und Finanzierende sämtlicher Maßnahmen zum ÖPNV. Es obliegt der Hansestadt Lübeck, geeignete Konzepte zur Verbesserung der Erschließung der NWHI mit dem Busverkehr zu entwickeln und das ÖPNV-Angebot in Zusammenarbeit mit dem Stadtverkehr entsprechend anzupassen.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 16 Lübecker Hafengesellschaft mbH, 02.01.2019		
Hinweise zu Schallemissionen aus dem Gewebegebiet „Roddenkoppel“ Nach Sicht der Unterlagen folgende Anmerkungen aus Sicht der LHG, die bitte in der Planung Berücksichtigung finden sollen: Der neue B-Plan darf bestehende Baugenehmigungen von der LHG/NRS auf der Roddenkoppel nicht negativ beeinflussen. Vor allem in Hinblick auf das Thema Lärm darf es zu keinen zusätzlichen Auflagen bzgl. Lärmschutz oder Arbeitszeiten kommen. Speziell ein Drei-Schichtbetrieb muss zukünftig weiterhin möglich sein. Bei den Rangiertätigkeiten von/zu der NRS Werkstatt dürfen durch den neuen B-Plan keine zusätzlichen Einschränkungen oder Auflagen im Bahnverkehr entstehen. Eine 2-geschossige Bebauung existiert aktuell bei der NRS, es ist jedoch gem. NRS-Baugenehmigung 2.BA eine 3-geschossige Bebauung genehmigt. Diese genehmigten Höhen dürfen durch den neuen B-Plan nicht verhindert werden. Die auf dem NRS Gebiet festgesetzten Emissionskontingente (Lek 0 60 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts sind bereits während der Baugenehmigung zum 2. BA mit Tätigkeitsbeschreibungen für den	Die Hinweise der LHG zu den Nutzungen im Hafengebiet auf der Roddenkoppel und am Konstinkai wurden berücksichtigt. Die vorliegende Planung auf der Nördlichen Wallhalbinsel begründet keine Nutzungseinschränkungen auf dem Gebiet der Roddenkoppel. Für die dortigen Nutzungen gilt der Bebauungsplan 04.40.00 der Hansestadt Lübeck. Die dort festgesetzten Emissionskontingente und Nutzungen werden im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung für die Nördliche Wallhalbinsel als Vorgaben berücksichtigt. Einschränkungen der Schifffahrt werden durch den B-Plan 01.77.00 nicht begründet, die Richtlinien des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) werden berücksichtigt. In der Begründung wird die immissionsrechtliche Situation näher dargelegt.	Berücksichtigen

3-Schichtbetrieb ausführlich mit der Anwendung des Relevanzkriteriums von 12 dB(A) mit den von der LHG hinzugezogenen Fachleuten von der Fa. LairmConsult – Herr Burandt – diskutiert und als ausreichend bewertet worden. Diese Werte müssen im B-Plan Berücksichtigung finden bzw. sollten nicht unterschritten werden müssen. Die Gleisanlage der NRS ist als Bahnanlage planfestgestellt und darf von dem neuen B-Plan deshalb nicht negativ beeinflusst werden. Der Konstinkai ist als LHG Hafengelände mit Hafenbetrieb genehmigungsrechtlich ausgewiesen. Sämtliche Genehmigungen der LHG als auch der Kunden/Mieter der LHG auf der Hafenfläche müssen ihre Gültigkeit behalten und dürfen zu keinen neuen oder zusätzlichen Auflagen oder Beschränkungen im Betrieb führen. Der neue B-Plan darf keine negativen Einflüsse auf die Schifffahrt auf der Trave haben. Es wird gebeten, die oben angeführten Punkte bei der Planung zu berücksichtigen.		

Nr. 17 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 09.01.2019		
Hinweise zur verkehrlichen Erschließung Gegen den Bebauungsplan 01.77.00 der Hansestadt Lübeck bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken. Das MWVATT schließt sich der in diesem Verfahren abgegebenen Stellungnahme der Hansestadt Lübeck – Lübeck Port Authority – vollinhaltlich an.	Siehe Abwägung zur Stellungnahme LPA (Nr. 24)	Berücksichtigen

Nr. 18 Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH, 18.01.2019		
1. Hinweis zur Stellplatzsituation Aus Sicht der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH wird wie folgt Stellung genommen: Gemäß Punkt 1 des Erläuterungsberichts wird mit dem Konzept das Ziel verfolgt, …“die heute bestehenden Hafenschuppen dauerhaft zu erhalten und mit wohnbaulichen, gewerblichen sowie kulturellen Nutzungen zu beleben. Die bestehenden baulichen Strukturen sollen durch einen Hotelneubau, ein Mediengebäude sowie durch ein Gebäude für gastronomische Nutzungen ergänzt	Zu 1. Die notwendigen Stellplätze für die durch vorliegende Planung begründeten Nutzungen wurden ermittelt. Bei der Ermittlung sind die Nähe zur Altstadt, sowie die geplanten Wohnungsgrößen des zugrundeliegenden Betreiberkonzeptes berücksichtigt worden. Zusätzlich sind die erforderlichen Fahrradabstellplätze ermittelt und im Plangebiet nachgewiesen. Gemäß Stellplatznachweis für die Nutzungen auf der NWHI wer-	Teilweise berücksichtigen

werden.“ Gemäß Punkt 3, Unterpunkt „verkehrliche Erschließung“ …“stehen öffentliche Stellplätze [auf den zentralen öffentlichen Flächen] in einer im weiteren Verfahren noch zu konkretisierenden Anzahl zur Verfügung.“ Die Wirtschaftsförderung weist darauf hin, dass bereits bei der aktuellen Nutzung durch Veranstaltungen in den media docks und in den benachbarten Speichern sowie im Sommer durch den Strandsalon ein erheblicher Stellplatzbedarf besteht. Wie dieser bei einer ergänzenden Bebauung durch ein Hotel und ein Medienhaus zukünftig gelöst werden soll, erschließt sich anhand der Planunterlagen bisher nicht. Der Betrieb der media docks darf aufgrund der geplanten Neubauten und des sich abzeichnenden zusätzlichen Stellplatzbedarfs nicht beeinträchtigt werden.	den im Plangebiet der NWHI durch die zukünftigen Nutzungen insgesamt 205 private Pkw-Stellplätze sowie max. 98 öffentliche Pkw-Parkplätze ermittelt. Im Bebauungsplan werden 254 private Stellplätze und 155 öffentliche Parkmöglichkeiten vorgesehen. Demnach steht eine Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten, z. B. für abendliche Großveranstaltungen, zur Verfügung. Für die Nutzungen in dem Media Docks-Gebäude wurde der genehmigte Bestand an 70 Stellplätzen 1:1 erhalten und in das Konzept eingearbeitet. Die genannten weiteren Parkplatzangebote konnten übergangsweise zur Verfügung gestellt werden, bis ein Gesamtkonzept umgesetzt wird, das heißt dieses Angebot war immer befristet. Im aktuell gültigen Bebauungsplan sind weder die bestehenden und ebenfalls nicht die übergangsweise genutzten Stellplätze berücksichtigt. Für entsprechende Veranstaltungen muss ergänzend auf Stellplätze bei der MuK und im Parkhaus Wehdehof verwiesen werden.	
2. Hinweis zum Immissionsschutz Hinsichtlich der unter Punkt 3 dargestellten geplanten Nutzungen „Wohnen“, „Proberäume für Musikschaffende“ sowie „Blockheizkraftwerk“ weist die Wirtschaftsförderung darauf hin, dass die entsprechenden Randbedingungen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu berücksichtigen und einzuhalten sind.	Zu 2. Der Hinweis zum Immissionsschutz wird beachtet. Für das Plangebiet wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, um die immissionsschutzrechtlichen Belange korrekt zu berücksichtigen Im gesamten Plangebiet sind Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gem. DIN 41009-1:2018 festgesetzt. Für dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume (wie z.B. Büro, Wohn- und Schlafzimmer) sind Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R'w,ges der Außenbauteile unter Berücksichtigung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel La,res zu stellen. Für zum Schlafen genutzte Räume sind ab einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämm-Maß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement R'w,res muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen.	Berücksichtigen

	Für Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln Lr von größer gleich 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen – mit dem Ziel, in dem Außenwohnbereich den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuscheinwirkung tags von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schutzwirkung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. Wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen abgewichen werden. Die Geräuscheinwirkung des **Sportboothafens** ist mit der geplanten Wohnbebauung vereinbar. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach 18. BImschV sind auch in den Ruhezeiten nicht zu erwarten. Aus den Ergebnissen der Prognose lässt sich ableiten, dass für den Tag außerhalb der Ruhezeiten ebenfalls nicht mit Überschreitungen der Richtwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung zu rechnen ist. Ein geeigneter Standort für das BHKW wird im Rahmen der Erschließungsplanung und der technischen Gebäudeplanung sowie nach Wirtschaftlichkeitsberechnung in Abstimmung mit dem Versorgungsträger ermittelt. Immissionstechnische Auswirkungen aus dem Betrieb des BHKW sind weder für das Medienhaus noch für angrenzende Gebäude zu erwarten bzw. im Bauantragsverfahren nachzuweisen.	

Nr. 19 Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege, 03.12.2018		
Hinweise zur Archäologie Die Abteilung Archäologie des Bereichs 4.491 Archäologie und	Die Hinweise zum Denkmalschutz werden in der Form berücksichtigt, dass baubegleitende archäologische Prospektionen durchge-	Berücksichtigen

Denkmalpflege nimmt zu dem o.g. Bebauungsplan als Träger öffentlicher Belange vorbehaltlich einer weitergehenden fachlichen Prüfung zu den archäologischen Belangen wie folgt Stellung: Das gesamte Gebiet befindet sich auf historisch äußerst sensiblem Gelände, das seit dem Mittelalter und insbesondere der frühen Neuzeit intensiv genutzt wurde. Es gehörte zu den Befestigungsanlagen der Hansestadt Lübeck, deren aufwändige Unterkonstruktionen als archäologische Befunde im gesamten Bereich erwartet werden können. Grabungen und Fundbergungen auf der südlichen Wallhalbinsel an der Wallstraße haben dies eindrucksvoll belegt. Die Ausgrabungen in der Wallstraße 25-27 haben beachtliche Holzkonstruktionen und Funde zur frühneuzeitlichen Befestigung der Stadt ergeben, die sich nach Norden fortsetzen. Im geplanten Bereich der nördlichen Wallhalbinsel befand sich der „Goldene Turm“ von 1484 mit angebauten Kasematten, daneben ein Rondell von 1560, der Wall von 1573-80, sowie die jüngeren Bastionen des 17. Jahrhunderts. Für diese Befestigungsanlagen waren umfangreiche Holzkonstruktionen notwendig, die im feuchten Boden gut erhalten sein werden. Ebenso ist in den Aufschüttungen fundreiches Abfallmaterial aus der Stadt zu erwarten. Bei Bodeneingriffen in dem betroffenen Gebiet, insbesondere bei der Anlage von Tiefgaragen, Fundamentgräben und Leitungsverlegungen usw. ist daher mit archäologisch relevanten Funden und Befunden zu rechnen, die fachgerecht dokumentiert und geborgen werden müssen. Um hier kostenintensive Ausgrabungen zu vermeiden, sollten die bauseitig bedingten Bodeneingriffe auf das Notwendigste beschränkt werden, so dass die archäologischen Befunde weitgehend erhalten bleiben können. Aufgrund der hohen technischen Schwierigkeiten in unmittelbarer Wassernähe und im Hochwasserbereich sowie aufgrund der großen Flächen ist eine bauvorbereitende und baubegleitende Untersuchung vorzusehen, die die technische Infrastruktur einer Baustelleneinrichtung nutzen kann. Dieses Vorgehen kann nach Vorliegen der Einzelbaupläne konkret zeitlich und finanziell kalkuliert und vertraglich geregelt werden. Vor weiteren Veränderungen und Bodeneingriffen im Planungsgebiet sind daher unbedingt baubegleitende oder besser bauvorbereitende archäologische Prospektionen durchzuführen, die die historische Relevanz überprüfen müssen. Bei entsprechender zu erwartender Befundlage sind dann archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzusehen.	führt werden. Bei entsprechender zu erwartender Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzusehen. Vor Bodeneingriffen wird die Denkmalschutzbehörde, Abteilung Archäologie informiert. Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden. In der Begründung wird der Sachverhalt erläutert und unter Hinweisen werden die Vorgaben dargelegt.	

Vor Bodeneingriffen ist die rechtzeitige Information der (Oberen) Denkmalschutzbehörde, Abteilung Archäologie, Meesenring 8, 23566 Lübeck, über den aktuellen Baubeginn zwingend erforderlich. Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden. Diese Hinweise sind entsprechend inhaltlich in die Begründung aufzunehmen.		

Nr. 20 Fachbereich Kultur und Bildung, Bereich 4.401 Schule und Sport, 10.12.2018		
Hinweis zur Schulbedarfsplanung Das Plangebiet der nördlichen Wallhalbinsel liegt im Schuleinzugsbereich der Julius-Leber-Schule. Für die Beurteilung, ob die geplante Wohnbebauung Auswirkungen auf die Julius-Leber-Schule hat benötigt der Bereich Schule und Sport nähere Angaben zu den Wohneinheiten (Anzahl, nur Ein- oder Zweizimmer-Wohnungen oder auch familiengerechte Wohnungen). Ohne die vorgenannten Angaben kann der Bereich Schule und Sport keine Stellungnahme zu dem B-Plan abgeben.	Die erbetenen Angaben wurden übermittelt. Der zu erwartende zusätzliche Bedarf kann in den bestehenden Schulen abgedeckt werden.	Berücksichtigen

Nr. 21 Bereich Feuerwehr, Vorbeugender Brandschutz, 16.12.2018		
Anforderungen an den Brandschutz Aus Sicht der Feuerwehr sind bei der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 folgende Anforderungen zu beachten: 1. Feuerwehrzufahrten: - Um die Erreichbarkeit aller Gebäude und Hafenanlagen mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr zu gewährleisten sind die Erschließungsachse, die kaiseitigen Umfahrten und die Zuwegungen zwischen den einzelnen Gebäuden gemäß eingeführter „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Februar 2007) auszubilden. - Sollten zur Verkehrsberuhigung im Fahrbahnbereich Einengungen oder Bodenwellen vorgesehen sein, ist deren Gestaltung mit der Feuerwehr im Vorwege abzustimmen. - Bei der Verwendung von Sperrbalken, Sperrpfosten oder Schranken in Feuerwehrzufahrten sind diese mit Verschlüssen zu versehen, die mit dem Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 einwandfrei geöffnet werden können.	Zu 1. Die Anregungen der Feuerwehr zu Feuerwehrzufahrten, zur Kranstelle für das Mehrzweckboot sowie zu Hydranten wurden im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt. Sämtliche zu Rettungs- und Löschzwecken durch die Feuerwehr befahrbaren Flächen erhalten ein Fahrrecht zugunsten der Feuerwehr. Die Erreichbarkeit aller vorhandenen und geplanten Gebäude ist sichergestellt. Kaiseitig wird ebenfalls eine ungehinderte Befahrbarkeit durch die Feuerwehr gewährleistet.	Berücksichtigen

2. Kranstelle für das Mehrzweckboot der Feuerwehr - Für das Mehrzweckboot der Feuerwehr ist eine geeignete Kranstelle mit den Mindestmaßen von 11m x 7m vorzusehen. Einzelheiten sind mit der Feuerwehr abzustimmen.	Zu 2. Lübeck Port Authority als Betreiber der Hafenflächen ermöglicht den Einsatz des Feuerwehrbootes. Eine genaue Kranstelle wird nicht festgelegt, vielmehr wird durch LPA sichergestellt, dass die Nutzungsbedingungen der Feuerwehr zum ungehinderten Einsatz des Bootes wie ungehinderte Anfahrbarkeit, Wendemöglichkeit und freie Rückfahrwege gegeben sind.	Berücksichtigen
3. Hydranten: - Um im Brandfall wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen, sind auf der Erschließungsachse im Abstand von 80-100 m mindestens zwei Hydranten vorzusehen. Die Dimensionierung des Hydrantennetzes ist gemäß Arbeitsblatt W405 zu ermitteln und festzulegen.	Zu 3. Es sollen im Plangebiet Standorte über die Länge der Erschließungsstraße in gleichmäßigem Abstand von 80 m zueinander im Straßenrandbereich vorgesehen werden. Die technische Ausgestaltung sowie die Leistungsfähigkeit und genauen Standorte der Hydranten erfolgt nach den Erfordernissen der Feuerwehr durch Abstimmung mit dem Netzbetreiber und der Feuerwehr. Die Standorte müssen ungehindert erreichbar und rundum bedienbar sein. In der Begründung werden die Anforderungen der Feuerwehr hinsichtlich Lage und Größe der benötigten Flächen für Hydranten dargelegt. Im Rahmen des Bebauungsplanes erfolgt keine Festlegung der genauen Standorte.	Berücksichtigen

Nr. 22 Lübeck Entsorgungsbetriebe, 18.12.2018		
Anforderungen an das Entwässerungskonzept Bereits im Zusammenhang mit dem Aufstellungsbeschluss haben die Entsorgungsbetriebe eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, die weiterhin Gültigkeit hat und im weiteren Verfahren berücksichtigt werden muss. Im Verfahren sind durch ein entwässerungstechnisches Gutachten die zu erwartenden Abwassermengen aufzugeben und die geplante Ableitung mit den Entsorgungsbetrieben abzustimmen. Hierzu gehören auch die Lage des Pumpwerkes im Plangebiet (zwischen Schuppen A und Schuppen B), sowie die Anbindung an den Hauptsammler auf der Roddenkoppel. Die Niederschlagswasserbeseitigung im Plangebiet soll direkt in das Gewässer erfolgen. Hier sind Konzepte zu entwickeln, und mit den beteiligten Bereichen, Stadtgrün und Verkehr, LPA und Ent-	Die Anregungen der Entsorgungsbetriebe zum entwässerungstechnischen Gutachten und zur Niederschlagswasserbeseitigung werden berücksichtigt. DasEntwässerungskonzept ist mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck abgestimmt. Die Lage des Pumpwerkes ist in der Planzeichnung eingetragen. Von dort wird das Schmutzwasser über eine Druckleitung unter der Eutiner Brücke zum Hauptsammler auf der Roddenkoppel geleitet. Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Freigefälle über einen öffentlichen Regenwasserkanal mit Einleitung in die Hafenbecken. Die privaten Flächen werden, mit Ausnahme der privaten Stellplatzflächen, nicht an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen und entwässern direkt in die Hafenbecken. Das Entwässerungskonzept ist mit den beteiligten Bereichen abgestimmt. Die sich daraus ergebenden Regelungen zum Standort	Berücksichtigen

sorgungsbetrieben abzustimmen. Sich daraus eventuell ergebende GFL sind im Bebauungsplan zu berücksichtigen.	des Pumpwerkes sowie zu erforderlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrechten werden in den Bebauungsplan übernommen.	

Nr. 23 Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege, 20.12.2018		
Folgende Punkte sind in den B-Plan zu übernehmen: - Die zunächst als Entwurf verfassten Angaben für die Sachgesamtheit sind aus dem Vermerk Hafenplanung Rehder vom 02.03.2017 zu übernehmen. - Die denkmalpflegerischen Aussagen im kooperativen Bieterverfahren sind zu übernehmen. - Zum Ergebnis des kooperativen Bieterverfahrens sind folgende weitere Punkte zu beachten: 1. Bezüglich der Welterbebelange gibt es die Anfrage an ICOMOS in wie weit die Höhenentwicklung des Medienhauses Relevanz hat, die Sichtachsen aufs Welterbe zu stören (Pufferzone). 2. Die aus dem Siegerentwurf abzuleitenden Baufelder sind in jedem Fall bis an Ihre Grenzen zu bebauen. In jedem Fall sollen die Fluchten der Hüllen des Denkmalbestandes aufgenommen werden.	Die Angaben für die Sachgesamtheit und zum kooperativen Gutachterverfahren werden in die Begründung übernommen. Die maximal zulässige Höhe des Medienhauses wird mit geringfügigen Anpassungen (Erhöhung der drei Obergeschosse um jeweils 0,25 m und ein Dachaufbau von 0,5 m, insgesamt 1,25m) im Bebauungsplan festgesetzt. Es erfolgte eine Abstimmung mit der Abteilung Denkmalpflege und dem Welterbebeauftragten mit dem Ergebnis, dass die Höhen des Siegerentwurfes zuzüglich geringfügiger Anpassungen in Höhe von 1,25 m umgesetzt werden können. Die abgestimmten Höhen werden als maximal zulässige Höhen festgesetzt. Die Baufelder und die Gebäudehöhen der Neubauten werden im Bebauungsplan nach Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten und der Abteilung Denkmalpflege wie im Siegerentwurf, zzgl. geringfügige Anpassungen in Höhe von 1,25 m, übernommen. Damit bei der Umsetzung der Siegerentwürfe die Fluchten der Schuppen beachtet werden, werden an städtebaulich markanten Stellen Baulinien festgesetzt. Die Baufelder der beiden vorgesehenen Neubauten im Eingangsbereich der NWHI werden, wie die historischen Bauten auch, über Baulinien definiert.	Teilweise berücksichtigen

Nr. 24 Bereich 5.691 Lübeck Port Authority, 20.12.2018		
Aufgabenbereich der LPA Der Bereich Lübeck Port Authority ist ▪ als für verschiedene Grundstücksflächen im Eigentum der HL zuständiger Bereich (u.a. umlaufender Kaimauerstreifen, Wasserflächen des Hansa- und Wallhafens),		

▪ als für die Hafenanlagen (ca. 1,4 km Kaimauern, nicht mehr im Betrieb befindliche Kräne – alles unter Denkmalschutz stehend und bis zu 120 Jahre alt) zuständiger Bereich, ▪ als Betreiber des öffentlichen Hafens und der Wasserstraßen mit Ausnahme der Bundeswasserstraße „Trave“, ▪ als Vertragspartner der Hafennutzer und ▪ als Hafenbehörde von den Planungen betroffen. Damit der Bereich Lübeck Port Authority dauerhaft und nachhaltig die oben genannten Aufgaben erfüllen kann, sollten folgende wesentliche Rahmenbedingungen, die auch eine Grundlage für diese Stellungnahme sind, erfüllt werden:		
▪ Die Flächen und Anlagen in der Zuständigkeit des Bereiches Lübeck Port Authority dienen vorrangig Hafenzwecken. Andere Nutzungen sind möglich, soweit sie Hafenzwecken nicht entgegen stehen und entweder von Dritten eigenverantwortlich und auf eigene Kosten ausgeübt werden oder nur mit geringem zusätzlichen Aufwand ermöglicht werden können. ▪ Der Bereich Lübeck Port Authority bietet kunden- und nachfragegerechte Leistungen an und refinanziert damit den entstehenden Aufwand zumindest teilweise. ▪ Bauliche Maßnahmen sind aus Kostengründen auf die Herstellung eines sicheren und den Hafenbetrieb sowie zukünftige Hafennutzungen ermöglichenden Zustand zu beschränken.	Die Flächen aus dem Zuständigkeitsbereich der LPA werden als Sondergebiet Hafen festgesetzt und werden, da sie für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollen, bzw. zu Rettungszwecken von der Feuerwehr genutzt werden müssen mit entsprechenden Geh- und Fahrrechten ausgestattet. Es werden keine Nutzungen vorgesehen, die einer Hafennutzung entgegenstehen.	Berücksichtigen
Stellungnahme zur Hafennutzung • Der Kaimauerstreifen wird zur Sicherung der Hafennutzung als „SO Hafen“* ausgewiesen und dient als Teilfläche des öffentlichen Hafens der Hansestadt Lübeck vorrangig weiterhin Hafen- und Verkehrszwecken. Die Bandbreite zukünftig möglicher Hafennutzungen wird mit Ausnahme von Güterumschlag nicht eingeschränkt; sie wird sich nach Einschätzung des Bereiches Lübeck Port Authority insbesondere auf folgende, nicht abschließend	Der Kaimauerstreifen sowie Teile der Wasserflächen werden entsprechend der Zweckbestimmungen als SO Hafen im Bebauungsplan festgesetzt. Insbesondere werden an der südöstlichen Seite der NWHI, am Hansahafen, Flächen für die derzeitige sowie eine mögliche Erweiterung des Sportboothafens, für den historischen Hafen, auch als Bauplatz historischer Schiffe wie die Lisa von Lübeck festgesetzt. An der nordwestlichen Seite, am Wallhafen, werden eine Fläche als Liegeplatz für wartende Schiffe die die Hubbrücke passieren wollen, sowie weitere Flächen für gewerbliche Anbieter aus den	Teilweise berücksichtigen

aufgeführte Nutzungen fokussieren: a) Liegeplätze für Sportboote/Sportboothafen (vorhanden), b) Liegeplätze für gewerblich genutzte Wasserfahrzeuge < ca. 20 m Länge (in Vorbereitung), c) Liegeplätze für Lisa von Lübeck und andere Wasserfahrzeuge im Zusammenhang mit den landseitigen Nutzungen, d) Liegeplätze für Binnenkreuzfahrtschiffe und Fahrgastschifffahrt, e) „Übernachten sowie Gastronomie und Veranstaltungen auf dem Wasser“. * Auch z.B. im Fischereihafen Travemünde sind die Kaiflächen als „SO-Flächen“ festgesetzt worden.	Bereichen Freizeit, Tourismus, Charter- und Ausflugsbetrieb vorgehalten. Hier sollen ebenfalls die Liegeplätze für Binnenkreuzfahrtschiffe und andere Fahrgastschiffe angeordnet werden. Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe sowie Veranstaltungen und Wohnnutzungen werden als nicht hafentypische bzw. nicht hafenbezogene Nutzungen auf den Sondergebietsflächen ausgeschlossen.	
• Der Kaimauerstreifen wird überall dort, wo dies unter Berücksichtigung der (Hafen-) Nutzungen und der örtlichen Verhältnisse möglich und vertretbar ist, öffentlich zugänglich sein; es erfolgt jedoch <u>kein</u> Ausbau als Promenade und Radweg.	Die öffentliche Zugänglichkeit des Kaimauerstreifens soll erhalten und durch Festsetzung öffentlicher Gehrechte gesichert werden. Ein Ausbau als Rad- und Fußweg ist nicht vorgesehen.	Berücksichtigen
• Es erfolgen keine Festsetzungen, die einen nicht für Hafen- oder sonstige Verkehrszwecke erforderlichen Umbau der Uferbefestigungen z.B. zur Anlage/ Schaffung von Grünflächen, Treppenanlagen, Podesten vorsehen und/oder erfordern.	Durch die Planung werden keine Umbauten an den Befestigungsanlagen begründet.	Berücksichtigen
• Zur Anbindung des Kaimauerstreifens an öffentliche Straßen und zur Ver- und Entsorgung sind im Bereich der Plätze Leitungs- und Wegerechte erforderlich und werden auch im B-Plan festgesetzt; ein Vorschlag hierzu ist als Anlage beigefügt.	Die Anbindung des Kaimauerstreifens an die öffentliche Erschließungsstraße wird durch Fahr- und Leitungsrechte über private Flächen zugunsten der Hafenwirtschaft gesichert. Die Zufahrt über die öffentlichen Plätze zwischen den Schuppen wird von der HL gestattet.	Berücksichtigen
• Der Hinweis „Kaianlagen“ unter Zif. III des Teiles B – Text des bisherigen B-Planes 01.75.00 wird mit Modifikationen wie folgend übernommen und ergänzt: *Durch die Herstellung und die Konstruktion von Gebäuden und Anlagen darf keine statische Belastung auf die Kaimauern erfolgen. Bei Gründungsarbeiten sind geeignete Verfahren zu wählen. Alle Maßnahmen an den Kaimauern oder mit potenziellen Auswirkungen auf die Kaimauern sind mit der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, abzustimmen. Dies gilt insbesondere im Bereich des Kaimauerabschnitts „W2“ für die vorgesehene unterirdische Tiefgarage sowie an-*	Der Hinweis zu den Kaianlagen wird im Textteil B übernommen. Somit sind der Schutz und Erhalt sowie die Durchführbarkeit der Wartungsarbeiten an den Kaimauern sichergestellt.	

sonsten für die Regenwasserentwässerungsleitungen unterhalb des Kaimauerstreifens und ihre Auslaufbauwerke in den Wall- und/oder Hansahafen. *Gebäude und Anlagen dürfen mit Ausnahme des Bestandes nicht über den als „SO Hafen“ ausgewiesenen Kaimauerstreifen auskragen, um Instandsetzungsarbeiten an der Kaimauer zu ermöglichen.*		
• Durch die auf der Nördlichen Wallhalbinsel vorgesehenen Nutzungen und die Festsetzungen im B-Plan darf die Nutzung und die Funktion der umliegenden Gewässer als Wasserstraßen und Häfen sowie der Hafenbahn und ihrer Serviceeinrichtungen Hafenbahnwerkstatt und Waggonwerkstatt nicht eingeschränkt werden. Der B-Plan 01.77.00 trifft daher keine Festsetzungen für die außerhalb des unmittelbaren Anwendungsbereiches liegenden Grundstücksflächen und Anlagen sowie deren Nutzung. Notwendige Anforderungen und Vorkehrungen im Zusammenhang mit Immissionen sind innerhalb des B-Plan-Gebietes sicher zu stellen und zu treffen. Im Bereich der „Spitze“ der Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich ein Wendebereich für Schiffe. Im Zusammenhang mit den in der Nähe befindlichen Hubbrücken sind Warteliegeplätze für Schiffe erforderlich.	Die Planung begründet keine Nutzungen, die geeignet sind, die Funktionsfähigkeit der umliegenden Gewässer und Hafeneinrichtungen zu beeinträchtigen. Immissionsrechtliche Regelungen werden innerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans 01.77.00 getroffen. Die Anforderungen der LPA an die Nutzungen der Wasserflächen wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.	Berücksichtigen Berücksichtigen
• Der Hinweis „Gewässer- und Wasserstraßennutzung“ unter Zif. III des Teiles B – Text des bisherigen B-Planes 01.75.00 wird übernommen: *Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen oder behindern. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklame sind je nach ihrer Ausrichtung mit dem WSA Lübeck (Bundeswasserstraße Trave) bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt (Hansahafen, Wallhafen) zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.*	Der Hinweis zur Ausgestaltung ortsfester Einrichtungen wird im Textteil B übernommen. Demnach dürfen deren Gestaltung und Betrieb nicht zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen führen.	Berücksichtigen

Nr. 25 Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Wasserbehörde, 21.12.2018		
1. Hinweise zum Hochwasserschutz Das Plangebiet Nördliche Wallhalbinsel liegt in einem Hochwasserrisikogebiet. Die Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG vom 31. Juli 2009; BGBl. I S. 2585) und des Landeswassergesetzes (LWG vom 11. Februar 2008; GVOBl. Schleswig - Holstein Seite 387) in den zurzeit gültigen Fassungen in Verbindung mit der AwSV (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 18.04.2017; BGBl 2017 Teil I, S.905ff) sind einzuhalten. Gemäß Erlass des MELUND vom 08.09.2017 zum Hochwasserschutzgesetz II unterliegen die Risikogebiete dem Regelungsgehalt des § 78b WHG, sofern kein Landesschutzdeich bzw. keine Schutzanlage, die für ein Hochwasserereignis mit mittlerer Wahrscheinlichkeit ausgelegt ist, vorhanden ist. Gemäß §78b WHG ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen nach § 30 Absatz 1 und 2 oder nach § 34 des Baugesetzbuches der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches zu berücksichtigen. Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstückes und die Höhe des möglichen Schadens berücksichtigt werden. Gemäß § 78c WHG ist die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Gebieten nach § 78b Absatz 1, Satz 1 WHG verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann. Eine Heizölverbraucheranlage nach Satz 1 kann wie geplant errichtet werden, wenn das Vorhaben der zuständigen Behörde spätestens 6 Wochen vor der Errichtung mit den vollständigen Unterlagen angezeigt wird und die Behörde innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Eingang der Anzeige weder die Errichtung untersagt noch Anforderungen an die hochwassersichere Errichtung festgesetzt hat. Vorhandene Heizölverbraucheranlagen oder Notstromanlagen sind	Die Hinweise der Wasserbehörde werden vollständig beachtet. In der Begründung werden die Anforderungen zum Hochwasserschutz, zum Wasserschutz, zur Gewässernutzung und zur Einleitung von Regenwasser dargelegt. Erforderliche Anträge zur Versickerung bzw. Einleitung von Regenwasser werden rechtzeitig gestellt. Die Anforderungen aus den wasserrechtlichen Bestimmungen werden in der Begründung dargelegt. Auf das Hochwasserschutzgesetz und das Wasserhaushaltsgesetz, insbesondere auf die Bestimmung zur Errichtung eines BHKW wird in der Begründung hingewiesen. Sofern wassergefährdende Energieträger zum Einsatz kommen, sind die entsprechenden Anlagen hochwassersicher zu errichten. Die Errichtung ist der Unteren Wasserbehörde 6 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Geplante Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind der Unteren Wasserbehörde 8 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Auf das Verbot der Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen wird ebenfalls hingewiesen. Bereits vorhandene Anlagen sowie Notstromanlagen sind bis 05.01.233 hochwassersicher nachzurüsten Die übrigen Hinweise der Unteren Wasserbehörde zum Umgang mit Oberflächenwasser aus Bereichen möglicher im Freien aufgestellter Ethylen- Propylenglycol betriebener Agregate werden ebenfalls in der Begründung berücksichtigt.	Berücksichtigen

bis zum 05.Januar 2033 hochwassersicher nachzurüsten. Sofern die vorgenannten Anlagen wesentlich geändert werden, sind diese abweichend bereits zum Änderungszeitpunkt hochwassersicher nachzurüsten. Bei der Aufstellung von Kühlaggregaten von Kälteanlagen mit Ethylen- oder Propylenglycol im Freien ist das Niederschlagswasser von diesen Flächen, gemäß § 19 (4) AwSV, in einen Schmutz- oder Mischwasserkanal einzuleiten. Wasserrechtliche Anforderungen an die Einleitung sowie örtliche Einleitbedingungen bleiben unberührt. Bei den im Erläuterungsbericht erwähnten Möglichkeiten der Wassernutzung sei darauf hingewiesen, dass aufgrund der nicht zu kalkulierenden Keimbelastung durch Mischwasserabschläge im Lübecker Stadtgebiet die Trave und ihre Nebengewässer (auch die Häfen) nicht zum Baden geeignet sind. Zudem ist das Schwimmen in der Trave grundsätzlich nicht zulässig. Es gilt die Landesverordnung über die Einschränkung des Gemeingebrauchs (Badeverbot) an der Trave vom 14.07.1978. Das Baden bzw. Schwimmen in den Lübecker Häfen ist außerdem gemäß § 14 Hafenbenutzungsordnung grundsätzlich verboten. Eine Ausnahme gemäß § 20 kann zwar durch die Hafenbehörde auf Antrag zugelassen werden, ist allerdings aufgrund der möglichen Gesundheitsgefährdung kaum in Aussicht zu stellen. Bauen am und im Gewässer ist rechtzeitig bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Durch Änderung der Flächennutzung und des Versiegelungsgrades sind die Einleiterlaubnisse für die Einleitung von Regenwasser den neuen Verhältnissen anzupassen. Sowohl für Versickerung als auch für die Einleitung des Niederschlagwassers sind entsprechende Anträge rechtzeitig bei der unteren Wasserbehörde einzureichen. Es ist sicherzustellen, dass eine diffuse Ableitung von Niederschlagswasser in das Gewässer verhindert wird. 2. Hinweise für die Bauphase 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 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch ver-	Eine im Städtebaulichen Entwurf vorgesehene Bademöglichkeit an der Spitze der NWHI wird nicht weiter verfolgt. Die durch die Flächennutzung der vorliegenden Planung erforderlichen zusätzlichen Einleitstellen sind mit der zuständigen Behörde abgestimmt. Somit ist eine diffuse Ableitung nicht zu befürchten. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Berücksichtigen Berücksichtigen Zur Kenntnis nehmen

längert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.		

Nr. 26 Bereich Stadtgrün und Verkehr, 28.12.2018		
Hinweis zur Planunterlage Im Zuge des Bauleitplanverfahrens zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung: a) Die Unterlagen bestehen lediglich aus einem städtebaulichen Vorentwurf und einem Erläuterungsbericht. Der städtebauliche Entwurf sagt nichts über festzusetzende öffentliche und private Verkehrs- und Grünflächen aus, weshalb dazu aus hiesiger Sicht auch keine Stellungnahme erfolgen kann. Darüber hinaus werden im Erläuterungsbericht die Schuppen teilweise mit „A“, „B“, „C“, „D“ und „F“ bezeichnet. Diese Bezeichnungen finden sich im Plan nicht wieder, so dass eine Zuordnung nicht ohne weiteres möglich ist. Weiterhin sind u.E. die bestehenden Schuppen teilweise falsch benannt. *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde bemängeln die Qualität der mitgelieferten Unterlagen. Da diesem Verfahrensschritt kein B-Plan-Entwurf samt dazugehöriger Begründung zugrunde gelegt wurde, kann zu den -den hiesigen Bereich betreffenden- fachlichen Betroffenheiten keine Stellungnahme zum B-Plan-Verfahren abgegeben werden. Es wird daher vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme vom 23.02.2018 (Bereichsbeteiligung zum Aufstellungsbeschluss) nach wie vor vollumfänglich Bestand hat.*	Zu a) §4 (1) BauGB dient dazu, über die Planung zu unterrichten und zur Äußerung aufzufordern. Diese fachliche Äußerung kann auch die Ziele zu den verkehrlichen Belangen, z.B. Regelprofilen benennen. Es geht also nicht darum, zu einer fertig gestellten Planung Stellung zu nehmen, sondern im Rahmen der §4(1) BauGB – Beteiligung wird der TÖB aufgefordert, seine Ziele und Vorgaben zu äußern. Eine bestimmte Planqualität ist hierfür nicht erforderlich.	Zur Kenntnis nehmen
Hinweis zum Erläuterungsbericht b) Der Erläuterungsbericht weist unter Punkt 6 -Fachgutachten- eine nicht nachvollziehbare „Lücke“ auf. *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist –auch in Anlehnung an die o.g. Stellungnahme vom 23.02.2018- darauf hin, dass ein Verkehrsgutachten gefordert wird, welches die angrenzenden Knotenpunkte mit berücksichtigt / untersucht. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass der Umriss des B-Plans diese Knotenpunkte ebenfalls beinhalten soll.*	Zu b) Ein Verkehrsgutachten wurde erstellt.. Der Knotenpunkt soll unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen neu gestaltet werden. Im Ergebnis empfiehlt der Gutachter den Umbau der Kreuzungen zu einem vierarmigen Knotenpunkt mit Fußgängersignalanlage, Die Anregung, den Knotenpunkt in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einzubeziehen, wird berücksichtigt.	Berücksichtigen

Hinweis zum Brückenbau c) Aus Sicht des städtischen Brückenbaus wird deutlich gemacht, dass die Hafendrehbrücke langfristig nicht mehr den Belastungen des Straßenverkehrs standhalten wird. Aufgrund der Lage wird es auf einen nördlich der jetzigen Brücke zu realisierenden Neubau hinauslaufen, zumal davon auszugehen ist, dass das alte Bauwerk ggf. als Denkmal erhalten bleibt. *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, für einen mittel- bis langfristig erforderlich werdenden Ersatzneubau der Drehbrücke nördlich des jetzigen Bauwerks eine Trasse freizuhalten und diese auch entsprechend in dem B-Plan zu sichern.*	Zu c) Die Hinweise zum Neubauerfordernis der Drehbrücke werden zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung einen Ersatzneubau nördlich des jetzigen Bauwerks und die Freihaltung einer Trasse im Bebauungsplan festzusetzen wird nicht berücksichtigt. Sollte eine provisorische oder dauerhafte Ersatzbrücke erforderlich werden, ist die genaue Position/ der Umgang mit dem Bestand in einer gesonderten Untersuchung zu ermitteln. Für eine spätere Planung und Umsetzung stehen im nördlichen Vorfeld ausreichend nicht überbaute Flächen zur Verfügung. Eine Festsetzung für eine Trasse erfolgt nicht.	Teilweise zu berücksichtigen

Nr. 27 Bereich 2.500 Soziale Sicherung, 28.12.2018		
Hinweis zum geförderten Wohnungsbau Der Bereich 2.500 nimmt zu den Planungen wie folgt Stellung. Es wird begrüßt, dass wie im BÜ-Beschluss gefordert mindestens 30% der zulässigen Wohnfläche im Geschosswohnungsbau mit geförderten Wohnungen im 1. Förderweg realisiert werden sollen. Es wird darauf hingewiesen, dass unter bestimmten Voraussetzungen auch die Realisierung von studentischem Wohnen im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung möglich ist. Gibt es für beide Teilprojekte (geförderte Wohnungen und studentisches Wohnen) schon Akteure, die dies jeweils umsetzen werden? Gerne kann für Fragen zum geförderten Wohnungsbau an den Fachbereich 2.500 verwiesen werden.	Aufgrund der vorhandenen denkmalgeschützten Gebäudestrukturen, die nur begrenzt architektonische Eingriffe zulassen, können die geforderten Standards für den geförderten Wohnungsbau auf der NWHI nicht wirtschaftlich realisiert werden. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin sollen in Schuppen A 70 geförderte Studierendenwohnungen errichtet werden. Sollte die Errichtung geförderter Wohnungen nicht umgesetzt werden können, wird anstelle des geförderten Wohnungsbaus die Errichtung von 100 nicht geförderten Zimmern für Studierende in Schuppen A umgesetzt. Die Sicherung sowohl des geförderten Wohnungsbaus als auch der Alternative erfolgt im städtebaulichen Vertrag. Für eine mögliche Errichtung von 100 nicht geförderten Studierendenzimmern werden eine Laufzeit von 35 Jahren, die Einstiegsmiete,der zulässige Rahmen von Mietsteigerungen sowie die Vorlage eines Betreiberkonzeptes vereinbart.	Teilweise zu berücksichtigen.

Nr. 28 , Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Bodenschutzbehörde, 11.01.2019		
1.Hinweis zur Historie Auf der oben genannten Fläche ist die langjährige Nutzung als Industrie- und Hafengewerbefläche und ab ca. 1900 als Lager- und Umschlagsplatz für Stück- und Schüttgüter bekannt. Im Juni 1994 erfolgte für die Nördliche Wallhalbinsel eine „Erfassung und Erstbewertung“. Aufgrund der darin aufgeführten Historie, wurde darauf folgend eine „Schadstofferkundung zur Gefährdungsabschätzung mit Hinweisen zur Verbringung“ durchgeführt (Bericht 06.03.1995). Im Zuge dessen wurden bereichsweise abfallrechtlich relevante Bodenverunreinigungen ermittelt, deren Verbleib nach Bodenaushubmaßnahmen ordnungsgemäß zu erfolgen hat. Die Fläche wurde daraufhin im hiesigen Boden- und Altlastenkataster als altlastverdachtsentkräftete Grundstücke (Archivfall A2) eingestuft. Desweiterein sind der Unteren Bodenschutzbehörde sowohl mehrere sich auf dem Gelände befindenden unterirdische Tankanlagen als auch ehemalige oberirdische Tankanlagen bekannt über deren Stilllegung und Aushebung uns keine Informationen vorliegen und somit eine Gefahr für die Schutzgüter Mensch, Boden und Wasser nicht auszuschließen ist.	Zu 1. Die Hinweise zur Schadstofferkundung werden berücksichtigt. Im Hinblick auf eine Gefährdungsabschätzung wurde in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde ein Konzept für eine Altlastenuntersuchung ausgearbeitet. Insbesondere sind dabei die wassergefährdenden Stoffe aus Tanklagern und Eigenverbrauchstankstellen im Plangebiet betrachtet und bewertet worden. Die vom Gutachter in der abschliessenden detaillierten Altlastenuntersuchung (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) empfohlenen Maßnahmen werden in der Begründung ausführlich dargelegt. Die Hinweise zur gutachterlichen Begleitung von Bodenarbeiten sowie zur Beachtung der Maßgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) werden bei der weiteren Planung ebenfalls berücksichtigt.	Berücksichtigen
2. Hinweise zum Untersuchungsumfang Im Rahmen der „Schadstofferkundung zur Gefährdungsabschätzung mit Hinweisen zur Verbringung“ wurden in einer Grundwassermessstelle (GWM 7) erhöhte PAK-Werte (2,57 µg/l) gemessen, welche aus heutiger Sicht eine Gefährdung für das Schutzgut Wasser darstellen. Davon betroffen sind Flurstücke 52, 56, 66, 68, 69, 70, 78, 80, 86, 87, 99, 100, 101 und 102 der Flur 93, Gemarkung Innere Stadt, welche derzeit im hiesigen Boden- und Altlastenkataster als Grundstücke mit bestehendem Altlastenverdacht (Prüfdatei P2) geführt werden. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht sind daher folgende Bedingungen in den B-Plan mit aufzunehmen:	Zu 2. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 31 Einzelproben auf Gehalte an PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) analysiert. In 4 Proben wurden auffällige bis erhöhte Gehalte von bis zu 83,49 mg/kg TS (Trockensubstanz) festgestellt. Die Gehalte an dem bewertungsrelevanten Benzo(a)pyren sind ebenfalls als auffällig bis erhöht einzustufen. In 4 Bodeneinzelproben wurden MKW (aliphatische Kohlenwasserstoffe) nachgewiesen. Die Analyse der Bodenluft ergab an insgesamt 6 Messstellen eine erhöhte CO_2 –Konzentration. An einer Messstelle wurden Methan- und Schwefeldioxyd- Konzentrationen oberhalb der Explosionsschutzgrenze festgestellt. Im Schichtwasser wurden in insgesamt 5 analysierten Proben	Berücksichtigen

Bezogen auf die Flurstücke 52, 56, 66, 68, 69, 70, 78, 80, 86, 87, 99, 100, 101 und 102 der Flur 93, Gemarkung Innere Stadt: • Im Rahmen der „Schadstofferkundung zur Gefährdungsabschätzung mit Hinweisen zur Verbringung“, wurde eine PAK-Wertüberschreitung festgestellt. Dies stellt aus jetziger Sicht eine Gefährdung für das Schutzgut Wasser dar und sollte im Rahmen einer Detailuntersuchung von einem nach §18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen untersucht und eingegrenzt werden, bevor der B-Plan rechtskräftig wird. Das Vorgehen ist im Vorfeld mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck abzustimmen. Bezogen auf alle dem B-Plan zugehörigen Flurstücke: • Alle nicht mehr betriebenen Tankanlagen, die nicht in unserem Tankkataster vorliegen, aber im Bericht „Erfassung und Erstbewertung“ samt ihrer Lage aufgeführt werden, sind unter Aufsicht eines nach § 47 AwSV zertifizierten Sachverständigen ordnungsgemäß stillzulegen und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der unteren Wasserbehörde (uWB) zeitnah und unaufgefordert vorzulegen. Sofern bei Erd- und Tiefbauarbeiten organoleptische Auffälligkeiten festgestellt werden, ist die uBB darüber umgehend zu informieren. Informationen über Tankanlagen, die noch im Betrieb sind oder bereits stillgelegt und ggf. ausgebaut wurden, sind der uWB und der uBB unmittelbar vorzulegen. In Abhängigkeit von der geplanten Nutzung der einzelnen Bauabschnitte sind ggfs. weitere Bodenuntersuchungen punktuell erforderlich. • Eingriffe in den Boden sind von einem nach §18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen zu begleiten und im Vorfeld mit der uBB abzustimmen. • Im Rahmen der „Schadstofferkundung zur Gefährdungsabschätzung mit Hinweisen zur Verbringung“ wurde mittels Boden-Luft-Messungen Methan nachgewiesen. Daher ist sowohl bei geplanten als auch bei bereits vorhandenen Gebäuden der Nachweis einer Unbedenklichkeit der Methangehalte für die Bau- und Betriebsphase der Gebäude zu führen. Dieser ist der uBB unaufgefordert vorzulegen. • Es ist sicherzustellen, dass die Prüfwerte nach BBodSchV	PAK-Konzentrationen in unauffälligem Bereich bzw. unterhalb der Nachweisgrenze festgestellt. Lediglich die Phenol- und MKW-Konzentration des Schichtwasser kann als schwach erhöht eingestuft werden. Sämtliche Untersuchungen wurden mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt und in enger Absprache durchgeführt. Im Ergebnis fasst der Gutachter zusammen, dass für die Wirkungspfade Boden-Mensch im Rahmen der derzeitigen Nutzung und unter Beibehaltung der Oberflächenversiegelung keine Gefährdung vorliegt. Für die Wirkungspfade Boden-Bodenluft-Raumluft-Mensch sowie Boden-Grundwasser sind aufgrund der Eigenschaft und Konzentration der detektierten Stoffe ebenfalls keine Gefährdungen zu befürchten. Eine Gefährdung auf dem Wirkungspfad Boden-Bodenluft-Mensch durch Methan- und Schwefelwasserstoff kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Hierzu werden ergänzende Bodenluftuntersuchungen empfohlen. Zusätzlich sollen Tiefbauarbeiten im Plangebiet fachgutachterlich begleitet werden um einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen sowie die Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gewährleisten zu können. Bezüglich der im Plangebiet noch vorhandenen Tankanlagen wurde eine separate Untersuchung (Landplus GmbH, Februar 2019) durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse zeigen für 2 von insgesamt 11 untersuchten Standorten ggf. weiteren Handlungsbedarf. Bei einem Standort am Nordgiebel des Kaufmannsspeichers wird davon ausgegangen, dass der Tank sich noch vor Ort befindet, jedoch ordnungsgemäß gereinigt und eingeschlämmt wurde. Kontaminationen im weiteren Bereich des Tanks konnten nicht festgestellt werden. Auf weitergehende Untersuchungen auf dem Grundstück des Kaufmannsspeichers wird daher verzichtet. Ein weiterer Heizöltank befindet sich im Keller des Schuppen F. Hinweise auf Havarien oder Undichtigkeiten haben sich bei der Untersuchung im Februar 2019 nicht ergeben. Der Tank ist ordnungsgemäß stillzulegen. Bei allen übrigen Standorten ergeben sich keine erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Der Hinweis zur sachverständigen Begleitung von Bodenarbeiten sowie die erforderliche Abstimmung mit der UBB wird in den Bebauungsplan aufgenommen.	

für Kinderspielplätze, Wohnungen sowie Park- und Freizeitanlagen auf den jeweiligen Arealen des B-Planes unterschritten werden. Dies ist durch eine Oberbodenbeprobung durch einen nach §18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen nachzuweisen. Das Vorgehen ist im Vorfeld mit der uBB abzustimmen. Weiterhin sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht folgende Auflagen aufzunehmen: Bezogen auf alle dem B-Plan zugehörigen Flurstücke: • Die anfallenden Mengen an Erdaushubmassen 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. • 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, Kronsforder Allee 2-6, Lübeck, umgehend zu informieren (LBodSchG § 2). • 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.	Dem Hinweis auf eine erhöhte Methan-Konzentration wurde mit Raum- und Bodenluftmessungen begegnet. Insgesamt wurden an 24 Messstellen und 5 Messpunkten ergänzende Messungen durchgeführt (Nord Geo, Lübeck, Januar 2020). Im Ergebnis konnte lediglich an einem Messpunkt Methangas nachgewiesen werden. An den übrigen 28 Messpunkte konnten kein Methangas oder Schwefelwasserstoff nachgewiesen werden. Die belastete Messstelle befindet sich im Keller des Schuppen F, der Keller ist jedoch sehr gut durchlüftet, so dass von der Gaskonzentration derzeit keine Gefahr ausgeht. Der Gutachter empfiehlt für alle Baumaßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes beeinflussen können. vorab für das jeweilige Gebäude Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen durch einen qualifizierten Gutachter vornehmen zu lassen und ggf. erforderliche Gassicherungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragsstellung einzureichen und die Durchführung der ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Baumaßnahmen sind die genannten Untersuchungen zu ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen ebenfalls durchzuführen und die Maßnahmen umzusetzen. Hierzu wird im Bebauungsplan ein Hinweis aufgenommen. Die Hinweise zum Umgang mit Bodenaushub bzw. mit Mutterboden sowie einer gutachterlichen Begleitung von Tiefbauarbeiten werden zur Kenntnis genommen.	

Nr. 29 Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019		
I. Landschaftsplanerische Stellungnahme: 1. Hinweise zu Baumpflanzungen Aus Sicht des Natur- und Immissionsschutzes nimmt der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung: Zu dem B-Planentwurf „Nördliche Wallhalbinsel“ gibt es aus landschaftsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.	Zu I. 1. Die Anregungen zu Baumpflanzungen werden teilweise berücksichtigt. Zur Ausgestaltung und landschaftsplanerischen Gestaltung der Freiflächen werden die Ergebnisse des Gutachterverfahrens zur Freiraumgestaltung und Grünordnung in den Bebauungsplan aufgenommen. Dies beinhaltet, die Plätze mit Baumpflanzun-	Teilw. berücksichtigen

Im Einzelnen: □ Die im Planentwurf dargestellten **Baumgruppen** zwischen verschiedenen Schuppen werden begrüßt. Es wird angeregt, weitere Gruppen zwischen der nördlichen Schuppenreihe zu ergänzen. □ Es wird vorgeschlagen, die mittig verlaufende Erschließungsstraße als **Allee** zu gestalten, zumindest jedoch eine einseitige Baumreihe entlang der Straße vorzusehen. Wenn auch die angesprochenen Baumpflanzungen dem originären sowie dem gestalterisch gewünschten „Hafenambiente“ der Nördl. Wallhalbinsel nicht entsprechen sollten, so sind Bäume insofern zu rechtfertigen, da der angestrebte Nutzungswandel der Hafenschuppen / Bebauung (Wohnen, Freizeit) ebenfalls einer Hafennutzung nicht entspricht. Sauerstoff- und schattenspendende Bäume stellen aus landschaftsplanerischer Sicht vielmehr essentielle Bestandteile gerade auch für urbanes Wohnen (in Zeiten des Klimawandels) dar. Eine planerische Berücksichtigung von Bäumen auf der Nördl. Wallhalbinsel sollte im weiteren Verfahren nicht durch die Darstellung von Kfz-Stellplatzflächen entfallen.	gen zu begrünen. Insgesamt sind 22 Bäume auf den drei öffentlichen Plätzen und acht Bäume auf der privaten Stellplatzanlage des Medienhauses festgesetzt.. Ein Allee-Charakter der mittigen Erschließungsstraße wurde nicht vorgesehen, da dies dem historischen Erscheinungsbild widerspricht und die Ansicht/Wirkung des denkmalgeschützten Ensembles verändert. Mit der Umsetzung des PIH-Konzeptes soll eine behutsame Entwicklung der NWHI erfolgen. Die Fläche und die historischen Bestandsgebäude werden als industriell geprägtes Gelände ohne Allee berücksichtigt. Die historische Wirkung soll bewahrt und auf diese Weise anerkannt werden.	
2. Hinweise zu Fassadenbegrünung □ Für das am südwestl. Ende vorgesehene „Medienhaus“ sollte eine (möglichst geschlossene) **Fassadenbegrünung** vorgesehen werden. Aufgrund seiner Formgebung (augenscheinlich mit Innenhof oder Lichthof) steht es im Gegensatz zu den alten und neuen Schuppengebäuden. Seine randliche Lage im Plangebiet stellt bereits den Übergang zum anschließenden Stadtgraben mit seinen grünen Uferbereichen dar und würde so einen „weichen Übergang“ in diesen Landschaftsraum herstellen.	Zu 2. Auch bei der Fassadengestaltung des Medienhauses werden die Ergebnisse des Wettbewerbes in den Bebauungsplan übernommen. Eine Fassadenbegrünung ist danach nicht vorgesehen. Bei der Farb- und Materialwahl (Ziegelmauerwerk oder Holzfassaden in dem Farbspektrum von Ockergelb, Rot bis Rot-braun und dunkelbraun) ist den umliegenden, prägenden Fassaden der Hafenschuppen Rechnung getragen worden die hier ihren Abschluss finden.	Nicht berücksichtigen
3. Hinweise zu Wegeverbindungen □ Die in der Begründung genannte öffentlich nutzbare **Rundwegmöglichkeit** um die gesamte Nördl. Wallhalbinsel entlang der Kaikanten (S. 5 und S. 6) wird von hier aus ausdrücklich begrüßt. Es ist zu hoffen, dass evt. privatwirtschaftliche Interessen, wie z.B. Bootsliegeplätze / Bootshafen etc., diesen positiven Ansatz einer allgemeinen Naherholungsmöglichkeit nicht konterkarieren werden. □ Es wird angeregt, eine **Wegeverbindung** entlang des Wallhafens zur „Eutiner Brücke“ – außerhalb des Straßenraumes – zu berücksichtigen, um die beiderseits des Stadtgrabens vorh. Erholungswege (Werftstraße und Lastadie) in südl. Richtung erreichen	Zu 3. Die Anregung, eine straßenunabhängige Wegeverbindung entlang des Wallhafens zur Eutiner Brücke vorzusehen, wird berücksichtigt. Im Bebauungsplan wird eine entsprechende Wegeführung festgesetzt.	Berücksichtigen

zu können. II. Zum Eingriff in die Natur Hinweise zu Umwelt- und Naturschutz Da das Plangebiet im Innenbereich liegt und das Plangebiet bereits bebaut ist, ist die sog. Eingriffsregelung nicht anzuwenden. Die im §1 (6) Nr. 7 genannten Belange sind jedoch gleichwohl zu berücksichtigen und in die Planung entsprechend den Ausführungen in den anderen Abschnitten einzubeziehen. III Artenschutz und Natura 2000 III a) Artenschutz Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt, als Grundlage für die Erstellung des gemäß Erläuterungsbericht Punkt 6 (Fachgutachten) vorgesehenen Artenschutzgutachtens eine aktuelle Erfassung der in oder an Gebäuden vorhandenen Fledermausquartieren und Vogelnistplätzen durchzuführen. So können die bei einem Rück-, Um- oder Ausbau der Schuppen ggf. artenschutzrechtlich erforderlichen Vermeidungs- und Ausgleichmaßnahmen flächenscharf und rechtssicher ermittelt werden. III b) Natura 2000 Westlich der Eisenbahnbrücke "Eutiner Brücke" (Stadtgraben) beginnt das FFH-Gebiet "Travetal". Die 2009 durchgeführte FFH-Vorprüfung ist nicht mehr aktuell und muss daher erneut durchgeführt werden. Für das FFH-Gebiet liegen inzwischen eine aktualisierte Fassung der Erhaltungsziele und ein Managementplan vor, die bei der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit zu berücksichtigen sind. Zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes zählt u.a. auch die „*Erhaltung eines großräumig vernetzten Gewässersystems mit unzerschnittenen Wanderstrecken entlang der Trave und ihrer Seitengewässer*“ zum Schutze von Fischottern. Bei Wanderungen von der unteren Trave über den Stadtgraben zur Traveförde (und in umgekehrter Richtung) müssen Fischotter die ausgedehnten und sehr naturfernen Hafenbereiche des Wallhafens und des Burgtorhafens überwinden. Der Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ (Stand 2017) führt u.a. folgende weitergehende Entwicklungsmaßnahmen an: *„6.3.10. Verbesserung der Trave für den Fischotter – Ausstiegshil-*	Zu II. Die Hinweise zu Natur- und Umweltschutz wurden gem. der Anforderungen des § 1 (6) Nr. 7 BauGB berücksichtigt. Der Empfehlung zur Erstellung eines Artenschutzgutachtens wurde gefolgt. Es liegt eine mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmte Artenschutzrechtliche Stellungnahme vor (Björn Leupolt, Heidemühlen, Juli 2019). Durch die Umsetzung der Planung wird keine zusätzliche Inanspruchnahme von Grund und Boden begründet. Das Plangebiet ist bereit vollständig versiegelt. Die einzelnen Umweltbelange sind im Umweltbericht zur Begründung abgearbeitet. Zu III. a) Der Empfehlung zur Erfassung potenzieller Fledermausquartiere und Vogelnistplätze wurde gefolgt. Das Artenschutzgutachten ermittelt die Fortpflanzungs- und Ruhestätten potenziell im Plangebiet vorkommender Vögel und Fledermäuse. Im Ergebnis werden detaillierte Ausgleichs- Vermeidungs- und CEF- Maßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt bzw. vertragliche gesichert. b) Die Hinweise zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes werden berücksichtigt. In der erneuten FFH-Vorprüfung (Planlabor Stolzenberg, Lübeck, August 2019) wird insbesondere auf die geänderte Fassung der Erhaltungsziele und des Managementplanes eingegangen. Die FFH-Vorprüfung ist bereits mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Als weitere artenschutzrechtlich relevante Art wurde der Fischotter betrachtet. Die Durchgängigkeit für Fischotter ist unter den das Plangebiet berührenden Brücken gegeben. Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die für die Realisierung von Ausstiegshilfen und Brückenunterquerungen vorgeschlagen werden. Gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ werden weitergehende Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung der Trave für den Fischotter empfohlen. Es wird ange-regt, Abschnitte mit steiler hoher Ufersicherung abzuflachen und bei Bohlenwerkserneuerun-gen alle 50 m eine Ausstiegshilfe oder von Fischottern nutzbare Konstruktionen wie Bermen oder Laufstege im Fluss vorzusehen, um dem Fischotter sichere Unterführungen von Straßen- und Bahnbrücken zu ermöglichen. Bei den weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen handelt es sich nicht um rechtverbindli-	Berücksichtigen Berücksichtigen Berücksichtigen

fen – *Vor allem in den Abschnitten mit steiler hoher Ufersicherung sollte das Traveufer abgeflacht und zu einer Ausstiegshilfe, gegebenenfalls in Verbindung mit Gehölzpflanzungen, gestaltet werden.* *…* *6.3.11. Verbesserung der Trave für den Fischotter – Bermen oder Laufstege* *Um dem Fischotter eine sichere Unterführung von Straßen- und Bahnbrücken bei fehlendem terrestrischem Pfad am Ufer zu ermöglichen, sollten Bermen oder Laufstege im Fluss installiert werden. Dies betrifft folgende Brücken an der Trave:* *Marienbrücke am Wallhafen,* *Brücke der Bahn am Wallhafen.“* Es sollte entsprechend geprüft werden, inwieweit Maßnahmen (wie z.B. bepflanzte Flöße mit Ausstiegshilfen im Bereich steiler Kaimauern; Bermen unter Marienbrücke und Eutiner Brücke) möglich sind, um Fischotter vor dem Ertrinkungstod zu bewahren und ihnen ein Durchwandern zu erleichtern.	che Verpflichtungen; die Maßnahmen können auf frei-williger Basis umgesetzt werden. Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsicht-lich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habi-tat bereits derzeit nicht geeignet. Durch die Umsetzung der mit Aufstellung des Bebauungs-planes 01.77.00 ermöglichten Vorhaben werden sich an diesem urbanen Standort die Licht- und Lärmemissionen sowie der Verkehr zusätzlich erhöhen. Darüber hinaus sollten bauliche Eingriffe in die denkmalgeschützten Kaimauern möglichst vermieden werden. Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfordert keine weitergehenden Entwicklungsmaß-nahmen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch auch unabhängig von der Aufstel-lung des Bebauungsplanes durch die Stadt möglich.	
IV - Zum Klimaschutz Zur Bemessung des geplanten zentralen BHKW ist die Erstellung eines Energieversorgungskonzeptes empfehlenswert. Zu betrachten ist die Versorgung sämtlicher bestehender und geplanter Gebäude. Des Weiteren ist hinsichtlich der umzubauenden und neu zu bauenden Gebäude sicherzustellen, dass die Vorgaben der jeweils geltenden ENEV eingehalten werden. Es sollte im weiteren Planverfahren das Schutzgut „globaler Klimaschutz“ im Umweltbericht berücksichtigt werden. Wir weisen darauf hin, dass der allgemeine Klimaschutz (hier insbesondere die zukünftige Energieversorgung des Wohngebietes) Thema des	Zu IV. Grundsätzlich liegt die Planung und Bemessung des BHKW zur Deckung des Energiegrundbedarfes im Zuständigkeitsbereich des Energieversorgers. Ein generelles Energieversorgungskonzept wird im Rahmen der Bauleitplanung nicht beauftragt, der Beschluss für diese Anforderung gilt für neue Verfahren. Die Vorgaben der ENEV (bzw. des GEG) werden im Rahmen der Objektplanung unter Beachtung denkmalpflegerischer Aspekte berücksichtigt und im Baugenehmigungsverfahren geprüft. Der Energieversorger ist bereits im Gespräch mit Objektplanern einzelner Vorhaben auf der NWHI um die entsprechenden Primärenergiewerte zu ermitteln. Dabei werden auch Möglichkeiten mit niedrigen Treibhausgas-	Teilweise berücksichtigen

Umweltberichtes sein sollte. Die Hansestadt Lübeck hat sich Ziele zum Klimaschutz gesetzt, die im Lübecker Klimaschutzkonzept von 2010 und diversen Bürgerschaftsbeschlüssen fixiert wurden. Der Planungsgrundsatz des § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe f BauGB ist den Umweltbelangen zugeordnet und damit auch Gegenstand der Umweltprüfung im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB und des Umweltberichts im Sinne des § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB. Im Umweltbericht sollte untersucht werden: - der grundsätzliche Energiebedarf der künftigen Bebauung - die passive und aktive Nutzung der Solarenergie - Möglichkeiten einer Energieversorgung mit niedrigen Treibhausgas-Emissionen (z.B. Wärmenetze, Kraft-Wärme-Kopplung) - allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise Der Bereich UNV bittet, den Umweltbericht wie folgt zu ergänzen: Es sollten die möglichen Auswirkungen der Planung auf Klimaschutz und Ressourcenverbrauch gemäß der o.g. Spiegelstriche beschrieben werden. Es sollten Möglichkeiten aufgezeigt werden, diese Auswirkungen zu minimieren. Die Ergebnisse sollten dann ins Planwerk einfließen. Ein Verzicht auf Maßnahmen oder Festsetzungen sollte begründet und ebenfalls hinsichtlich der Auswirkungen beschrieben werden. V - Gesundheitsschutz Immissionen: Luft Auf der nördlichen Wallhalbinsel herrscht aufgrund ihrer Lage im Stadtgebiet und den aktuellen Strukturen eine ungünstige bioklimatische Situation vor. Das liegt unter anderem am sehr hohen Versiegelungsgrad, wenigen Grünstrukturen und einem weitgehend verdichteten und versiegelten Umfeld (Gewerbegebiet, Hafenbetrieb, bzw. Innenstadt). Wenn die Wallhalbinsel nun als Wohn- und Kulturstandort entwickelt wird, ist aus Sicht des Gesundheitsschutzes die Verbesserung der bioklimatischen Situation vor Ort ein zentrales Anliegen. Der vorliegende städtebauliche Entwurf lässt noch viel Potential zur Verbesserung der bioklimatischen Situation. Selbstverständlich stellt der begrüßenswerte Ansatz des Erhalts der denkmalgeschützten Hafenschuppen keine einfachen Rahmenbedingungen für die oben genannten Belange dar. Trotzdem sollten die folgen-	Emissionen und alternative Energiegewinnungsarten geprüft und sollen, soweit denkmalpflegerische Aspekte diese zulassen, bei der Gebäudeplanung berücksichtigt werden. Es ist vorgesehen, u.a. durch Dämmungen und das Errichten von Gebäuden im Gebäude nach dem "Box-in-Box-Prinzip" den Energieverbrauch zu minimieren und möglichst energieeffizient zu bauen bzw. umzubauen. Das Schutzgut "globaler Klimawandel" wird im Umweltbericht unter dem Schutzgut Klima berücksichtigt. Im Hinblick auf die bestandsorientierte Umnutzung der denkmalgeschützten Schuppen ist das Optimum an Maßnahmen nicht umsetzbar. Das Bebauungsplanverfahren wurde 2018 eingeleitet. Die Anforderungen zum Klimaschutz gelten für neue Verfahren. Der Umweltbericht wird nach den gesetzlichen Vorgaben erstellt. Zu V. Die Anregungen zur Verbesserung des Bioklimas werden teilweise berücksichtigt. Die gestalterischen Vorgaben richten sich nach den Ergebnissen des Gutachterverfahrens zur Freiraumgestaltung und Grünordnung. Dort sind in Teilbereichen der öffentlichen Plätze und Wege Durchgrünungsmaßnahmen vorgesehen die als Bestandteil der planerischen Festsetzungen in die Planunterlagen übernommen werden. Fassaden- und Dachbegrünungen sind, auch aufgrund denkmalpflegerischer Vorgaben, nicht Gegenstand der grünordnerischen Planung. Die Stellplatzbilanz berücksichtigt bereits einen, gegenüber des Entwurfs der Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck reduzierten	Teilweise berücksichtigen

den Ansatzpunkte im weiteren Verfahren (auch Umweltprüfung) geprüft werden: Reduzierung der Stellplatzfläche: Im städtebaulichen Entwurf dominiert eine zentrale, große Verkehrsfläche. Dass diese wertvolle, knappe Fläche primär dem ruhenden bzw. fahrenden Verkehr vorbehalten wird, ist aus Sicht des Gesundheitsschutzes nicht attraktiv. Andere Funktionen, die mit Anforderungen an eine gewisse Aufenthaltsqualität verbunden sind, werden dadurch verdrängt. Dieses gilt insbesondere, da die Wallhalbinsel aufgrund ihrer zentralen Lage prädestiniert ist für die Funktion als Erholungsfläche für Touristen und Anwohner des bioklimatisch ungünstigen Umfeldes. Die Reduzierung der Stellplatzfläche zu Gunsten von Bäumen sollte im Rahmen der Umweltprüfung untersucht werden.	Schlüssel, insofern wurde die Bemessung der erforderlichen Stellplätze auf das absolut notwendige Maß reduziert. Viele der derzeit noch vorhandenen Angebote an den ruhenden Verkehr werden in Zukunft auf der NWHI zugunsten einer erhöhten Aufenthaltsqualität entfallen. So wird es keine Miet-Stellplätze oder Wohnmobilplätze mehr geben.	
Bepflanzung und Begrünung der Stellplatzfläche: Die zentrale, große Verkehrsfläche wird ohne jegliche Grünanteile geplant. Asphalt bzw. Stein speichert bis zu 30 Prozent der Wärme der Sonne, welche sie Stunden später wieder an die Umgebung abgeben. Eine Überhitzung und lufthygienische Belastung an heißen Tagen ist vorprogrammiert. Eine Teilentsiegelung und Bepflanzung (Verschattung) sollte im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft werden, um die Aufenthaltsqualität für Menschen zu erhöhen. Zwar bedeutet dieses eine Abweichung vom „ursprünglichen“ Erscheinungsbild, aber die Dominanz von vielen Automobilen im öffentlichen Raum stellt ebenfalls eine Abweichung dar.	Das Ergebnis des freiraumplanerischen Wettbewerbs sieht große Flächenanteile zwischen den Schuppen auf der Nordwestseite der NWHI als öffentlich zugängliche und mit Baumgruppen überstellte Bereiche vor. Die zentrale Erschließungsachse wird aus Gründen der Wahrung des historischen Ortsbildes nicht durch Baumpflanzungen gestört.	Nicht berücksichtigen
Dach- /Fassadenbegrünung: Auch Fassaden speichern viel Sonnenwärme, welche sie Stunden später wieder an die Umgebung abgeben. Dagegen helfen Fassadenbegrünungen. Als geeignet gelten laut Literatur insbesondere Industrie- und Gewerbegebäude: Unter besonderer Berücksichtigung der Architektur sollten geeignete, insbesondere großflächige Außenwände/-dächer baulicher Anlagen, mit hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen begrünt werden.	Dach- und Fassadenbegrünung sind nicht Ergebnis der hochbaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbe und werden daher im B-Plan nicht festgesetzt.	Nicht berücksichtigen
Immissionen: Lärm Nach Prüfung des vorliegenden Erläuterungsberichtes lehnt der Gesundheitliche Umweltschutz / Immissionsschutz das aktuell beschriebene Konzept für eine wohnbauliche Nutzung in Kombination mit der geplanten gewerblichen Nutzung der Hafenschuppen	Es wird ein Urbanes Gebiet gem. § 6a BauNVO festgesetzt. Das Urbane Gebiet dient der Schaffung gemischter Quartiere, in welchen Wohnnutzung und Gewerbenutzungen nebeneinander möglich sind. Damit verbunden sind zulässige Lärmwerte von tagsüber 63 dB und nachts 45 dB. Die Bedenken des Fachdienstes hinsichtlich Lärmimmissionen wurden berücksichtigt. Eine schalltechnische Untersuchung betrachtet die Auswirkungen auf sensible Nutzungsbereiche innerhalb und außerhalb des Plangebietes separat für die Bereiche Verkehr, Sport-Freizeit und Gewerbe und empfiehlt Maßnahmen	Berücksichtigen

ab. **Schuppen A:** Hier sollen u.a. Proberäume für Bands entstehen und es soll ein BHKW untergebracht werden. Des Weiteren soll auch ein gastronomischer Betrieb und geförderte Wohnungen angesiedelt werden. Diese Wohnungen werden sehr vielen verschiedenen und mitunter sehr störenden Lärmquellen ausgesetzt sein. **Schuppen B:** Hier sollen integrierte Wohn- und Arbeitsbereiche entstehen. Auch auf dieses Wohneigentum wirken unmittelbar die unterschiedlichen und mitunter sehr störenden Lärmquellen u.a. der Schuppen A und C ein. **Schuppen C:** Es soll eine Art Veranstaltungshalle entstehen, die flexibel für diverse Veranstaltungen und Musikprojekte nutzbar ist. In diesem Zusammenhang möchte der gesundheitliche Umweltschutz / Immissionsschutz auf die bereits bestehende Lärmproblematik der bauähnlichen Schuppen 6 und 9 verweisen. Bei lauteren nächtlichen Musikveranstaltungen (z.B. auch private Feiern oder öffentliche Tanzveranstaltungen) kommt es oftmals zu Beschwerden betroffener Anwohner, da ein ausreichender baulicher Schallschutz der Schuppen nicht gegeben ist. In diesem Zusammenhang müsste geklärt werden, ob die Hafenschuppen überhaupt baulich so hergerichtet werden können, damit sie den erhöhten schallschutztechnischen Anforderungen genügen können. **Schuppen D:** Hier soll im Rahmen eines Schallgutachtens geklärt werden, ob eine Wohnnutzung aufgrund der erhöhten Lärmbelastung durch den angrenzenden Gastronomiebetrieb „Strandsalon“ möglich ist. Unabhängig von den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung rät der Gesundheitliche Umweltschutz / Immissionsschutz von einer Wohnnutzung ab, da es sich bei dem „Strandsalon“ nicht nur um einen reinen Gastronomiebetrieb handelt. Es finden auch regelmäßig (ganzjährig) Veranstaltungen statt (z.B. nächtliche Tanzveranstaltungen und private Feiern), die bis weit nach 22:00 Uhr andauern können. Zusätzlich können auch ein paar Open Air Konzerte in der Sommersaison stattfinden. Es besteht erhebliches Konfliktpotential. **Schuppen F:** Grundsätzlich müssten, wie bereits zuvor erwähnt, Untersuchungen vorgenommen werden, inwieweit die Hafenschuppen überhaupt baulich schallschutztechnisch ertüchtigt werden können, so dass dort gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden können. Generell wird vom Gesundheitlichen Umwelt-	zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zeigt sich, dass für einen Teilbereich im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen gegenüber der einwirkenden erforderlich werden. Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 2 BauNVO in einigen Teilgebieten des Urbanen Gebietes entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) und § 10 BauNVO (Sondergebiete) Emissionskontingente LEK festgesetzt. Für Schuppen D wird ein Teilbereich ohne öffenbare Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet. Für Schuppen C werden für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Im gesamten Plangebiet sind Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gem. DIN 41009-1:2018 festgesetzt. Für dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume (wie z.B. Büro, Wohn- und Schlafzimmer) sind Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R'w,ges der Außenbauteile unter Berücksichtigung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel La,res zu stellen. Für zum Schlafen genutzte Räume sind ab einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämm-Maß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement R'w,res muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen. Für Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln Lr von größer gleich 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen – mit dem Ziel, in dem Außenwohnbereich den Beurtei-	

schutz/Immissionsschutz ein erhebliches Konfliktpotential gesehen, wenn die Hafenschuppen neben den anderen geplanten Nutzungen auch als Wohnraum genutzt werden sollen. Denkbar wäre aus Sicht des Immissionsschutzes höchstens die Zulassung einer begrenzten Anzahl von Betriebswohnungen, wenn eine Einstufung als Gewerbegebiet erfolgt.	lungspegel der Verkehrsgeräuscheinwirkung tags von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schutzwirkung für ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. Wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen unter Punkt a) bis c) abgewichen werden. Die Geräuscheinwirkung des **Sportboothafens** ist mit der geplanten Wohnbebauung vereinbar. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach 18. BImschV sind auch in den Ruhezeiten nicht zu erwarten. Aus den Ergebnissen der Prognose lässt sich ableiten, dass für den Tag außerhalb der Ruhezeiten ebenfalls nicht mit Überschreitungen der Richtwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung [4] zu rechnen ist.	

Nr. 30 Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Untere Abfallentsorgungsbehörde,15.01.2019		
Hinweis zum Umgang mit Abbruchmaterial Aus abfallrechtlicher Sicht sind folgende Bedingungen in den B-Plan mit aufzunehmen: - Sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Abbruchmaterial oder Bodenaushub anfallen sollte, ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde (uAB) der Hansestadt Lübeck vor Beginn der Maßnahme ein Entsorgungskonzept vorzulegen. - Die tatsächlich vorgenommene Verwertung bzw. Entsorgung ist der uAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. - 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 der Abfallentsorgungsbehörde zum Umgang mit Abbruchmaterial und zur Dokumentation der Verwertung bzw. Entsorgung werden berücksichtigt. In der Begründung werden die Anforderungen der Abfallentsorgungsbehörde aufgenommen.	Berücksichtigen

b) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne bebauungsplanrelevante Stellungnahmen:

Nr. 31 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 04.12.2018		
Durch die durch die vorliegenden Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Eine weitere Beteiligung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr ist nicht weiter notwendig.	Zur Kenntnis nehmen. In welchen Aspekten Belange der Bundeswehr berührt werden, geht aus der Stellungnahme nicht hervor.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 32 TenneT TSO GmbH, 04.12.2018		
Die Planung berührt keine von der TenneT TSO GmbH wahrzunehmenden Belange. Es ist keine Planung von der TenneT eingeleitet oder beabsichtigt. Zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand wird darum gebeten, die Tennet nicht weiter zu beteiligen.	Zur Kenntnis nehmen.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 33 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GM.SH), 06.12.2018		
Die der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR zugesandten Planunterlagen hat die GM.SH auf Belange des Landes Schleswig-Holstein hin überprüft und erhebt keine Einwände, da keine Landesliegenschaften betroffen sind.	Zur Kenntnis nehmen.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 34 Schleswig-Holstein Netz AG, Leitungsauskunft, 10.12.2018		
Die Planung berührt keine von der Schleswig-Holstein Netz AG wahrzunehmenden Belange des 110-kV Netzes der Schleswig-Holstein Netz AG. Es ist keine Planung der SH-Netz AG eingeleitet oder beabsichtigt. Zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand wird gebeten, die SH-Netz AG an diesem Verfahren nicht weiter zu beteiligen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Baubereich Leitungen ande-	Zur Kenntnis nehmen.	Zur Kenntnis nehmen

rer regionaler bez. Überregionaler Versorger vorhanden sein können.		

Nr. 35 Hauptzollamt Kiel, 11.12.2018		
Es werden keine Einwände gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes erhoben.	Zur Kenntnis nehmen	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 36 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), 12.12.2018		
Aus Sicht des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie sowie den vorliegenden Unterlagen stehen bergbauliche Belage der vorliegenden Planung nicht entgegen.	Zur Kenntnis nehmen	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 37 Handwerkskammer Lübeck, 12.12.2018		
Nach Durchsicht der übersandten Unterlagen teilt die Handwerkskammer mit, dass in vorliegender Angelegenheit aus Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Festsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung der betroffenen Betriebe erwartet.	Eine Beeinträchtigung von Handwerksbetrieben durch die beabsichtigte Planung findet nicht statt.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 38 Handelsverband Nord e.V. 20.12.2018		
Da davon auszugehen ist, dass Einzelhandel in dem Plangebiet eine untergeordnete Rolle einnehmen wird, trägt der Handelsverband Nord e.V. keine Anregungen oder Bedenken vor.	Zur Kenntnis nehmen.	Zur Kenntnis nehmen

Nr. 39	**Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung, 20.12.2018**	
Es wird sich für die Zuschrift und die Möglichkeit der Beteiligung im o.g. Verfahren bedankt. Seitens des Bereichs Haushalt und Steuerung der Hansestadt Lübeck werden keine Bedenken erhoben. Eine inhaltliche Stellungnahme folgt daher nicht.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen

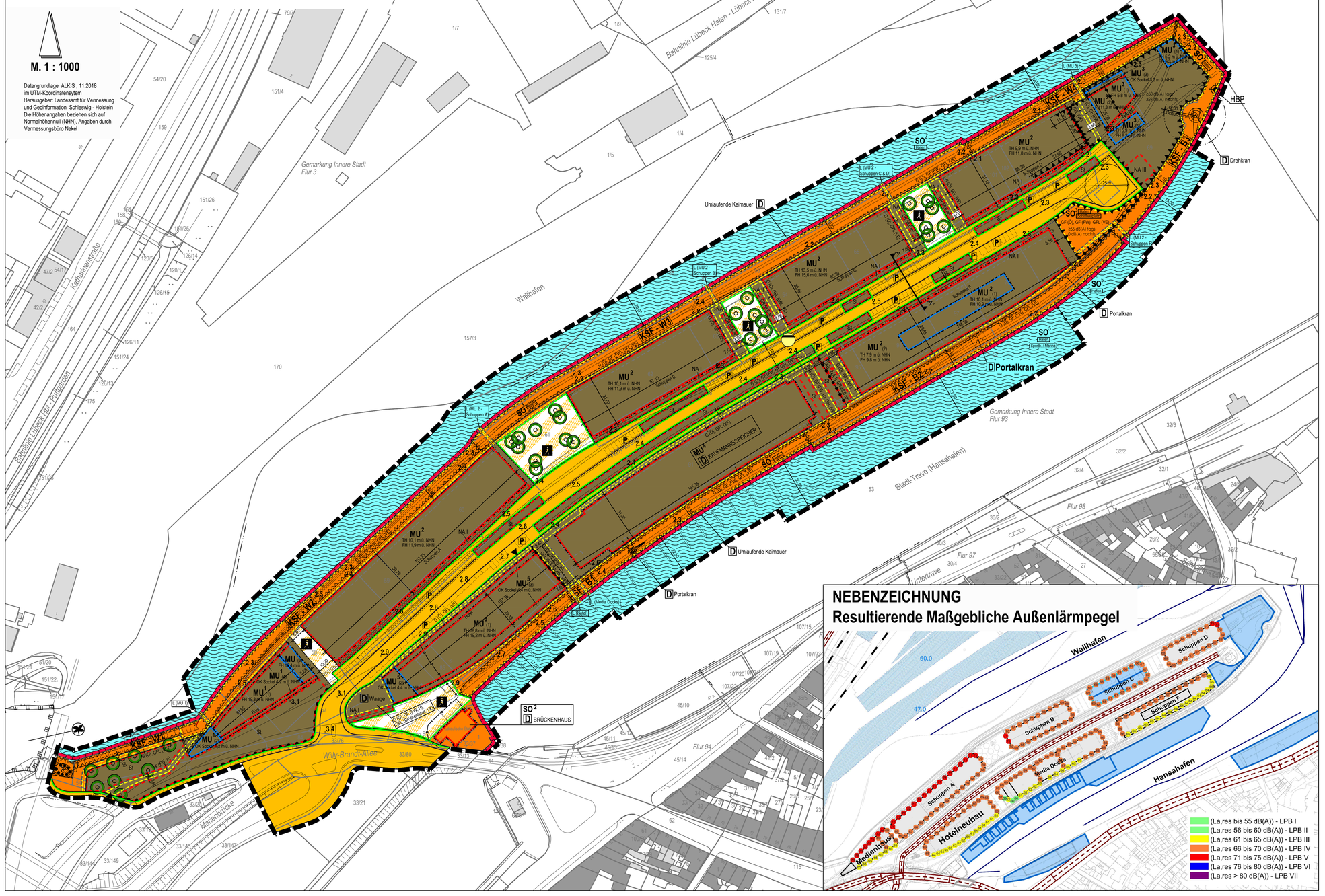
Nr. 40	**Bereich 2.530 Gesundheitsamt, 30.01.2019**	
Sollten sich aufgrund der Planungen Nutzungsänderungen ergeben, bei denen es sich um Gemeinschafts- oder medizinische Einrichtungen handelt, wird gebeten, das Gesundheitsamt als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.	Gemeinschafts- oder medizinische Einrichtungen sind nicht Gegenstand der Planung.	Zur Kenntnis nehmen

.
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung
in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Planlabor Stolzenberg

01.77.00 TEIL A - PLANZEICHNUNG

M. 1 : 1000

Datengrundlage ALKIS , 11.2018
im UTM-Koordinatensytem
Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig - Holstein
Die Höhenangaben beziehen sich auf Normalhöhennull (NHN), Angaben durch Vermessungsbüro Nekel



NEBENZEICHNUNG
Resultierende Maßgebliche Außenlärmpegel

TEIL B - TEXT

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BauGB, § 1 Abs. 4-9 BauNVO, § 6a Abs. 1 und 2 BauNVO, § 11 BauNVO, § 13a BauNVO)

a) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die gemäß § 6a (3) Nr. 1 und 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Vergnügungsstätten nicht zulässig.
b) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind oberirdische Garagenvollgeschosse nicht zulässig.
c) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO nicht zulässig.
d) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind unterirdische Geschosse ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie der gesondert gekennzeichneten Flächen zulässig.
e) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hiervon ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 m² und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbegebietsbetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 m² betragen.
f) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 1 ist ausschließlich eine Büronutzung zulässig.
g) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 5 ist ausschließlich eine Hotelnutzung mit zugehöriger Gastronomie zulässig.
h) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 ist ausschließlich der Betrieb eines gastronomischen Betriebes mit Kultur- Freizeit- und Musikveranstaltungen zulässig. Nebenanlagen, die der Durchführung des Betriebes dienen, sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bis zu einer maximalen Grundfläche von insgesamt 250 m² zulässig. Bühnenbauten sind ausschließlich an der südöstlichen und nordöstlichen Grundstücksseite zulässig. Beschallungsanlagen sind in nordwestliche und südwestliche Richtung auszurichten.

1.1 Sondergebiet Hafen (SO Hafen):
a) In allen Teilgebieten des Sondergebietes Hafen ist Güterumschlag nicht zulässig.
b) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 3 sind ein Bootsbauplatz und, sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, die Nutzung als Stellplatz für PKW zulässig.
c) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 4 sind hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag und Sportboothafen zulässig. Die Nutzung als Sportboothafen ist ausnahmsweise zulässig, sofern die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf denen diese Nutzung ebenfalls zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind.
d) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 5 sind hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag zulässig.
e) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 1 ist auf der nordwestlichen, dem Wallhafen zugewandten Seite, das Aufstellen von Güterwaggons ausnahmsweise zulässig, sofern dadurch der Hafenbetrieb nicht eingeschränkt wird.

2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 16 - 21a BauNVO)

2.1 Urbanes Gebiet:
In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes ergeben sich die zulässigen Grundflächen aus der durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und der festgesetzten Grundflächen für Nebenanlagen.

3 Bauweise, überbaubare Grundstücke (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB, § 22-23 BauNVO)

3.1 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 2 und MU 4 sind Rücksprünge der Fassaden oberhalb der Sockel um bis zu 3,7 m parallel zu den festgesetzten Baulinien (Außenkanten der Sockel) zulässig.

3.2 Die Oberkanten der Erdgeschossfußböden sind oberhalb der Oberkanten der den Baufeldern jeweils zugeordneten Sockelzonen auszubilden. Die Vorgaben zum Hochwasserschutz sind zu beachten.

3.3 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 (4), MU 5 (3) und MU 5 (2) sind begehbare, durchgängige Sockelzonen mit Oberkanten zwischen 4,0 m und 4,4 m ü. NHN auszubilden (entspricht 0,9 m bis 1,3 m über vorhandenem Gelände). Die Ausbildung des Sockels über nur einen Teil der Gebäudelänge ist zulässig, sofern Treppenaufgänge auf den Sockel sowie Rampen zur Herstellung der Barrierefreiheit dieses erfordern.

3.4 Die Baulinien in den Teilgebieten MU 1 (1), MU 1 (3), MU 1 (4) und MU 5 (1) dürfen entlang der Längsseiten durch Balkone bis zu 1,20 m überschritten werden.

3.5 Von den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen können Ausnahmen für die Ausbildung von Treppen- und Zugangsanlagen sowie Aufzügen auf die Rampen zugelassen werden.

3.6 Die Mindestflußbodenhöhe für Räume mit Wohnnutzung beträgt 3,0 m ü. NHN, die Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung beträgt 2,5 m ü. NHN und die Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2,5 m ü. NHN.

4 Nebenanlagen, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 (Abs. 1 Nr. 4, 12 und 22, BauGB, §§ 12 und 14 BauNVO)

4.1 In den Bauzonen für Nebenanlagen NA I ist ausschließlich das Aufstellen von originalen Eisenbahnwaggons als offene Rungenwagen oder als geschlossene Güterwagen zulässig. Zulässige Nutzungen der Lager- und Abstellräume der jeweils zugehörigen Hauptgebäude. Ausnahmsweise können gastronomische Nutzungen zugelassen werden. Im Plangebiet sind insgesamt max. 14 Waggons (max. 7 offene Rungenwagen und max. 7 geschlossene Güterwagen) mit einer Länge von jeweils max. 15,5 m und einer Höhe von max. 4,3 m ab Oberkante Gleis für geschlossene Wagen und 3,3 m ab Oberkante Gleis für offene Rungenwagen zulässig. Die Waggons müssen auf den vorhandenen Gleisen im Plangebiet platziert werden und sind ortsfest zu verankern. Innerhalb der Flächen für Nebenanlagen sind Aufgänge/Aufzüge zur Eingangsebene vor den Gebäuden und auf die Güterwaggons zulässig.

4.2 Im Teilgebiet MU 2 ist auf der dem Schuppen C südwestlich vorgelagerten Fläche des MU die Errichtung technischer Einrichtungen (z.B. Schaltkästen, Be- und Entlüftungsrohre) für eine Abwasser-Pumpstation zulässig.

4.3 In den Bauzonen für Nebenanlagen NA II sind ausschließlich bauliche Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern zulässig. Ausnahmsweise sind innerhalb der baulichen Anlagen technische Einrichtungen zulässig, die der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen.

4.4 In der Bauzone für Nebenanlagen NA III sind Lagergebäude in Form von doppelt gestapelten Standardcontainern mit einer Gesamthöhe von max. 7,3 m ü. NHN zulässig. Sonstige Lagergebäude sind mit einer Gesamthöhe von insgesamt max. 5,9 m ü. NHN zulässig.

4.5 In der Bauzone für Nebenanlagen NA IV ist eine transparente Überdachung ohne eigene Begrenzungswände zwischen den angrenzenden Hauptbaukörpern in einer Höhe von maximal 5,9 m ü. NHN zulässig.

4.6 Außerhalb festgesetzter Baufelder sind allgemein zulässige Nebenanlagen in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 auf einer Grundfläche von insgesamt max. 250 m² zulässig.

4.7 Private Stellplätze sowie private Einrichtungen und Anlagen zur Abfallsammlung und -beseitigung sind ausschließlich in der mit „St" bezeichneten Teilen des Urbanen Gebietes sowie in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 4 zulässig.

4.8 Oberirdische Garagen sind im Plangeltungsbereich unzulässig.

4.9 Zur Bewirtschaftung des Brückenhauses ist die Anordnung von bis zu 3 PKW-Stellplätzen, senkrecht zum Brückenhaus, an der südwestlichen Gebäudeseite, im dem Brückenhauseingang naheliegendsten Bereich innerhalb der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer" zulässig.

5 Geh- Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 (1) Nr. 21 BauGB)

5.1 Auf den mit „G (Ö)" bezeichneten Flächen besteht ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit. Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Öffentlichkeit, diese Flächen ebenfalls zum Radfahren zu nutzen.

5.2 Die mit „GF (Hafen)" bezeichneten Flächen sind mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Hafenbehörde zu belasten.

5.3 Die mit „GF (FW)" zugunsten Feuerwehr bezeichneten Flächen sind mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Feuerwehr zu belasten.

5.4 Die mit „GFL (VE)" bezeichneten Flächen sind mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.

5.5 Auf den mit NA I gekennzeichneten Flächen zur Aufstellung von Eisenbahnwaggons besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.6 Auf den mit NA II gekennzeichneten Flächen für Nebenanlagen besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.7 Auf der dem Schuppen F nordöstlich vorgelagerten Fläche des Teilgebietes MU 2 besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.8 Im Teilgebiet MU 2 besteht auf der dem Schuppen C südwestlich vorgelagerten Fläche des MU ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit, sofern die Flächen nicht durch technische Einrichtungen der Pumpstation überbaut sind.

5.9 Die mit „L" bezeichneten Flächen sind mit Leitungsrechten in iener Breite von 2 m zugunsten der benannten Anlieger zu belasten.

6 Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 (1) Nr. 25a und b BauGB)

6.1 Die zur Erhaltung festgesetzte Baumgruppe ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen und nach Abgang innerhalb eines Jahres durch einen großkronigen, standort- und klimawandelangepassten Baum zu ersetzen.

6.2 Auf der Stellplatzfläche in dem Teilgebiet MU 1 sind insgesamt acht großkronige,standort- und klimawandelangepasste Laubbäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang in gleicher Art zu ersetzen.
Von den in der Planzeichnung vorgesehen Standorten der Bäume kann jeweils innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und innerhalb der privaten Stellplatzfläche des Teilgebietes MU1 abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern. Durch Baumpflanzungen dürfen weder die Befahrbarkeit der Haferflächen, noch dürfen durch Wurzeln die Bestandteile der Kaimauer sowie deren bauliche Unterhaltung eingeschränkt werden.
Für die Pflanzgruben ist ein Bodenaustausch bis mindestens zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Pflanzgrube von mindestens 6 m² und einem Volumen von 12 m³ von jeglicher Versiegelung freizuhalten und gegen Überfahren zu schützen.
Bei Neupflanzungen ist die Baumart gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen" sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen.

7 Festsetzung von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

7.1 Verkehrslärm

Im gesamten Plangebiet sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

a) Für dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume (wie z.B. Büros, Wohn- und Schlafzimmer) sind Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmaße R'w,ges der Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten gem. DIN 4109-1:2018 für die in der Nebenzeichnung „Resultierende Maßgebliche Außenlärmpegelbereiche" dargestellten Anforderungen, zu stellen.

Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach DIN 4109:2018	
Raumart	Gesamt bewertetes Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ dB
Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien	$L_{a,res}$ - 25
Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches	$L_{a,res}$ - 30
Büroräume und Ähnliches	$L_{a,res}$ - 35
Mindestens einzuhalten sind $R'_{w,ges}$ von 35 dB für Bettenräume in Krankenhausanstalten und Sanatorien und $R'_{w,ges}$ von 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches, sowie Büroräume und Ähnliches	

b) Für zum Schlafen genutzte Räume sind ab einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämmaß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement R'w,res muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen.

c) Für Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln Lr ≥ 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen - wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen - mit dem Ziel, in dem Außenwohnbereich den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuscheinwirkung tags von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schutzwirkung ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen unter Punkt a) bis c) abgewichen werden.

7.2 Gewerbelärm

In dem geplanten Baugebiet gem. § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) sind Gewerbebetriebe sowie soziale, kulturelle und andere Einrichtungen zulässig, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Ein entsprechender Nachweis ausreichenden Schallschutzes ist im Rahmen vorhabenbezogener Genehmigungsverfahren zu erbringen.

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden gem. § 1 Abs. 4 Ziff. 2 BauNVO in den Baugebieten entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) und § 10 BauNVO (Sondergebiete) Emissionskontingente LEK festgesetzt.
Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK tags (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) nicht überschreiten.

Emissionskontingente L_{EK} tags und nachts			
Teilgebietsbezeichnung	**Größe in m²**	**L_{EK} tags dB (A)/m²**	**L_{EK} nachts dB (A)/m²**
MU 3	3.752	60	59
SO 2 Schiffbauplatz	815	65	0

Nachweis:
a) Der für den Betrieb zulässige Schallleistungspegel wird aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Emissionskontingent berechnet.
b) Der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten nach TA Lärm wird aus dem zulässigen Schalleistungspegel nach a) berechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile sind unter Berücksichtigung von vorhandenen Gebäuden nach dem alternativen Verfahren entsprechend ISO 9613-2:1996 vorzunehmen. Die Quellhöhe ist in 1,0 m über Gelände/Flur anzunehmen.
c) Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nach b) nicht überschreiten.

Schuppen D/MU 2
In dem gekennzeichneten Bereich (vgl. Abb. 1 der Begründung) ist ausreichender Schutz gegenüber Gewerbegeräuschen aus den benachbarten Gewerbebetrieben für die Nacht herzustellen, indem hier keine öffnenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 4109) angeordnet werden. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden (z.B. Büroräume).

Schuppen C/MU 2
Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden im Baugebiet entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) für das Teilgebiet MU 2/ Schuppen C folgende, nach Innenpegeln differenzierte, schalltechnische Anforderungen an Bauteile festgesetzt:

Tabelle A 2: **Schalltechnische Anforderungen an Schuppen C betriebliche und bauliche Varianten**

Emissionskennwerte nach VDI 3770				Bauliche Kennwerte		
Betrieb exempl.	Innenpegel L_I dB (A)		ΔL dB	Bauteil	Resultierendes Schalldämm-Maß $R'_{w,res} + C_{tr}$ dB	Variante
1	Klassik / Jazz	tags ≤ 86	≤ 7	Dach	≥ 32	Bestand
				Massivwand West	≥ 43	
	-	nachts ≤ 70		Fassade Nord	≥ 15	
				Fassade Süd	≥ 15	
2	Klassik / Jazz / Rock	tags ≤ 94	≤ 7	Dach	≥ 32	Einschalige Ertüchtigung
				Massivwand West	≥ 43	
	Klassik / Jazz	nachts ≤ 86		Fassade Nord *)	≥ 21	
				Fassade Süd *)	≥ 21	

L_I Für den Betriebszustand zeitlich und örtlich gemittelte A-bewerteter Schallpegel nach DIN 45641
$L_I = L_{AFeq} + K_T = L_{AFTeq} - L_{AFeq}$
R'_w bewertetes Schalldämm-Maß am Bau
C_{tr} Spektrum-Anpassungswert für tieffrequentes Spektrum 2 nach EN ISO 717-1
$\Delta L = L_{AFTeq} - L_{AFeq}$ Pegeldifferenz als Kriterium für die Tieferlastigkeit des Geräusches in Anlahnung an DIN 45680
*) Für offenbare Türen ist zusätzlich ein Windfang als Schallschleuse analog VDI 3726 auszubilden

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

8 Gebäudegestaltung und Dachaufbauten

8.1 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 und MU 5 ist das Erdgeschoss mit einer lichten Höhe von mind. 3,0 m ab Oberkante Sockel auszubilden.

8.2 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 und MU 5 sind Fassaden als Ziegelmauerwerk oder als Holzfassaden in dem Farbspektrum von Ockergelb, Rot bis Rot-braun und dunkelbraun auszuführen. Andere Materialien sind bis zu einem Anteil von max. 10% je Fassadenseite zulässig. Fenster, Türen, sonstige verglaste Bauteile sind von dieser Regelung ausgenommen.

8.3 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die Fassaden in Material und Farben den Bestandsgebäuden anzugleichen. Farbbezugsbasis ist der jeweilige Urzustand vor der Sanierung. Der Urzustand ist vor Beginn von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen in geeigneter Weise zu dokumentieren und den Bauantragsunterlagen beizufügen.

8.4 In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 sind zusätzlich Holzfassaden im Farbspektrum von Erdfarben zulässig. Für Nebenanlagen sind ebenfalls Stahl, Glas sowie Kunststoff als Fassaden- und Dachmaterialien zulässig.

8.5 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die Sockel als steinerne begehbare Flächen ohne vertikal parzellierende Abgrenzungen (z.B. Einfriedungen, Mauern, Hecken, Sichtschutzwände) auszubilden.

8.6 Die Nebenanlagen zur Unterbringung von Fahrrädern in den Bauzonen für Nebenanlagen NA II sind je Bauzone in einer Flucht zueinander und einheitlich mit Tonnen- oder Satteldach, mit einer maximalen Gebäudehöhe von 2,8 m über Gelände und aus Metall zu errichten.

8.7 Bauordnungsrechtlich notwendige Fallschutzgeländer auf den Sockeln sind als einfache Geländer aus Flachstahl und einer mittleren Querstrebe auszubilden. Mauern und andere Geländer mit der Wirkung von geschlossenen Flächen sind unzulässig.

8.8 Einfahrten zu unterirdischen Geschossen müssen in der Fassadenebene durch Tore geschlossen werden. Diese sind gestalterisch in der Fassade zu integrieren.

8.9 Technische Aufbauten, deren Einhausung und Technikgeschosse sind oberhalb der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe unzulässig.

8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit dunkelgrauen oder anthrazitfarbigen, besandeten oder geschieferten Dacheindeckungsbahnen auszubilden. Solaranlagen können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals /Sachgesamtheit „Rehderssche Hafenanlage von 1900" verursacht wird.

8.11 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 2 ist eine Erhöhung der durch die Giebelscheiben begrenzten Dachflächen für eine Aufdachdämmung um bis zu 0,4 m gegenüber den Bestandshöhen zulässig.

9 Werbeanlagen

9.1 Werbeanlagen sind ausschließlich innerhalb der Baugrenzen und an der Stätte der Leistung zulässig.

9.2 Gem. § 34 Abs. 4 der Bundeswasserstraßengesetzes dürfen Anlagen und ortsfeste Einrichtungen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern, oder Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder andere Irritationen behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus dürfen weder rote, gelbe, grüne, blaue mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen o.ä. sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

III. VERHÄLTNIS ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN

10 Ersetzen des Bebauungsplanes 01.75.00

Der Bebauungsplan 01.77.00 ersetzt in seinem Geltungsbereich den Bebauungsplan 01.75.00. Der Bebauungsplan 01.75.00 tritt mit Rechtskraft des Bebauungsplanes 01.77.00 außer Kraft.

IV. HINWEISE

A Potenzielles Gasvorkommen
Bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, welche die Belüftung des Gebäudes (z.B. Gebäudeabdichtungen/Isolierungen) beeinflussen können, sind Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen und auf die Notwendigkeit von ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu prüfen.
Der Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.

B Kaianlagen
Durch die Herstellung und die Konstruktion von Gebäuden und Anlagen darf keine statische Belastung auf die Kaimauern erfolgen. Bei Gründungsarbeiten sind geeignete Verfahren zu wählen. Alle Maßnahmen an den Kaimauern oder mit potenziellen Auswirkungen auf die Kaimauern sind mit der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, abzustimmen. Dies gilt auch für die Regenwasserentwässerungsleitungen unterhalb des Kaimauerstreifens und ihre Auslaufbauwerke in den Wall- und/oder Hansahafen.

C Hochwasser
Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz weist darauf hin, dass wesentliche Teile der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Überflutungsbereich der Ostsee und damit in einem Risikogebiet gem. § 73 Abs. 1 WHG liegen. Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand betrug 3,35 m ü.NHN (13.11.1872).
In dem Gebiet sind Maßnahmen erforderlich, die der Vermeidung oder Verringerung von Hochwasserschäden dienen. Grundsätzlich dürfen bauliche Anlagen in Risikogebieten nur errichtet werden, wenn die zur Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlagen durchgeführt werden. Als erforderlich wird eine gewisse Mindesthöhe für die Bebauung angesehen, die dem Referenzwasserstand für ein Wiederkehrintervall von 200 Jahren entspricht und für einige Fälle einen Zuschlag von 0,50 m beinhalten soll.

Zur Vermeidung des Bauverbotes gem. § 82 Abs. 1 LWG werden folgende Festsetzungen getroffen:
- Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung NHN +3,0 m
- Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung NHN +2,5 m
- Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege NHN +2,5 m

Andere bauliche Maßnahmen sind denkbar und unterliegen der Prüfung durch die Untere Küstenschutzbehörde im Einzelfall.
Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist.

Der Nachweis der Hochwassersicherheit sowie die Standsicherheit der Gebäude gegen Hochwasser erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.
Aufenthaltsräume bis zu einer Höhe bis 2,5 m ü.NHN sind hochwassersicher herzustellen. Die Mindestflußbodenhöhe für Räume mit Wohnnutzung beträgt 3,0 m ü. NHN, die Mindestflußbodenhöhe für Räume mit Gewerbenutzung beträgt 2,5 m ü. NHN, die Mindestflußbodenhöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2,5 m ü. NHN.

D Wasserstraßen
Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erforderlich.
Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.
Von der Wasserfläche sollen weder rote, gelbe, grüne oder blaue noch mit Natriumdrucklampen direkt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, Baustellenbeleuchtungen usw. sind je nach ihrer Ausrichtung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee für die Bundeswasserstraße Trave bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt für den Hansahafen und Wallhafen zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

E Kampfmittel
Mit Bescheid vom 19.06.2019 hat das LKA/Kampfmittelräumdienst die Kampfmittelfreiheit für das Plangebiet bescheinigt. Es handelt sich um keine Kampfmittelverdachtsfläche. Die mit diesem Bescheid verbundene Freigabe von Bauarbeiten ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren begrenzt. Nach Ablauf dieser Frist ist bei Bauplanungen eine erneute Auskunft zur Kampfmittelbelastung beim LKA/Kampfmittelräumdienst einzuholen.

F Altlasten
Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten.
Anfallender Bodenaushub ist nach Mutterboden und Unterboden zu trennen und zu beurteilen Sofern bei Baumaßnahmen Verunreinigungen auffällig werden die auf einen Altlastenverdacht hinweisen, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde (UBB) umgehend zu informieren und eine Neubewertung der Verunreinigung vorzunehmen.
Eingriffe in den Boden sind von einem nach § 18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen zu begleiten und im Vorfeld mit der UBB der Hansestadt Lübeck abzustimmen. Flächenentsiegelungen sollen sich auf die zur Bepflanzung vorgesehenen Bereiche beschränken. Bei geplanten Baumpflanzungen ist zur Herstellung der Pflanzgrube mindestens ein Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen.
Nutzpflanzen sind vorsorglich in Pflanzkästen in Form von Hochbeeten o.ä. ohne Kontakt zu den im Untergrund vorhandenen Auffüllungen zu ziehen. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Auf das Pflanzen von Obstbäumen ist zu verzichten.
Gem. § 49 WHG i.V. m. § 40 LWG sind Erdaufschlüsse, (Bohrungen, Sondierungen und Erdarbeiten) bei der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Das Ausbringen von Herbiziden ist unzulässig.

G Abfall
Die Untere Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck (UAB) weist darauf hin, dass der UAB vor Beginn von Maßnahmen ein Entsorgungskonzept vorzulegen ist, sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub anfallen. Die tatsächliche Verwertung bzw. Entsorgung ist der UAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. Sofern Abfälle nicht verwertet werden können, sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger zu übergeben. Für mehr als 10 m³ Bau- und Abbruchabfälle ist der UAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen. Gemäß Altholzverordnung (AltholzV) Anhang III sind imprägnierte Altholzsortimente aus dem Garten- und Landschaftsbau und viele Altholzsortimente aus dem Abbruch der Altholzkategorie IV und damit dem Abfallschlüssel 170204* (AVV) zuzuordnen (ausführlich siehe Begründung, S. 49 f.)

H Archäologie
Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz S-H vorzunehmen. Aufgrund der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale

TEIL A - PLANZEICHNUNG

ZEICHENERKLÄRUNG

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalte (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB §§1, 6a, 11 BauNVO)

- MU — Urbane Gebiete (§ 6 a BauNVO)
  - Hotel — Hotel
  - Büro — Bürogebäude
- SO — Sonstige Sondergebiete mit besonderer Zweckbestimmung (§ 11 BauNVO)
  - Schiffbauplatz — Schiffbauplatz
  - Hafen. — Hafennutzung
  - H. Hafen — Historischer Hafen
  - Sportb. / Marina — Sportboothafen / Marina
  - W.-Plätze — Warteliegeplätze

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

- TH 10,1 m ü. NHN — Maximal zulässige Traufhöhe, z.B. 10,1 m über Normalhöhennull (NHN)
- FH 11,9 m ü. NHN — Maximal zulässige Firsthöhe, z.B. 11,9 m über Normalhöhennull (NHN)
- OK Sockel 4,4 m ü. NHN — Oberkante Sockel in m über Normalhöhennull (NHN), z.B. 4,4 m ü. NHN
- GR — max. zulässige Grundfläche

Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)

- Baulinie
- Baugrenze

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
- Bereich für Fußgänger- und Radfahrer
- Tiefgaragen- / Stellplatzzufahrt
- Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Flächen für Versorgungsanlagen, für Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

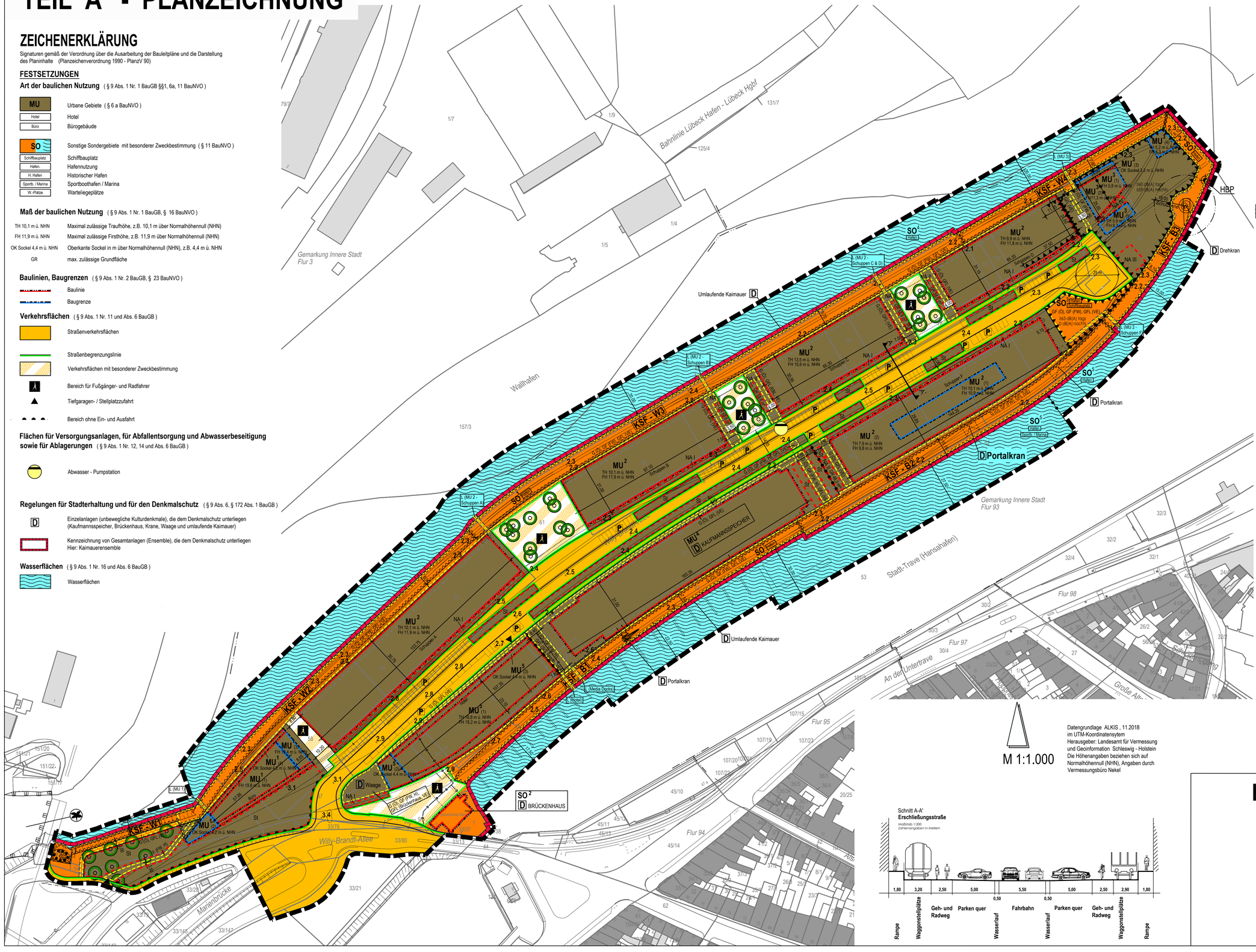
- Abwasser - Pumpstation

Regelungen für Stadterhaltung und für den Denkmalschutz (§ 9 Abs. 6, § 172 Abs. 1 BauGB)

- D — Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen (Kaufmannsspeicher, Brückenhaus, Krane, Waage und umlaufende Kaimauer)
- Kennzeichnung von Gesamtanlagen (Ensemble), die dem Denkmalschutz unterliegen Hier: Kaimauerensemble

Wasserflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 und Abs. 6 BauGB)

- Wasserflächen



FORTSETZUNG ZEICHENERKLÄRUNG

Anpflanzungen und Bindungen für Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a + b BauGB)

- Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern
- Anpflanzung von Bäumen

Sonstige Planzeichen

- Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)
- NA I / St / TGa — Nebenanlagen, z.B. I / Stellplätze / Tiefgarage
- G/F/L (Ö, FW, H, EBL, VE, SO Sportb.) — Mit Geh- (G) oder/und Fahr- (F) oder/und Leitungsrechten (L) zu belastende Fläche gem. § 9 Abs. 1 Satz 21 und Abs. 6 BauGB
  Ö = Öffentlichkeit, FW = Feuerwehr, H = Hafen,
  EBL = Entsorgungsbetriebe Lübeck, VE = Ver- und Entsorgungsträger
  SO Sportb. = Sondergebiet 6 mit der Zweckbestimmung Sportboothafen / Marina
- KSF - W1 — Umgrenzung der von Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen für die Konstruktion der Kaimauern (KSF - Kaischutzfläche) mit Bezeichnung des Kaimauerabschnittes, z.B. W1
- Bereiche mit besonderer Schallschutzvorkehrung
- ≥60 dB(A) tags ≥50 dB(A) nachts — Emissionskontingente L_{EK} tags und nachts
- 25 m — Vermaßung in m
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- FFH-Gebiet gem. Richtlinie 92/43/EWG
- HBP — Höhenbezugspunkt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- Versorgungsleitungen (Stromkabel) unterirdisch

DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

- Flurstücksgrenzen (vorhanden)
- Vorhandene Bebauung
- Künftig entfallende Gebäude
- Flurgrenzen
- 72/1 — Flurstücksnummern
- 2.6 — Höhenpunkte (in m ü.NHN)
- Sonstige vorhandene Bäume
- P — Öffentliche Parkplätze
- Sichtdreieck
- A — A' — Lage Schnittdarstellung

M 1:1.000

Datengrundlage ALKIS , 11.2018
im UTM-Koordinatensystem
Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig - Holstein
Die Höhenangaben beziehen sich auf Normalhöhennull (NHN), Angaben durch Vermessungsbüro Nekel

Schnitt A-A'
Erschließungsstraße
Maßstab 1:200
Zahlenangaben in Metern

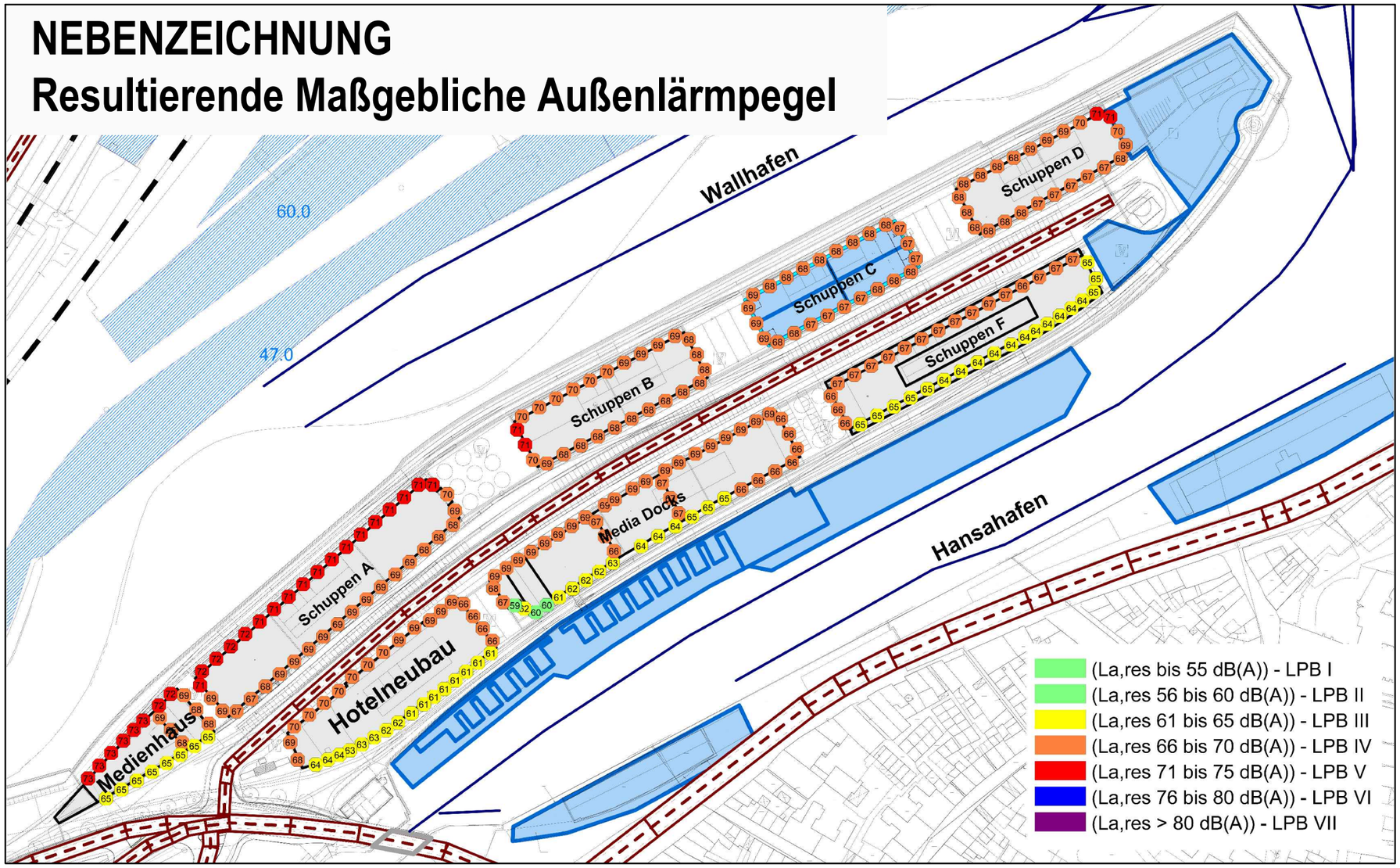
HANSESTADT LÜBECK
BEBAUUNGSPLAN 01.77.00
NÖRDLICHE WALLHALBINSEL

Satzungsausfertigung 25.08.2022

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

Bearbeitungsstand 14.06.2022 Planlabor Stolzenberg

NEBENZEICHNUNG
Resultierende Maßgebliche Außenlärmpegel



BEBAUUNGSPLAN 01.77.00
NÖRDLICHE WALLHALBINSEL

Stand des Verfahrens : **Satzungsausfertigung 25.08.2022**
Stand: 14.06.2022

ANLAGE 4

Bebauungsplan 01.77.00
- Nördliche Wallhalbinsel -

TEIL B - Text (Auszug aus dem Planoriginal)

Fassung zum Satzungsbeschluss / Stand: 14.06.2022

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BauGB, § 1 Abs. 4-9 BauNVO, § 6a Abs. 1 und 2 BauNVO, § 11 BauNVO, § 13a BauNVO)

a) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die gemäß § 6a (3) Nr. 1 und 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Vergnügungsstätten nicht zulässig.

b) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind oberirdische Garagenvollgeschosse nicht zulässig.

c) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO nicht zulässig.

d) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind unterirdische Geschosse ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie der gesondert gekennzeichneten Flächen zulässig.

e) In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hiervon ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 m² und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbegebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 m² betragen.

f) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 1 ist ausschließlich eine Büronutzung zulässig.

g) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 5 ist ausschließlich eine Hotelnutzung mit zugehöriger Gastronomie zulässig.

h) In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 ist ausschließlich der Betrieb eines gastronomischen Betriebes mit Kultur- Freizeit- und Musikveranstaltungen zulässig. Nebenanlagen, die der Durchführung des Betriebes dienen, sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bis zu einer maximalen Grundfläche von insgesamt 250 m² zulässig. Bühnenbauten sind ausschließlich an der südöstlichen und nordöstlichen Grundstücksseite zulässig. Beschallungsanlagen sind in nordwestliche und südwestliche Richtung auszurichten.

1.1 Sondergebiet Hafen (SO Hafen):

a) In allen Teilgebieten des Sondergebietes Hafen ist Güterumschlag nicht zulässig.

b) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 3 sind ein Bootsbauplatz und, sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, die Nutzung als Stellplatz für Pkw zulässig.

c) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 4 sind hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag und Sportboothafen zulässig. Die Nutzung als Sportboothafen ist ausnahmsweise zulässig, sofern die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf denen diese Nutzung ebenfalls zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind.

d) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 5 sind hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag zulässig.

e) In dem Teilgebiet des Sondergebietes Hafen SO 1 ist auf der nordwestlichen, dem Wallhafen zugewandten Seite das Aufstellen von Güterwaggons ausnahmsweise zulässig, sofern dadurch der Hafenbetrieb nicht eingeschränkt wird.

2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 16 – 21a BauNVO)

2.1 Urbanes Gebiet

In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes ergeben sich die zulässigen Grundflächen aus der durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und der festgesetzten Grundflächen für Nebenanlagen.

3 Bauweise, überbaubare Grundstücke (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB, § 22-23 BauNVO)

3.1 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 2 und MU 4 sind Rücksprünge der Fassaden oberhalb der Sockel um bis zu 3,7 m parallel zu den festgesetzten Baulinien (Außenkanten der Sockel) zulässig.

3.2 Die Oberkanten der Erdgeschossfußböden sind oberhalb der Oberkanten der den Baufeldern jeweils zugeordneten Sockelzonen auszubilden. Die Vorgaben zum Hochwasserschutz sind zu beachten.

3.3 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 (4), MU 5 (3) und MU 5 (2) sind begehbare, durchgängige Sockelzonen mit Oberkanten zwischen 4,0 m und 4,4 m ü. NHN auszubilden (entspricht 0,9 m bis 1,3 m über vorhandenem Gelände). Die Ausbildung des Sockels über nur einen Teil der Gebäudelänge ist zulässig, sofern Treppenaufgänge auf den Sockel sowie Rampen zur Herstellung der Barrierefreiheit dieses erfordern.

3.4 Die Baulinien in den Teilgebieten MU 1 (1), MU 1 (3), MU 1 (4) und MU 5 (1) dürfen entlang der Längsseiten durch Balkone bis zu 1,20 m überschritten werden.

3.5 Von den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen können Ausnahmen für die Ausbildung von Treppen- und Zugangsanlagen, Aufzügen auf die Rampen zugelassen werden.

3.6 Die Mindestfußbodenhöhe für Räume mit Wohnnutzung beträgt 3,0 m ü. NHN, die Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung beträgt 2,5 m ü. NHN und die Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2,5 m ü. NHN.

4 Nebenanlagen, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 (Abs. 1 Nr. 4, 12 und 22, BauGB, §§ 12 und 14 BauNVO)

4.1 In den Bauzonen für Nebenanlagen NA I ist ausschließlich das Aufstellen von originalen Eisenbahnwaggons als offene Rungenwagen oder als geschlossene Güterwagen zuläs-

sig. Zulässige Nutzungen sind Lager- und Abstellräume der jeweils zugehörigen Hauptgebäude. Ausnahmsweise können gastronomische Nutzungen zugelassen werden. Im Plangebiet sind insgesamt max. 14 Waggons (max. 7 offene Rungenwagen und max. 7 geschlossene Güterwagen) mit einer Länge von jeweils max. 15,5 m, einer Breite von max. 3,0 m und einer Höhe von max. 4,3 m ab Oberkante Gleis für geschlossene Wagen und 3,3 m ab Oberkante Gleis für offene Rungenwagen zulässig.

Die Waggons müssen auf den vorhandenen Gleisen im Plangebiet platziert werden und sind ortsfest zu verankern. Innerhalb der Flächen für Nebenanlagen sind Aufgänge/Aufzüge zur Eingangsebene vor den Gebäuden und auf die Güterwaggons zulässig.

4.2 Im Teilgebiet MU 2 ist auf der dem Schuppen C südwestlich vorgelagerten Fläche des MU die Errichtung technischer Einrichtungen (z.B. Schaltkästen, Be- und Entlüftungsrohre) für eine Abwasser-Pumpstation zulässig.

4.3 In den Bauzonen für Nebenanlagen NA II sind ausschließlich bauliche Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern zulässig. Ausnahmsweise sind innerhalb der baulichen Anlagen technische Einrichtungen zulässig, die der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen.

4.4 In der Bauzone für Nebenanlagen NA III sind Lagergebäude in Form von doppelt gestapelten Standardcontainern mit einer Gesamthöhe von max. 7,3 m ü. NHN zulässig. Sonstige Lagergebäude sind mit einer Gesamthöhe von insgesamt max. 5,9 m ü. NHN zulässig.

4.5 In der Bauzone für Nebenanlagen NA IV ist eine transparente Überdachung ohne eigene Begrenzungswände zwischen den angrenzenden Hauptbaukörpern in einer Höhe von maximal 5,9 m ü. NHN zulässig.

4.6 Außerhalb festgesetzter Baufelder sind allgemein zulässige Nebenanlagen in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 auf einer Grundfläche von insgesamt max. 250 m² zulässig.

4.7 Private Stellplätze sowie private Einrichtungen und Anlagen zur Abfallsammlung und -beseitigung sind ausschließlich in den mit „St“ bezeichneten Teilen des Urbanen Gebietes sowie in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 4 zulässig.

4.8 Oberirdische Garagen sind im Plangeltungsbereich unzulässig.

4.9 Zur Bewirtschaftung des Brückenhauses ist die Anordnung von bis zu 3 PKW-Stellplätzen, senkrecht zum Brückenhaus, an der südwestlichen Gebäudeseite, im dem Brückenhauseingang naheliegendsten Bereich innerhalb der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“, zulässig.

5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 (1) Nr. 21 BauGB)

5.1 Auf den mit „G (Ö)“ bezeichneten Flächen besteht ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit. Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Öffentlichkeit, diese Flächen ebenfalls zum Radfahren zu nutzen.

5.2 Die mit „GF (Hafen)“ bezeichneten Flächen sind mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Hafenbehörde zu belasten.

5.3 Die mit „GF (FW)“ zugunsten Feuerwehr bezeichneten Flächen sind mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Feuerwehr zu belasten.

5.4 Die mit „GFL (VE)“ bezeichneten Flächen sind mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.

5.5 Auf den mit NA I gekennzeichneten Flächen zur Aufstellung von Eisenbahnwaggons besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.6 Auf den mit NA II gekennzeichneten Flächen für Nebenanlagen besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.7 Auf der dem Schuppen F nordöstlich vorgelagerten Fläche des Teilgebietes MU 2 besteht auf den Teilflächen, welche nicht durch Nebenanlagen überbaut sind, ein Gehrecht, einschließlich der Befugnis zum Radfahren, für die Öffentlichkeit.

5.8 Im Teilgebiet MU 2 besteht auf der dem Schuppen C südwestlich vorgelagerten Fläche des MU ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit, sofern die Flächen nicht durch technische Einrichtungen der Pumpstation überbaut sind.

5.9 Die mit „L“ bezeichneten Flächen sind mit Leitungsrechten in einer Breite von 2 m zugunsten der benannten Anlieger zu belasten.

6 Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 (1) Nr. 25a und b BauGB)

6.1 Die zur Erhaltung festgesetzte Baumgruppe ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen und nach Abgang innerhalb eines Jahres durch einen großkronigen, standort- und klimawandelangepassten Baum zu ersetzen.

6.2 In den öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“ sind insgesamt 20 großkronige, standort- und klimawandelangepasste Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in einer Höhe von 1,0 m, zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang innerhalb eines Jahres in gleicher Art zu ersetzen.

Auf der Stellplatzfläche in dem Teilgebiet MU 1 sind insgesamt acht großkronige, standort- und klimawandelangepasste Laubbäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und nach Abgang in gleicher Art zu ersetzen.

Von den in der Planzeichnung vorgesehen Standorten der Bäume kann jeweils innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und innerhalb der privaten Stellplatzfläche des Teilgebietes MU1 abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern. Durch Baumpflanzungen dürfen weder die Befahrbarkeit der

Hafenflächen, noch dürfen durch Wurzeln die Bestandteile der Kaimauer sowie deren bauliche Unterhaltung eingeschränkt werden.

Für die Pflanzgruben ist ein Bodenaustausch bis mindestens zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Pflanzgrube von mindestens 6 m² und einem Volumen von 12 m³ von jeglicher Versiegelung freizuhalten und gegen Überfahren zu schützen.

Bei Neupflanzungen ist die Baumart gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen.

7 Festsetzung von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

7.1 Verkehrslärm

Im gesamten Plangebiet sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

a) Für dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume (wie z.B. Büros, Wohn- und Schlafzimmer) sind Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße R’w,ges der Außenbauteile, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten gem. DIN 4109-1:2018 für die in der Nebenzeichnung „Resultierende Maßgebliche Außenlärmpegelbereiche“ dargestellten Anforderungen, zu stellen.

Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach DIN 4109:2018	
Raumart	Gesamt bewertetes Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ dB
Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien	$L_{a,res} - 25$
Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches	$L_{a,res} - 30$
Büroräume und ähnliches	$L_{a,res} - 35$
Mindestens einzuhalten sind $R'_{w,ges}$ von 35 dB für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien und $R'_{w,ges}$ von 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches, sowie Büroräume und ähnliches	

b) Für zum Schlafen genutzte Räume sind ab einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämmmaß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement R’w,res muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen.

c) Für Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln Lr ≥ 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen – mit dem Ziel, in dem Außenwohnbereich den Beurteilungspegel der

Verkehrsgeräuscheinwirkung tags von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schutzwirkung ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen unter Punkt a) bis c) abgewichen werden.

7.2 Gewerbelärm

In dem geplanten Baugebiet gem. § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) sind Gewerbebetriebe sowie soziale, kulturelle und andere Einrichtungen zulässig, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Ein entsprechender Nachweis ausreichenden Schallschutzes ist im Rahmen vorhabenbezogener Genehmigungsverfahren zu erbringen.

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden gem. § 1 Abs. 4 Ziff. 2 BauNVO in den Baugebieten entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) und § 10 BauNVO (Sondergebiete) Emissionskontingente LEK festgesetzt.

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK tags (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) nicht überschreiten.

Emissionskontingente L_{EK} tags und nachts			
Teilgebietsbezeichnung	**Größe in m²**	**L_{EK} tags dB(A)/m²**	**L_{EK} nachts dB(A)/m²**
MU 3	3.752	60	59
SO 2 Schiffbauplatz	815	65	0

Nachweis:

a) Der für den Betrieb zulässige Schallleistungspegel wird aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Emissionskontingent berechnet.

b) Der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten nach TA Lärm wird aus dem zulässigen Schalleistungspegel nach a) berechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile sind unter Berücksichtigung von vorhandenen Gebäuden nach dem alternativen Verfahren entsprechend ISO 9613-2:1996 vorzunehmen. Die Quellhöhe ist in 1,0 m über Gelände/Flur anzunehmen.

c) Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nach b) nicht überschreiten.

Schuppen D/MU 2

In dem gekennzeichneten Bereich (vgl. Abb. 1 der Begründung) ist ausreichender Schutz gegenüber Gewerbegeräuschen aus den benachbarten Gewerbebetrieben für die Nacht herzustellen, indem hier keine öffnenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 4109) angeordnet werden. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden (z.B. Büroräume).

Schuppen C/MU 2

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden im Baugebiet entsprechend § 6a BauNVO (Urbane Gebiete) für das Teilgebiet MU 2/ Schuppen C

folgende, nach Innenpegeln differenzierte, schalltechnische Anforderungen an Bauteile festgesetzt:

Tabelle A 2: **Schalltechnische Anforderungen an Schuppen C betriebliche und bauliche Varianten**

	Emissionskennwerte nach VDI 3770			Bauliche Kennwerte		
	Betrieb exempl.	Innenpegel L_I dB(A)	ΔL dB	Bauteil	Resultierendes Schalldämm-Maß $R'_{w,res} + C_{tr}$ dB	Variante
1	Klassik / Jazz	tags ≤ 86	≤ 7	Dach	≥ 32	Bestand
				Massivwand West	≥ 43	
	–	nachts ≤ 70		Fassade Nord	≥ 15	
				Fassade Süd	≥ 15	
2	Klassik / Jazz / Rock	tags ≤ 94	≤ 7	Dach	≥ 32	Einschalige Ertüchtigung
				Massivwand West	≥ 43	
	Klassik / Jazz	nachts ≤ 86		Fassade Nord*)	≥ 21	
				Fassade Süd*)	≥ 21	

L_I Für den Betriebszustand zeitlich und örtlich gemittelte A-bewerteter Schallpegel nach DIN 45641
$L_I = L_{AFeq} + K_I$; $K_I = L_{AFTeq} - L_{AFeq}$
R'_w bewertetes Schalldämm-Maß am Bau
C_{tr} Spektrum-Anpassungswert für tieffrequentes Spektrum 2 nach EN ISO 717-1
$\Delta L = L_{Ceq} - L_{Aeq}$ Pegeldifferenz als Kriterium für die Tiefenlastigkeit des Geräusches in Anlehnung an DIN 45680
*) Für öffnenbare Türen ist zusätzlich ein Windfang als Schallschleuse analog VDI 3726 auszubilden

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

8 Gebäudegestaltung und Dachaufbauten

8.1 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 und MU 5 ist das Erdgeschoss mit einer lichten Höhe von mind. 3,0 m ab Oberkante Sockel auszubilden.

8.2 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 1 und MU 5 sind Fassaden als Ziegelmauerwerk oder als Holzfassaden in dem Farbspektrum von Ockergelb, Rot bis Rotbraun und dunkelbraun auszuführen. Andere Materialien sind bis zu einem Anteil von max. 10% je Fassadenseite zulässig. Fenster, Türen, sonstige verglaste Bauteile sind von dieser Regelung ausgenommen.

8.3 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die Fassaden in Material und Farbton den Bestandsgebäuden anzugleichen. Farbbezugsbasis ist der jeweilige Urzustand vor

der Sanierung. Der Urzustand ist vor Beginn von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen in geeigneter Weise zu dokumentieren und den Bauantragsunterlagen beizufügen.

8.4 In dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 sind zusätzlich Holzfassaden im Farbspektrum von Erdfarben zulässig. Für Nebenanlagen sind ebenfalls Stahl, Glas sowie Kunststoff als Fassaden- und Dachmaterialien zulässig.

8.5 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind die Sockel als steinerne begehbare Flächen ohne vertikal parzellierende Abgrenzungen (z.B. Einfriedungen, Mauern, Hecken, Sichtschutzwände) auszubilden.

8.6 Die Nebenanlagen zur Unterbringung von Fahrrädern in den Bauzonen für Nebenanlagen NA II sind je Bauzone in einer Flucht zueinander und einheitlich mit Tonnen- oder Satteldach, mit einer maximalen Gebäudehöhe von 2,8 m über Gelände und aus Metall zu errichten.

8.7 Bauordnungsrechtlich notwendige Fallschutzgeländer auf den Sockeln sind als einfache Geländer aus Flachstahl und einer mittleren Querstrebe auszubilden. Mauern und andere Geländer mit der Wirkung von geschlossenen Flächen sind unzulässig.

8.8 Einfahrten zu unterirdischen Geschossen müssen in der Fassadenebene durch Tore geschlossen werden. Diese sind gestalterisch in der Fassade zu integrieren.

8.9 Technische Aufbauten, deren Einhausung und Technikgeschosse sind oberhalb der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe unzulässig.

8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit dunkelgrauen oder anthrazitfarbigen, besandeten oder geschieferten Dacheindeckungsbahnen auszubilden. Solaranlagen können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals /Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursacht wird.

8.11 In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes MU 2 ist eine Erhöhung der durch die Giebelscheiben begrenzten Dachflächen für eine Aufdachdämmung um bis zu 0,4 m gegenüber den Bestandshöhen zulässig.

9 Werbeanlagen

9.1 Werbeanlagen sind ausschließlich innerhalb der Baugrenzen und an der Stätte der Leistung zulässig.

9.2 Gem. § 34 Abs. 4 des Bundeswasserstraßengesetzes dürfen Anlagen und ortsfeste Einrichtungen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern, oder Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder andere Irritationen behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus dürfen weder rote, gelbe, grüne, blaue mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen o.ä. sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

III. VERHÄLTNIS ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN

10 Ersetzen des Bebauungsplanes 01.75.00

Der Bebauungsplan 01.77.00 ersetzt in seinem Geltungsbereich den Bebauungsplan 01.75.00. Der Bebauungsplan 01.75.00 tritt mit Rechtskraft des Bebauungsplanes 01.77.00 außer Kraft.

IV. HINWEISE

A Potenzielles Gasvorkommen

Bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, welche die Belüftung des Gebäudes (z.B. Gebäudeabdichtungen/Isolierungen) beeinflussen können, sind Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen und auf die Notwendigkeit von ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu prüfen.

Der Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.

B Kaianlagen

Durch die Herstellung und die Konstruktion von Gebäuden und Anlagen darf keine statische Belastung auf die Kaimauern erfolgen. Bei Gründungsarbeiten sind geeignete Verfahren zu wählen. Alle Maßnahmen an den Kaimauern oder mit potenziellen Auswirkungen auf die Kaimauern sind mit der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, abzustimmen. Dies gilt auch für die Regenwasserentwässerungsleitungen unterhalb des Kaimauerstreifens und ihre Auslaufbauwerke in den Wall- und/oder Hansahafen.

C Hochwasser

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz weist darauf hin, dass wesentliche Teile der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Überflutungsbereich der Ostsee und damit in einem Risikogebiet gem. § 59 Abs. 1 Satz 2 LWG liegen. Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand betrug 3,35 m ü.NHN (13.11.1872).

In dem Gebiet sind Maßnahmen erforderlich, die der Vermeidung oder Verringerung von Hochwasserschäden dienen. Grundsätzlich dürfen bauliche Anlagen in Risikogebieten nur errichtet werden, wenn die zur Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlagen durchgeführt werden. Als erforderlich wird eine gewisse Mindesthöhe für die Bebauung angesehen, die dem Referenzwasserstand für ein Wiederkehrintervall von 200 Jahren entspricht und für einige Fälle einen Zuschlag von 0,50 m beinhalten soll.

Zur Vermeidung des Bauverbotes gem. § 82 Abs. 1 LWG werden folgende Festsetzungen getroffen:

- Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung NHN +3,0 m

- Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung NHN +2,5 m
- Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege NHN +2,5 m

Andere bauliche Maßnahmen sind denkbar und unterliegen der Prüfung durch die Untere Küstenschutzbehörde im Einzelfall.

Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist.

Der Nachweis der Hochwassersicherheit sowie die Standsicherheit der Gebäude gegen Hochwasser erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Aufenthaltsräume bis zu einer Höhe bis 2,5 m ü.NHN sind hochwassersicher herzustellen. Die Mindestfußbodenhöhe für Räume mit Wohnnutzung beträgt 3,0 m ü. NHN, die Mindestfußbodenhöhe für Räume mit Gewerbenutzung beträgt 2,5 m ü. NHN, die Mindestfußbodenhöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2,5 m ü. NHN.

D Wasserstraßen

Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erforderlich.

Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.

Von der Wasserfläche sollen weder rote, gelbe, grüne oder blaue noch mit Natriumdrucklampen direkt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, Baustellenbeleuchtungen usw. sind je nach ihrer Ausrichtung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee für die Bundeswassersstraße Trave bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt für den Hansahafen und Wallhafen zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

E Kampfmittel

Mit Bescheid vom 19.06.2019 hat das LKA/Kampfmittelräumdienst die Kampfmittelfreiheit für das Plangebiet bescheinigt. Es handelt sich um keine Kampfmittelverdachtsfläche. Die mit diesem Bescheid verbundene Freigabe von Bauarbeiten ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren begrenzt. Nach Ablauf dieser Frist ist bei Bauplanungen eine erneute Auskunft zur Kampfmittelbelastung beim LKA/Kampfmittelräumdienst einzuholen.

F Altlasten

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten.

Anfallender Bodenaushub ist nach Mutterboden und Unterboden zu trennen und zu beurteilen Sofern bei Baumaßnahmen Verunreinigungen auffällig werden die auf einen Altlastenverdacht hinweisen, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz,

untere Bodenschutzbehörde (UBB) umgehend zu informieren und eine Neubewertung der Verunreinigung vorzunehmen.

Eingriffe in den Boden sind von einem nach § 18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen zu begleiten und im Vorfeld mit der UBB der Hansestadt Lübeck abzustimmen. Flächenentsiegelungen sollen sich auf die zur Bepflanzung vorgesehenen Bereiche beschränken. Bei geplanten Baumpflanzungen ist zur Herstellung der Pflanzgrube mindestens ein Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Nutzpflanzen sind vorsorglich in Pflanzkästen in Form von Hochbeeten o.ä. ohne Kontakt zu den im Untergrund vorhandenen Auffüllungen zu ziehen. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten, um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Auf das Pflanzen von Obstbäumen ist zu verzichten.

Gem. § 49 WHG i.V. m. § 40 LWG sind Erdaufschlüsse, (Bohrungen, Sondierungen und Erdarbeiten) bei der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Das Ausbringen von Herbiziden ist unzulässig.

G Grundwasser

Für Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind spätestens acht Wochen vor Bau-beginn bei der Unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist beim Entnehmen von Grundwasser ≥ 5.000 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.

H Abfall

- Die Untere Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck (UAB) weist darauf hin, dass der UAB vor Beginn von Maßnahmen ein Entsorgungskonzept vorzulegen ist, sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub anfallen. Die tatsächliche Verwertung bzw. Entsorgung ist der UAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. Sofern Abfälle nicht verwertet werden können, sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger zu übergeben. Für mehr als 10 m³ Bau- und Abbruchabfälle ist der UAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen. Gemäß Altholzverordnung (AltholzV) Anhang III sind imprägnierte Altholzsortimente aus dem Garten- und Landschaftsbau und viele Altholzsortimente aus dem Abbruch der Altholzkategorie IV und damit dem Abfallschlüssel 170204* (AVV) zuzuordnen (ausführlich siehe Begründung, S. 46 f.)

I Archäologie

Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzunehmen. Aufgrund der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale ist eine frühzeitige Beteiligung der Oberen Denkmalschutzbehörde in die Planung von Bodeneingriffen zwingend erforderlich. Archäologische Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden.

Der Verursacher eines Eingriffs in ein Denkmal gem. § 14 DSchG hat die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.

J Artenschutz

Zur Einhaltung der Bestimmungen des § 42 BNatSchG sind artspezifisch erforderliche Schutz-/Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse sowie ungefährdete gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter durchzuführen:

- Abbrucharbeiten im Winterhalbjahr (Mitte Oktober bis Mitte März) bzw. außerhalb der Brutzeit (Ende August bis Anfang März)
- Kontrolle der abzureißenden/zu sanierenden Gebäude auf Fledermausbesatz in der Sommerperiode vor Baufeldberäumung und unmittelbar vor den Bauarbeiten
- entsprechend des vorgefundenen Besatzes Anbringen von geeigneten Ersatzquartieren
- Durchführung einer biologischen Baubegleitung im Falle, dass die Baumaßnahmen während der Fledermaussommerquartierzeit (01.03. bis 30.11.) erfolgen. Die Brutvogelzeit liegt ebenfalls innerhalb dieser Zeitspanne

Aus gutachterlicher Sicht sind insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, 29 Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben- sowie insgesamt 16 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen wie folgt als vorgezogene Maßnahme jeweils vor Beginn der Bauarbeiten bis zum 1. März eines Jahres fachgerecht anzubringen:

- Bei Bauarbeiten an Schuppen A: 3 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 4 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen B und C: je 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 2 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen D: 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 3 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen F: 22 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 7 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.
- Bei Bauarbeiten an Schuppen F zusätzlich 10 Fledermausfassadenkästen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.
- Die Fledermausfassadenkästen sind in einer Höhe von min. 5,0 m über Geländeniveau wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Ost über Süd bis West anzubringen. Auf einen freien Anflug ist zu achten.
- Nisthilfen für Mehl- und Rauchschwalben sind in einer Höhe von min. 4,0 m über Geländeniveau wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden (Mehlschwalbe) mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Südost und in geeigneten Gebäuden in mind. 2,5 m Höhe (Rauchschwalbe) anzubringen.
- Nisthilfen für Mehlschwalben sind paarweise anzubringen. Zwischen Nisthilfen für Rauchschwalben ist ein Abstand von 1,0 m einzuhalten.
- Nisthilfen für Höhlen- und Nischenbrüter sind in einer Höhe von min. 2,0 m wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Südost anzubringen.
- Hindernisse vor den Einflugöffnungen sämtlicher Nisthilfen im Abstand von min. 1,0 m sind zu vermeiden.
- Die Kontrolle der Funktionsfähigkeit muss jährlich durch eine Fachperson erfolgen. Evtl. notwendige Reinigung und Ersatz von Nisthilfen müssen bis zum 1. März eines Jahres erfolgen.
- Die Kontrollen sind über einen Zeitraum von 10 Jahren ab Anbringung der Ersatzquartiere durchzuführen und zu dokumentieren.
- Zum Schutz von lichtempfindlichen Fledermausarten und Insekten sind öffentliche Beleuchtungsanlagen mit fledermausfreundlichem Leuchtmitteln (z.B. Bat Lamp p2 der FA Innolumnis und die Philips Fortimo Clearfield) auszurüsten.

- Die Installationen der Nisthilfen und Fledermausfassadenkästen müssen durch eine fachkundige Person begleitet werden.

Vor Beginn der Arbeiten an den Gebäuden (insbesondere Schuppen F) sollten weiterführende Untersuchungen (Mai bis Juli) durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob keine artenschutzrechtlichen Hindernisse hinsichtlich der Artenschutz–Verbote des § 44 BNatSchG in Bezug auf Fledermäuse und Vögel dem geplanten Vorhaben entgegenstehen. Sollten diese weiterführenden Untersuchungen nicht erfolgen, müssen oben aufgeführte Maßnahmen sowie im Falle der Durchführung des Bauvorhabens während der Fledermaussommerquartierzeit eine biologische Baubegleitung durchgeführt werden. Vor Beginn von Bauarbeiten an Gebäuden muss sich mit der unteren Naturschutzbehörde in Verbindung gesetzt werden.

K Denkmalschutz

In der Zeit der Industrialisierung, zu welcher der Umbau des mittelalterlichen Hafengeländes und Bastionsrings entlang des westlichen Altstadtrands und dessen Weiterentwicklung Trave-abwärts erfolgte, vollzog Lübeck den Übergang von einer mittelalterlichen Kaufmannsstadt zu einer modernen Hafenstadt. Diese Leistungen zur Zeit des Wechsels vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden in Teilbereichen bereits in den 1980er, 1990er und 2010er Jahren denkmalpflegerisch bewertet und unter Schutz gestellt.

Folgende Kulturdenkmale sind im Geltungsbereich in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen:

- Verlauf und Gestalt des Kaimauerringes
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaiseitigen Halbportal-Wippkrans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörenden Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkranes der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
- Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestandteile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetztes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale/Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C

- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

L Nebenanlagen, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen

Im Zuge der Objektplanung und bei Veränderung von Standorten für Eisenbahnwaggons in den mit NA I bezeichneten Teilgebieten des Urbanen Gebietes (NA I) ist die Feuerwehr für jeden Waggon zu beteiligen.

Lage und Ausführung der Nebenanlagen zum Zwecke der Unterbringung von Fahrrädern und technischer Einrichtungen der Ver- und Entsorgung innerhalb der mit NA II gekennzeichneten Teilgebiete des Urbanen Gebietes sind im Baugenehmigungsverfahren mit der Feuerwehr abzustimmen.

M Einsichtnahme DIN und andere Normen

Die DIN 4109-1 und die DIN 4109-2 (Schallschutz im Hochbau, Teil 1 und Teil 2, Ausgabe jeweils Januar 2018) sowie die DIN 45691 (Geräuschkontingentierung, Ausgabe Dez. 2006), auf die in der/den textlichen Festsetzungen 7.1 und 7.2 Bezug genommen wird, liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

ANLAGEN (zu der textlichen Festsetzung 1 e)

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-, 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)

BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 01.77.00
Nördliche Wallhalbinsel

Fassung zum Satzungsbeschluss

Stand 14.06.2022

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

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Planlabor Stolzenberg



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	6
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	6
2.2	Natur und Umwelt	7
2.3	Eigentumsverhältnisse	14
2.4	Bisheriges Planungsrecht	14
3.	Übergeordnete Planungen	14
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	14
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	15
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	16
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	17
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019	17
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck	19
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	20
3.8	Denkmalschutz, UNESCO-Welterbe-Managementplan	20
4.	Ziele und Zwecke der Planung	21
5.	Inhalt der Planung	23
5.1	Flächenbilanz	23
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	23
5.2.1	Art der baulichen Nutzung	24
5.2.2	Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen	31
5.2.3	Erschließung	34
5.2.4	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	35
5.2.5	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	36
5.2.6	Stellplätze, Fahrradstellplätze	36
5.2.7	Ver- und Entsorgung	38
5.2.8	Grün, Natur und Landschaft	40
5.2.9	Grünflächen	41
5.2.10	Pflanz- und Erhaltungsbindung	41
5.2.11	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	41
5.2.12	Gestaltung	42
5.2.13	Kennzeichnungen	43
5.2.14	Nachrichtliche Übernahmen	43
5.2.15	Hinweise	44

6.	Umweltbericht	50
6.1	Vorbemerkungen	50
6.1.1	Kurzbeschreibung der Inhalte und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung	50
6.1.2	Beschreibung der Darstellungen der FNP-Änderung	51
6.1.3	Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben	51
6.1.4	Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes	51
6.1.5	Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen	53
6.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	54
6.2.1	Schutzgut Luft	54
6.2.2	Schutzgut Klima	57
6.2.3	Schutzgut Wasser	58
6.2.4	Schutzgut Boden	59
6.2.5	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	59
6.2.6	Schutzgut Ortsbild / Landschaft	61
6.2.7	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	62
6.2.8	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	63
6.2.9	Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen	65
6.2.10	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	65
6.2.11	Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	65
6.3	Zusätzliche Angaben	65
6.3.1	Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	65
6.3.2	Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	65
6.4	Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes	66
7.	Wesentliche Auswirkungen der Planung	66
7.1	Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung	66
7.2	Wohnfolgebedarfe	67
7.3	(Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen	68
7.4	Verkehrliche Auswirkungen	68
7.5	Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur	68
7.6	Auswirkungen auf die Umwelt	68
7.6.1	Auswirkungen auf Natur- und Landschaft	68
7.6.2	Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote	68
7.6.3	Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen	69
7.6.4	Berücksichtigung des Hochwasserschutzes	69
7.6.5	Sonstige Umweltauswirkungen	69
7.6.6	Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen	69
8.	Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes	70
9.	Finanzielle Auswirkungen	70
9.1	Ausgaben (Kosten und Finanzierung)	70

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 70
10.1 Verfahrensübersicht 70
10.2 Rechtsgrundlagen 72
10.3 Fachgutachten 72

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Darstellung der Bereiche ohne öffnenbare Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 41009) (Quelle: ALN) 12

Abb. 2 Darstellung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel (Quelle ALN) 15

Abb. 3 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck 18

Abb. 4 Darstellung der gestalterischen Vorgabe für die Realisierung von Fahrradschuppen (Quelle: Riemann Gesellschaft von Architekten) 28

Abb. 5 Kabellageplan Kegelstrahler (Quelle: WSA) 41

Anhang 1: Erschließungsplan des Büros IKB

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die Nördliche Wallhalbinsel – im Folgenden mit NWHI abgekürzt – und liegt im Stadtteil Innenstadt. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes schließt nachfolgende Flurstücke ein: 9/3, 13, 30/1 tlw., 33/13, 33/37, 33/38, 33/76, 33/78, 33/79, 33/80, 33/145, 33/147, 52, 53 tlw., 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 tlw., 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102,145/5 tlw., 157/3 tlw., der Fluren 2, 3, 71, 93 Gemarkungen: Innere Stadt und St. Lorenz. Begrenzt wird das 10,5 ha große Plangebiet im Nordwesten durch den zur Roddenkoppel gelegenen Wallhafen, im Nordosten und im Südosten durch den altstadtseitigen Hansahafen, sowie im Südwesten durch die Willy-Brandt-Allee mit dem Verkehrsknoten zur verkehrlichen Anbindung des Plangebiets an die Lastadie.

Die Hafenwasserflächen des Wall- und Hansahafens (Flurstücke 30/1 teilw., 53 teilw., 88 teilw., 145/2 teilw., 157 teilw.) sind in einer Breite von zwischen 5,00 m und 27,50 m Gegenstand des Geltungsbereiches.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 25.02.2016 soll das Konzept der Investorengemeinschaft Projektgruppe Initiative Hafenschuppen Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft mbH (PIH EuE GmbH) - im Folgenden PIH genannt - umgesetzt werden. Die PIH hat sich durch Abschluss eines Anhandgabevertrages mit der Hansestadt Lübeck verpflichtet, die bauliche Umsetzung des Konzeptes in enger Abstimmung mit dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung durchzuführen.

Die auf diesem Entwicklungskonzept sowie auf dem Ergebnis eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Gutachterverfahrens basierenden und mit vorliegendem Bebauungsplanentwurf vorbereiteten Planungen sehen den Erhalt und die Sanierung der bestehenden Hafenschuppen vor. Die neueren Verbindungsbauten zwischen den Hafenschuppen B und C sowie C und D sollen zurück gebaut werden.

Das Nutzungskonzept sieht in den historischen Hafenschuppen im Wesentlichen kulturelle, soziale und gastronomische Nutzungen sowie Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen vor. Nichtstörende gewerbliche Nutzungen können ermöglicht werden, um den urbanen Charakter des Plangebietes im Kontext mit der Altstadt zu stützen. Gedacht ist in diesem Zusammenhang an ein Angebot sowohl allgemeiner als auch speziell geeigneter Wohn- und Arbeitsräume für Gewerbetreibende in sogenannten kreativen Branchen. Darüber hinaus wird ein die Angebote der Altstadt ergänzende Nutzungsmischung auf der NWHI angestrebt. Hierzu gehören das Beherbergungsgewerbe in Form eines Hotels, Arbeits- und Präsentationräume für Künstler und Kunsthandwerker sowie Angebote zur Stützung des innerstädtischen maritimen Erlebens.

Im Eingangsbereich sollen auf den unbebauten Flächen ein Hotel, südwestlich der Media Docks, und ein Bürogebäude, südwestlich Schuppen A, entstehen. Für den Strandsalon an der nordöstlichen Spitze der NWHI wird der Gebäudebestand planungsrechtlich gesichert, zudem sind ein neues Restaurant-Gebäude und ein neues Baufenster am Kulenkampkai vorgesehen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da die aktuell vorgesehenen Vorhaben mit dem Erhalt der Hafenschuppen nicht den Festsetzungen des derzeit rechtsgültigen Bebauungsplanes entsprechen.

Zusätzlich werden die direkt angrenzenden Wasserflächen, mit Ausnahme der nordöstlichen Spitze, in den Planumgriff einbezogen, da Regelungsbedarf zu den Hafennutzungen besteht.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan 01.77.00 – Nördliche Wallhalbinsel - PIH-Konzept – wird im Normalverfahren gem. Baugesetzbuch (BauGB) als qualifizierter (Angebots-) Bebauungsplan mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritten der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie mit Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet größtenteils als gemischte Baufläche dar. Die Hafenbecken sind als Wasserflächen ohne Gebietsausweisung dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 01.77.00 entwickelt sich demgemäß aus dem Flächennutzungsplan gem. § 8 (2) BauGB. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)

Die nördliche Wallhalbinsel entstand in der Übergangszeit vom 19. auf das 20. Jahrhundert in ihrer heutigen Ausprägung als Teil einer Hafenbaumaßnahme.

Die Aktivitäten am Altstadtrand und somit auch auf der Wallhalbinsel wurden bis in die 1960er Jahre durch Umschlags- und Wirtschaftstätigkeiten der inneren Stadthäfen bestimmt. Die Bebauung der Nördlichen Wallhalbinsel wird aus parallel zu den Kaikanten stehenden denkmalgeschützten Hafenschuppen am Behn- und Kulenkampkai sowie dem denkmalgeschützten Lagerhaus der Lübecker Kaufmannschaft, das seit 2002 als ‚Media Docks' Betriebe der Medien- und IT-Branchen sowie weitere Unternehmen beherbergt, geprägt. Die übrigen als Bestandteile der als Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) ausgewiesenen Schutzzone ebenfalls denkmalgeschützten ehemaligen Kaischuppen stammen, abgesehen von einigen neueren baulichen Ergänzungen, aus der Zeit der Umsetzung der Rehder-Planung von 1894 und sind größtenteils mit nicht hafenspezifischen Nutzungen und als Lagerflächen belegt. Der gemeinnützige Verein „Gesellschaft Weltkulturgut" nutzt in Schuppen D eine Werkstatt und Werfthalle. Am gegenüberliegenden Behnkai befindet sich auch der Liegeplatz des nach mittelalterlichem Vorbild konstruierten Kraweels, „Lisa von Lübeck". In Schuppen C ist das Projekt Kunst am Kai mit entsprechenden Veranstaltungsmöglichkeiten angesiedelt. In Schuppen F sind Vereine und Betriebe sowie ein Supermarkt für Flohmarktartikel ansässig. An der nordöstlichen Spitze der Nördlichen Wallhalbinsel befindet sich der „Strandsalon", ein im Lübecker Sommerleben mittlerweile fest etablierter, saisonaler gastronomischer Betrieb.

Das Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke, das sogenannte ‚Drehbrückenhaus', die Schuppen A, B, C, D, F als Mehrheit baulicher Anlagen, der Kaufmannsspeicher, die historischen Krananlagen sowie die umlaufenden Kaimauern vom südwestlichen Beginn des Kulenkampkais am Wallhafens bis zum südwestlichen Ende des Behnkais am Hansahafen und ebenso die Fuhrwerkewaage im zentralen Eingangsbereich in das Plangebiet unterliegen dem Denkmalschutz (s. auch 3.6).

Die Freiflächen im Plangebiet stellen sich als das zentral zwischen den Gebäuden verlaufende Rückgrat der Haupterschließungsachse mit seitlich dazu angeordneten Parkplatzflächen dar.

Die überwiegend ungeordnet, nicht durch auf der NWHI ansässige Nutzungen, belegten Freiflächen sowie eine Fläche für ca. 40 Wohnmobilstellplätze im Eingangsbereich von der Willy-Brandt-Allee dominieren das derzeitige Erscheinungsbild.

Veränderungsabsichten (aktuelle Bauanträge und Voranfragen)

Von der PIH wurde im Mai 2017 für sämtliche Vorhaben zur Umsetzung des PIH-Konzeptes auf der Nördlichen Wallhalbinsel eine Bauvoranfrage eingereicht. Die Prüfung der Bauvoranfrage kommt im September 2017 zu dem Ergebnis, dass die erforderlichen Befreiungen von den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes 01.75.00 der Hansestadt Lübeck in dem beantragten Umfang rechtlich nicht möglich sind. Im Wesentlichen kann für die planmäßig geänderte Nutzungsmischung (vorwiegend Gewerbe, untergeordnet Wohnen) und die Überschreitung von Baufeldern und Baulinien keine Befreiung erteilt werden.

Auf Empfehlung des Welterbe- und Gestaltungsbeirates der Hansestadt Lübeck vom März 2018 wurde für die Entwicklung des Plangebietes von Juni bis November 2018 ein städtebauliches und freiraumplanerisches kooperatives Gutachterverfahren durchgeführt. Zu den geplanten Neubauvorhaben des Bürogebäudes (Medienhaus) sowie des Hotels wurden von Februar bis Mai 2019 zusätzlich hochbauliche Wettbewerbe durchgeführt. Die Entwürfe der Preisträger sind Grundlage der Ausarbeitung des Bebauungsplanes.

Verkehrliche Erschließung

Die Nördliche Wallhalbinsel ist für den motorisierten Individualverkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer von der über den Verkehrsknotenpunkt mit den angeschlossenen Zufahrtsstraßen Willy-Brandt-Allee/ Marienbrücke/ Lastadie/ Drehbrücke erschlossen. Das Quartier selbst wird durch eine Sammelstraße an den Knotenpunkt angebunden. Auf den zentralen öffentlichen Flächen stehen Parkplätze in großer Anzahl zur Verfügung. Die den Schuppen wasserseitig vorgelagerten Flächen entlang der Kais bleiben als Sondergebiete mit besonderer Zweckbestimmung öffentlich zugänglich und können von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Das Plangebiet liegt attraktiv in direkter Innenstadt-Randlage. Der Lübecker Hauptbahnhof ist mit dem Fahrrad in fünf Minuten erreichbar. In ca. 1,5 km Entfernung liegt der Autobahnanschluss Lübeck-Mitte. Damit verfügt das Plangebiet über eine sehr gute verkehrliche Anbindung.

ÖPNV-Anbindung

Das Plangebiet ist derzeit über die Bushaltestellen ‚An der Untertrave' an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeschlossen. Mit der Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel sollen zusätzliche Bushaltestellen im Bereich der Willy-Brand-Allee errichtet werden.

Damit entspricht die ÖPNV-Erschließung den Standards und Vorgaben des vierten Regionalen Nahverkehrsplanes (4. RNVP) der Hansestadt Lübeck für ‚Zentrale Gebiete' (Citylagen).

2.2 Natur und Umwelt

Den Angaben zu Natur und Umwelt liegen folgende Gutachten zu Grunde:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019

- Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
- Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
- Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
- Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2019
- NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
- Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
- VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

Topographie

Die Nördliche Wallhalbinsel befindet sich im Hochwasser gefährdeten Bereich und weist Geländehöhen von 2,15 m bis 2,30 m über NHN auf. Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand betrug 3,35 m ü. NHN (13.11.1872). Damit werden Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berührt und Festsetzungen zu Mindestfußbodenhöhen erforderlich.

Bodenversiegelung, Wasser, Klima, Luft

Ein Eingriff in schützenswerte Oberbodenstrukturen findet nicht statt, da das Plangebiet bereits nahezu vollständig versiegelt ist. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser durch Altlasten wird aufgrund der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes, Instandhaltung der Kaimauer**)** nicht erwartet. Eine Verschlechterung der Luftqualität und damit des Klimas wird durch die beabsichtigte Planung ebenfalls ausgeschlossen.

Vegetationsbestand

Das Plangebiet ist nahezu vollständig versiegelt. Die Ufer der Halbinsel sind verbaut und befestigt. Grünstrukturen sind nur im Westen des Plangebietes in Form eines kleinen Gebüsches, einer Baumgruppe bestehend aus 5 Robinien und einer mit Gras- und Krautvegetation bewachsenen Böschung vorhanden. Erste Pioniervegetation und Sukzession zeigt sich in den Pflasterfugen sowie an Gebäude- und Parkplatzrändern.

Altlasten(verdacht)

Aufgrund der vorliegenden Hinweise auf potentielle Untergrundverunreinigungen aus der 1994 von der Hansestadt Lübeck beauftragten historischen Erkundung wurde eine detaillierte Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung im Bereich der Verdachtsflächen durchgeführt (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020). Mittels Standortbesichtigung und historischer Unterlagenrecherche wurden Bereiche detektiert, in denen ein Altlastenverdacht vorliegt. Es wurden an 10 Standorten Bodenproben, 5 Grundwasserproben sowie 5 Bodenluftproben entnommen und u.a. auf Kohlenwasserstoffe (PAK / BTEX / MKW)), Schwermetalle (SM) und Chlorverbindungen (PCB) untersucht. In 13 von insgesamt 31 Bodeneinzelproben wurden Gehalte von PAK nachgewiesen, davon wiesen 4 Proben auffällige bis erhöhte PAK-Gesamtgehalte auf. In 5 von 31 Proben wurden MKW festgestellt, lediglich eine der Proben wies stark

erhöhte Gehalte auf. Die Analyse der Bodenproben auf die Parameter BTEX und PCB ergab keine nachweisbaren Gehalte. In den Oberbodenproben wurden insgesamt unauffällige Schwermetall- und Arsengehalte detektiert.

In der Bodenluft wurde an allen Messstellen leicht erhöhte bis erhöhte Kohlenstoffdioxyd-Konzentrationen (CO_2) gemessen. In 5 von 6 Messstellen wurden Konzentrationen von Methan festgestellt, eine deutliche Konzentration oberhalb der oberen Explosionsgrenze wurde an einer Stelle gemessen. Hier ist auch eine deutliche Konzentration von Schwefelwasserstoff festgestellt worden. Bei den Bodenluft-Probenahmen wurde in 4 von 6 Messstellen keine technische Dichtheit erreicht. Die dort gemessenen Methangehalten können daher nur als Mindestkonzentration angesehen werden

In allen Wasserproben wurden PAK-Konzentrationen nachgewiesen. In einer Probe wurde eine erhöhte Gesamtkonzentration an ∑PAK ohne den Teilparameter Naphthalin festgestellt. Bei den restlichen Proben lagen die für eine Bewertung relevanten PAK Teilparameter allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze. oder in unauffälligen Konzentrationen vor. Die analysierten MKW-Konzentrationen werden als leicht erhöht eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten. Zusammenfassend wird festgestellt, dass auf Basis der Untersuchungsergebnisse für die Wirkungspfade Boden-Mensch im Rahmen der derzeitigen Nutzung und bei Beibehaltung der der Oberflächenversiegelung (Unterbrechung des Wirkungspfades) in dem untersuchten Bereich keine Gefährdung vorliegt.

Aufgrund der auffällig hohen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentration wurden durch die untere Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck weiterführende Raum- und Bodenluftmessungen beauftragt. Die Bürogemeinschaft „NordGeo“ hat an insgesamt 24 Messpunkten in den Schuppen Raumluft- und an 5 Messpunkten eine Bodenluftmessung, drei Luftmessungen in Sielschächten und eine im Bereich des unterspülten Pflasters durchgeführt. Dem Ergebnisbericht vom 06.01.2020 ist zu entnehmen, dass lediglich an einem Messpunkt, im Keller des Schuppens F, Methangas nachgewiesen werden konnte. An den übrigen Messpunkten wurde weder Methangas noch Schwefelwasserstoff nachgewiesen. Aufgrund der jahreszeitlich bedingten hohen Wasserstände und niedrigen Außentemperatur war die Entnahme von Bodenluftproben allerdings stark behindert. Die Bildung von explosionsgefährlichen/gesundheitsschädlichen Luftgemischen ist, insbesondere in unterirdischen Hohlräumen, nicht auszuschließen. Im Zusammenhang mit den festgestellten PAK- und MKW-Belastungen der Auffüllung sowie der Methan- und Schwefelwasserstoff-Belastung in der Bodenluft sind bei künftigen Tiefbauarbeiten Maßnahmen zum Sicherheits- und Gesundheitsschutz einzuplanen. Der Gutachter empfiehlt bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, die die Belüftung des Gebäudes (z.B. Gebäudeabdichtungen / Isolierungen) beeinflussen können, Untersuchungen zur potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen und auf die Notwendigkeit von ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu prüfen. Die Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Gemäß einem Schreiben des Kampfmittelräumdienstes vom 19.06.2019 wurde für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 01.77.00 Kampfmittelfreiheit attestiert. Aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes besteht somit kein weiterer Handlungsbedarf bei der Durchführung

der geplanten Arbeiten. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung ist für die Dauer von 5 Jahren befristet. Nach Fristablauf ist bei Bauplanungen im Geltungsbereich eine erneute Auskunft beim Kampfmittelräumdienst einzuholen.

Natur- und Artenschutz

Die Nördliche Wallhalbinsel ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafengebiet nahezu vollständig versiegelt. Das Plangebiet hat für das Schutzgut Pflanzen keine besondere Bedeutung.

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Situation wurde zum ursprünglichen Bebauungsplan ein artenschutzrechtliches Gutachten auf der Grundlage einer Begehung und einer Potenzialanalyse erarbeitet (Kieler Institut für Landschaftsökologie, Kiel, Dezember 2009). Danach können im Plangebiet gebäudebrütende Arten wie Rauch- und Mehlschwalbe, Stadttaube, Dohle, Sturmmöwe, Bachstelze, Hausrotschwanz vorkommen. Im Gebäudebestand sind punktuell wenig ausgebildete Tagverstecke für Fledermäuse zu erwarten.

Auf der Grundlage des vorliegenden Planentwurfes wurde die artenschutzrechtliche Situation durch den Biologen Björn Leupolt aus Heidmühlen im Juni 2019 erneut untersucht. Im Ergebnis wurden keine aktuellen Fledermauswinterquartiere und kein Fledermausbesatz festgestellt. Potenzial für Fledermaussommerquartiere in Form von Tagesquartieren besteht vereinzelt in Mauerwerksspalten und im Dachüberstand von Schuppen F auch in Form von Wochenquartieren zur Aufzucht von Jungtieren. Hinweise auf zurückliegenden Besatz wurden jedoch nicht festgestellt.

Als potenzielle Brutvogelarten sind insgesamt acht, in Schleswig-Holstein jedoch als ungefährdet eingestufte Arten im Plangebiet anzunehmen. Von den angenommenen Vogelarten konnten im Plangebiet lediglich alte Nester der Mehlschwalbe und der Stadttaube ermittelt werden.

Als weitere artenschutzrechtlich relevante Art wurde der Fischotter betrachtet. Eine Durchgängigkeit für Fischotter ist unter den das Plangebiet berührenden Brücken gegeben. Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die für die Realisierung von Ausstiegshilfen und Querungshilfen vorgeschlagen werden.

Gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ werden weitergehende Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung der Trave für den Fischotter empfohlen. Es wird angeregt, Abschnitte mit steiler hoher Ufersicherung abzuflachen und bei Bohlenwerkserneuerungen alle 50 m eine Ausstiegshilfe oder von Fischottern nutzbare Konstruktionen wie Bermen oder Laufstege im Fluss vorzusehen, um dem Fischotter sichere Unterführungen von Straßen- und Bahnbrücken zu ermöglichen. Bei den weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen handelt es sich nicht um rechtverbindliche Verpflichtungen; die Maßnahmen können auf freiwilliger Basis umgesetzt werden.

Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat bereits derzeit nicht geeignet. Durch die Umsetzung der mit Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 ermöglichten Vorhaben werden sich an diesem urbanen Standort die Licht- und Lärmemissionen sowie der Verkehr zusätzlich erhöhen. Darüber hinaus sollten bauliche Eingriffe in die denkmalgeschützten Kaimauern möglichst vermieden werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfordert keine weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch auch unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplanes durch die Stadt möglich.

Festsetzungen zur Verbesserung des Zustandes der Lebensraumtypen für den Fischotter werden im vorliegenden Bauleitplanverfahren nicht erforderlich.

Der Stadtgraben südlich des Wallhafens, südlich der Marienbrücke in ca. 150 m Entfernung zum Plangebiet, ist Teil des FFH-Gebietes DE 2127-391 „Travetal“. Detaillierte Angaben zum Bestand der Fauna und Flora sowie zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes sind der FFH-Vorprüfung gem. Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34 (1) BNatSchG zu entnehmen.

Vor der Sanierung der Schuppen sind artenschutzfachliche Untersuchungen durchzuführen und notwendige Maßnahmen und ggf. erforderliche Ersatzmaßnahmen zu bestimmen. Das Vorkommen geschützter Fischarten, Reptilien und Amphibien wird aufgrund fehlender Lebensraumstrukturen ausgeschlossen.

Zur Einhaltung der Bestimmungen des § 42 BNatSchG sind artspezifisch erforderliche Schutz-/Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse sowie ungefährdete gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter durchzuführen:

1. Abbrucharbeiten im Winterhalbjahr (Mitte Oktober bis Mitte März) bzw. außerhalb der Brutzeit (Ende August bis Anfang März)
2. Kontrolle der abzureißenden/zu sanierenden Gebäude auf Fledermausbesatz in der Sommerperiode vor Baufeldberäumung und unmittelbar vor den Bauarbeiten
3. entsprechend des vorgefundenen Besatzes Anbringen von geeigneten Ersatzquartieren

Gem. artenschutzrechtlichem Gutachten sowie einer ergänzenden Erfassung der Brutvogelnester durch die Untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck werden insgesamt 10 Fledermausfassadenkästen, 29 Mehlschwalben-, 5 Rauchschwalben-, sowie insgesamt 16 Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen erforderlich.

Vor Beginn von Bauarbeiten an Gebäuden muss sich mit der unteren Naturschutzbehörde in Verbindung gesetzt werden.

Bei Einhaltung der gutachterlich ermittelten Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen stehen der beabsichtigten Planung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

<u>Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes</u>

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich sowohl der nördlich angrenzenden Gewerbeflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 04.44.00 der Hansestadt Lübeck und der Industriegebiete im Hafen einschließlich des Rangierbereiches des Hafenbahnhofs, des Gastronomiebetriebes sowie der Veranstaltungsorte Schuppen 6 und 9, der Kaianlagen mit Sportboothafen, des Innenstadtgleises und des Straßenverkehrs auf den angrenzenden Straßen sowie im Einwirkungsbereich der Schienenstrecke Lübeck – Kiel/ Puttgarden/ Travemünde. Zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionssituation wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet (Akustik Labor Nord, Lübeck, 05.10.2020).

Das Plangebiet ist mit Geräuschimmissionen

- durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung)
- durch Sportanlagen (Marina Newport)
- durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff)
- durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon)

belastet.

Untersucht wurden dementsprechend die Auswirkungen aus Gewerbe- Sport- und Verkehrslärm auf die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes.

Im Ergebnis stellt der Gutachter fest, dass aufgrund der Gewerbe- und Verkehrsgeräuschimmissionen Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet erforderlich werden. Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

Nachweise über den ausreichenden Schallschutz sind im jeweiligen objektbezogenen Genehmigungsverfahren zu erbringen.

Gewerbelärm

Zum Schutz vor Gewerbelärm sind grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte vor den betroffenen Fassaden eingehalten werden.

Aufgrund der Nähe zum Gastronomie- und Veranstaltungsort an der Spitze der NWHI werden im Einzelnen Maßnahmen für Schuppen D empfohlen, indem in einem Teilbereich keine öffnenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet werden dürfen. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden (z.B. Büroräume).

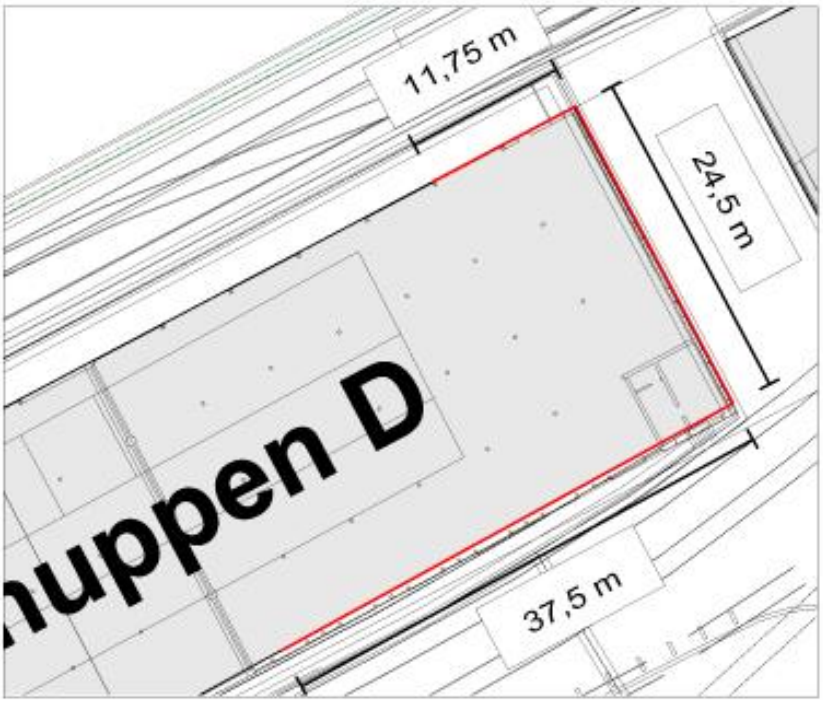


Abb. 1 Darstellung der Bereiche ohne öffnenbare Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 41009) (Quelle: ALN)

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden für Schuppen C für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Unter Zugrundelegung des lautesten Betriebszustandes (Rock-Konzert) müssen die folgenden resultierenden Schalldämmmaße erreicht werden:

- Dach 32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Massivwand West 43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Fassade Nord 21 dB

- Fassade Süd 21 dB

Bei dem Betrieb des Strandsalons dürfen Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A) nicht überschritten werden. Für den Bootsbauplatz wird ein Immissionskontingent tags von 65 dB(A) festgesetzt. Ein nächtlicher Betrieb ist hier nicht vorgesehen.

Nachzuweisen sind die jeweils zulässigen Schalleistungspegel aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Immissionskontingent. Der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten gem. TA Lärm wird aus dem zulässigen Schallleistungspegel errechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile werden unter Berücksichtigung vorhandener Gebäude nach dem alternativen Verfahren gem. ISO 9613-2:1996 vorzunehmen. Als Quellhöhe ist 1,0 m über Gelände anzunehmen. Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend der TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nicht überschreiten.

Verkehrslärm

- Zum Schutz vor Verkehrslärm sind im gesamten Plangebiet passive Schutzmaßnahmen erforderlich. Für die Auslegung passiver Schallschutzmaßnahmen sind die maßgeblichen Außenlärmpegel relevant. Da es im Plangebiet zur Überlagerung mehrerer Geräuschquellen (Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr, Gewerbe/Industrie) kommt, wird der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel festgesetzt. Der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus der Summe der einwirkenden Geräuscharten (hier Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr). Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume werden Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße der Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumnutzungen gem. DIN 4109-1:2018 für die in folgender Übersicht dargestellten maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel festgesetzt.

Die Ergebnisse zu den maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegeln werden wie folgt zusammengefasst:

- an den Baugrenzen im Südwesten des Urbanen Gebietes (Bürogebäude, Hotel): 61 dB(A) bis 73 dB(A)
- an den vorhandenen Schuppen im zentralen Bereich: 59 dB(A) bis 72 dB(A)
- an Schuppen D: 67 dB(A) bis 71 dB(A).

Für mögliche Außenwohnbereiche mit Beurteilungspegeln L_r von ≥ 63 dB(A) ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäudekörper umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen – wie z.B. Abschirmungen oder verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen - mit dem Ziel, die Beurteilungspegel von 63 dB(A) nicht zu überschreiten. Ein Nachweis ausreichender Schallschutzwirkung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc. ist ein bewertetes Bau-Schalldämmmaß von min. 30 dB und für Büroräume etc. von min. 35 dB einzuhalten.

Darüber hinaus sind für zum Schlafen genutzte Räume mit einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüfter vorzusehen, sofern der erforderliche Luftaustausch nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämmmaß des gesamten Außenbauteils aus Dach/Wand/Fenster/Lüftungselement muss den Anforderungen der DIN 4109 entsprechen.

Sofern über Einzelnachweise ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen im Bebauungsplan abgewichen werden.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die überplanten Flächen befinden sich mit Ausnahme des Grundstücks mit dem Gebäude und umgebenden Freiflächen der Media Docks im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Entwicklung des PIH-Konzeptes wurde eine zeitlich befristete Anhandgabe über die benötigten Flächen vereinbart. Die Bauflächen sowie zugeordnete Stellplatz- und Freiflächen entlang der landseitigen Schuppenflanken, im Umfeld des Medienhauses und vor den Giebelscheiben der Schuppen sollen an die Vorhabenträgerin veräußert werden. Die Flächen für den Strandsalon sollen langfristig im Zuge einer Erbbaurechtsbestellung verpachtet werden. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen, die wesentlichen Platzflächen zwischen den Schuppen und die Freifläche nordöstlich von Schuppen F sowie der Kaimauerring nebst Kaianlagen verbleiben im Eigentum der Hansestadt Lübeck.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Der sich in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 01.77.00 wird den bisher geltenden Bebauungsplan 01.75.00 vollständig ersetzen, da auf dessen Grundlage eine Umsetzung der gewünschten Planungsziele nicht möglich ist und die mit dem bisherigen Bebauungsplan verfolgten Planungsziele mit der inzwischen als Mehrheit baulicher Anlagen ausgewiesene Schutzzone (Denkmalschutz) nicht mehr vereinbar sind.

Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes 01.75.00

Der Bebauungsplan 01.75.00 setzt für den überwiegenden Teil des Geltungsbereiches Mischgebiete mit einer 3 – 5 geschossigen Bebauungsmöglichkeit und max. zulässigen Gebäudehöhen zwischen 13,80 m und 19,80 m ü. NHN fest. Das denkmalgeschützte Gebäude der Media Docks ist durch umlaufende Baulinien berücksichtigt. Im Eingangsbereich an der Willy-Brandt-Allee ist ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Sportboothafen festgesetzt. Die Freiflächen sind in Verkehrsflächen, teilweise mit besonderen Zweckbestimmungen sowie für Sondernutzungen gegliedert. Zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze sind innerhalb der überbaubaren Flächen halbgeschossige Tiefgaragen vorgesehen. Die ebenfalls denkmalgeschützten Kaimauern sind inkl. deren Konstruktion in einem bis zu 10 m breiten Schutzstreifen von Bebauung freizuhalten.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus dem am 04.10.2010 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein vom 13.07.2010 (LEP 2010; Amtsbl. Schl.-H., S. 719) und dem Regionalplan für den Planungsraum II (veröffentlicht im Amtsbl. Schl.-H. am 22.11.2004).

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt. „Die Oberzentren sind Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren von überregionaler und landesweiter Bedeutung. Sie versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren speziali-

sierten Bedarfs und bieten ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln.“ Das Plangebiet wird darin als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dem Verdichtungsraum des Oberzentrums Lübeck zugeordnet sowie als Stadtrandkern II. Ordnung ausgewiesen.

Zudem wird folgender konkreter Grundsatz im LEP formuliert: „Um den Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte zu schützen, sollen Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt – auch aus dem Lübecker Umland – erhalten bleiben. Weitere Darstellungen für das Plangebiet trifft der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 nicht. Der Landesentwicklungsplan wird auf Basis der Landesentwicklungsstrategie Schleswig- Holstein 2030 derzeit fortgeschrieben, um neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage werden die Regionalpläne neu aufgestellt. Hierbei ist anzumerken, dass im Jahr 2014 die fünf Planungsräume zu dreien zusammengefasst worden sind. Solange die Regionalpläne nicht beschlossen sind, gilt für das Plangebiet weiterhin der Regionalplan II in der Fassung von 2004.

Der Regionalplan für den Planungsraum II (RP) berücksichtigt alle raumbedeutsamen Fachplanungen der Landesregierung, insbesondere die Aussagen der Gesamtfortschreibung des Landschaftsrahmenplans 2003. Der RP setzt den landesplanerischen Ordnungs- und Entwicklungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung im östlichen Teil Schleswig-Holsteins fest. Ferner konkretisiert der RP schwerpunktorientiert die im Landesraumordnungsplan (1998 – mittlerweile durch den o.g. Landesentwicklungsplan ersetzt) und die in § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sowie die im Landesentwicklungsgrundsätzegesetz (wurde 2014 aufgehoben) dargestellten landesplanerischen Grundsätze. Der Regionalplan stellt Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

Die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 verfolgte Entwicklung eines Urbanen Gebietes (MU) auf der Nördlichen Wallhalbinsel steht somit im Einklang mit den Zielen der Landesplanung.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung[1] stellt das Plangebiet größtenteils als gemischte Baufläche dar. Die Hafenbecken sind als Wasserflächen dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 01.77.00 entwickelt sich demgemäß aus dem Flächennutzungsplan gem. § 8 (2) BauGB.

[1] Der am 07.09.1989 von der Bürgerschaft beschlossene und am 08.10.1990 in Kraft getretene Flächennutzungsplan wurde zuletzt durch die 120. Änderung geändert und ist am 20.12.2017 bekannt gemacht.

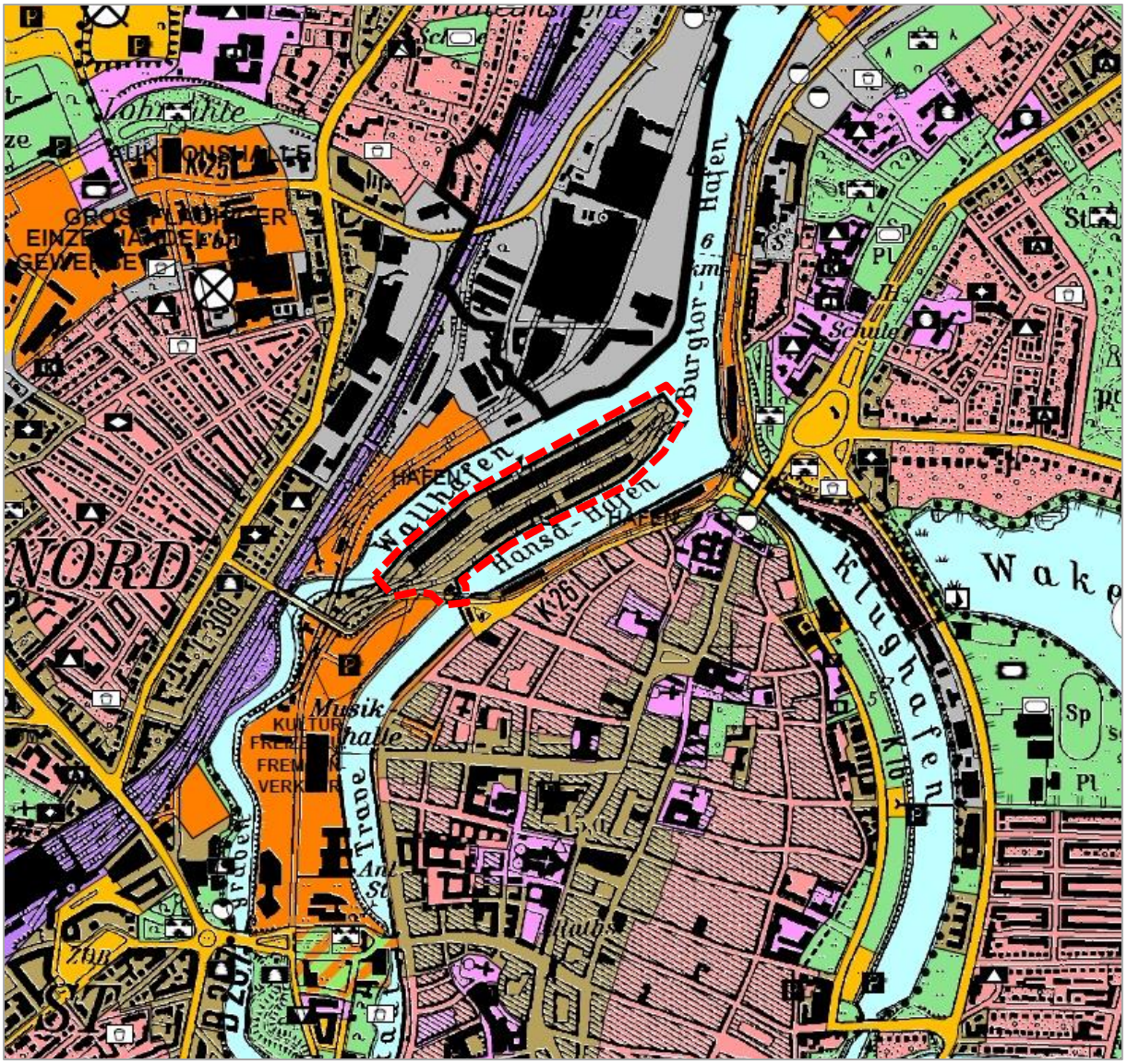


Abb. 3 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) definiert sechs Handlungsfelder (HF). Für die Innenstadt ergeben sich danach folgende Entwicklungsziele:

- (HF 1): Kommunikation und Nachbarschaft befördern
- (HF 2): Innenstadt zwischen Tradition und Moderne entwickeln, qualitätvolle Entwicklung des öffentlichen Raumes für Straßen und Plätze mit Aufenthaltsqualität
- (HF 3): soziale und kulturelle Integration fördern
- (HF 4): differenzierte Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen, Gründerförderung
- (HF 5): Welterbe und kulturelles Erbe bewahren, Vielfältige Kunst und Kultur fördern und Kultursensibilität vermitteln
- (HF 6): integriertes Arbeiten fördern und fordern

Die mit dem PIH-Konzept verfolgten Planungsziele berücksichtigen die Entwicklungsziele des ISEK in allen sechs Handlungsfeldern.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

Das im März 2015 von der Bürgschaft beschlossene Konzept „Lübeck 2030“ einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung dient der Entwicklung einer Handlungsstrategie bezüglich vorausschauender Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen. In den dazu festgelegten Suchräumen findet der Bereich der nördlichen Wallhalbinsel keine Berücksichtigung, entsprechend werden für das Plangebiet keine Aussagen getroffen.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2019

Mit dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2013 wurde die strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung der Hansestadt Lübeck bis in das Jahr 2025 gelegt. Die Analyse der Rahmenbedingungen für den Wohnungsmarkt, die Angebots- und Nachfrageprognose ist in das Konzept Lübeck 2030 zur Ermittlung der Bedarfe und Suchräume für den Wohnungsbau eingeflossen. Aufgrund des demografischen Wandels und sich daher ändernder Haushaltsstrukturen wird der Wohnungsmarktbericht regelmäßig aktualisiert um aktuelle Trends berücksichtigen zu können. So werden die Kerndaten des Wohnungsmarktkonzeptes von 2013 regelmäßig fortgeschrieben und stellen eine Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung dar.

Grundsätzlich wird laut Lübecker Prognose bis zum Jahr 2025 mit einem Anstieg der Bevölkerung um ca. 7.500 Personen gerechnet. In den darauffolgenden Jahren wird dann aufgrund des demografischen Wandels ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Für die Anzahl der Haushalte bedeutet diese Annahme einen Zuwachs von 3.900 Wohneinheiten. Neben der Lübecker Prognose liegen zwei weitere Statistiken des Statistikamtes Nord und der „mpirica ag“ vor, die eine stärkere Singularisierung der Gesellschaft voraussetzen und dementsprechend eine höhere Zunahme von 5.900 bis zu 7.500 Wohneinheiten annehmen.

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht mit Stand November 2019 lag die Anzahl der Baugenehmigungen für Wohngebäude in den vergangenen 5 Jahren deutlich über dem 10-Jahres-Durchschnitt, weshalb in den kommenden Jahren theoretisch mit einem deutlichen Anstieg des Wohnraumangebotes zu rechnen ist. Trotz verstärkter Bemühungen bei der Baulandbereitstellung ist ein derartiger Anstieg allerdings bisher nicht festzustellen.

Im Bereich der geförderten Wohnungen stehen derzeit 7.800 Einheiten ca. 3.700 Einheiten gegenüber, die bis 2030 aus der Mietpreisbindung fallen werden.

Die in Lübeck vorherrschende relativ geringe Leerstandsquote von 2,2 % entspricht genau der Fluktuationsreserve. Damit wird deutlich, dass keine Reserven am Wohnungsmarkt zur Deckung des zukünftigen Bedarfs vorhanden sind.

Derzeit beläuft sich das errechnete Wohnbaupotenzial der Stadt Lübeck auf 6.600 Wohneinheiten (WE). Bei der Potenzialanalyse wurden Flächen innerhalb bereits rechtswirksamer und im Verfahren befindlicher Bebauungspläne untersucht. Es handelt sich dabei um theoretische Werte da einzelne Flächen möglicherweise nicht entwickelt werden können. Bei Zugrundelegung der Lübecker Prognose kann der zukünftige Wohnraumbedarf gedeckt werden, der prognostizierte Bedarf den beiden anderen Studien kann demgegenüber nur knapp bzw. nicht befriedigt werden.

Das Plangebiet der Nördlichen Wallhalbinsel ist mit dem derzeit wirksamen Bebauungsplan 01-75-00 in dieser Berechnung mit 177 WE berücksichtigt.

Das nunmehr mit vorliegender Planung verfolgte PIH-Konzept sieht die Schaffung von ca. 70 Apartments im Schuppen A für gefördertes preisgebundenes studentisches Wohnen ergänzt

durch preisfreie und frei vermietbare Kleinapartments mit Größen von einem bis zwei Zimmer und 25 bis 50 m² Wohnfläche sowie ca. 31 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe von 40 m² bis 200 m² (im Mittel 110 m²) in Schuppen B vor. Weitere 16 Einheiten können in den Schuppen C und D im Zusammenhang mit den dort überwiegend stattfindenden handwerklichen, kulturellen und sozialen Projekten entstehen. Für die Kreativwirtschaft in Schuppen F sind ca. 23 Wohneinheiten in enger räumlicher und funktionaler Nähe der Werkstätten, Büros und Ateliers mit Größen von 70 m² bis 260 m² geplant.

Darüber hinaus wird es ein durch gemeinnützige Organisationen, darunter die Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, geschaffenes Angebot von ca. 14 Zimmern in Gemeinschaftseinrichtungen für Teilnehmer an Ausbildungs- und Fördermaßnahmen handwerklicher und denkmalpflegerischer Projekte in Schuppen D geben.

Die wohnbauliche Entwicklung auf der Nördlichen Wallhalbinsel soll aufgrund der geplanten Angebotsvielfalt und der Ansprache unterschiedlicher Nutzergruppen dazu beitragen, den dringenden Wohnraumbedarf zu decken. Gerade auch durch genossenschaftlich organisierte Baugruppen wird der zunehmend hohen Nachfrage nach alternativen Eigentumsformen und dem Wunsch nach Konzentration und der Verbindung von Wohnen und Arbeiten in urban verdichteten Räumen entsprochen.

Die Umsetzung des PIH-Konzeptes basiert auf der behutsamen Sanierung der vorhandenen Hafenschuppen. Die vorgegebenen und aus denkmalrechtlichen Gründen nicht veränderbaren Gebäudegeometrien erlauben einerseits keine richtlinienkonforme Planung von Förderwohnungen. So können Anforderungen z.B. an Wohnflächen, Zimmerzahlen und Belichtung nicht entsprechend eingehalten werden. Aufgrund der geforderten denkmalgerechten Sanierung der Bestandsgebäude und der besonderen Anforderungen an die Neuerschließung des Plangebietes wird andererseits die gemäß Richtlinie für geförderten Wohnungsbau zulässige Obergrenze der Gesamtkosten weit überschritten. Der Erhalt und die behutsame Sanierung der historischen Gebäudesubstanz und Freiflächen bilden jedoch einen wesentlichen städtebaulichen Grundpfeiler der gesamten Planung. Daher lässt sich die mit Bürgerschaftsbeschluss vom 22. Februar 2018 eingeführte Quote für den geförderten Wohnungsbau im ersten und zweiten Förderweg mit vorliegender Planung nicht, jedoch möglicherweise über ein Angebot geförderten Wohnraums für Studierende und Jugendliche in Ausbildung erfüllen. Hierfür sollen in Schuppen A 70 geförderte preisgebundene Wohnungen für Studierende und Jugendliche in Ausbildung geschaffen werden, deren Herstellungskosten mittels weiteren 35 bis 70 preisfreie frei vermietbare Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern quersubventioniert werden können. Für den möglichen Fall, dass eine Förderfähigkeit auch für studentisches Wohnen nicht gegeben ist, wird die PIH vertraglich dazu verpflichtet, anstelle des geförderten Wohnungsbaus ein Angebot von ca. 100 Studierendenwohnungen zu schaffen. Die Stadt sichert für diesen Fall über den mit der PIH abzuschließenden städtebaulichen Vertrag über einen Zeitraum von 35 Jahren den Betrieb eines Studierendenwohnheims mit ca. 100 Plätzen, welche ausschließlich für die berechtigte Nutzergruppe vorzuhalten sind.

Bei der Bewertung des Beitrags zur Deckung des Wohnraumbedarfs kann dem Projekt Nördliche Wallhalbinsel jedoch nicht entgegengehalten werden, es würde einseitig ein hochpreisiges Marktsegment bedient. Das Konzept der PIH ist insbesondere auf eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und -ausstattungen für diverse Nutzergruppen angelegt. Insbesondere das Angebot von ca. 70 geförderten Studierendenwohnungen als Beitrag zum geförderten Wohnungsbau im Plangebiet und weiteren 35 bis 70 preisfreien und frei vermietbaren Wohnungen, ebenfalls speziell für die Bedürfnisse von Studierenden und Jugendlichen in Ausbildung bzw. alternativ eines Studierendenwohnheims mit preisgebundenen Wohnungen

für ca. 100 Studierende, wird daher als wichtiger Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in der Innenstadt gewertet.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) wurde am 24.02.2011 von der Bürgerschaft als Grundlage der räumlichen Einzelhandelsentwicklung in der Hansestadt Lübeck beschlossen. Das Zentrenkonzept basiert auf dem 2009 von der CIMA Beratung + Management GmbH erstellten Gutachten. Grundlage des Gutachtens war die Kompletterhebung des gesamten Einzelhandelsbestandes der Hansestadt Lübeck (Lage, Branche, Sortimente, Verkaufsfläche), die im Rahmen des Einzelhandelsforums der Wirtschaftsregion Lübeck ebenfalls von der CIMA Beratung + Management GmbH 2009 durchgeführt worden ist. Weiterhin beschreibt das Gutachten auch die Nahversorgungssituation in Lübeck und weist auf mögliche Handlungsbedarfe hin, so dass eine stringente und begründete aktive Ansiedlungspolitik erfolgen kann.

Ziel des Konzeptes ist die Stärkung der Zentren und der oberzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie die Sicherung einer flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung. Die wohnungsnahe Grundversorgung eines Haushaltes gilt als gewährleistet, wenn im Rahmen eines Radius von 500 m mindestens ein Lebensmittelmarkt mit einem breiten Grundangebot an nahversorgungsrelevanten Sortimenten vorhanden ist.

Das Zentrenkonzept dient der Begründung für Festsetzungen in der Bauleitplanung gem. BauGB. Das Lübecker Zentrensystem ist gegliedert in einen zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) sowie weitere Stadtteil- und Nahversorgungszentren. Darüber hinaus sind Sonderstandorte mit überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Dieses System bildet das Grundgerüst für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelsgütern in der Hansestadt Lübeck. Durch Ansiedlungen dürfen sich Versorgungsfunktionen von Zentren nicht gegenseitig beeinträchtigen.

Gemäß Zentrenkonzept ist zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment nur im Hauptzentrum Innenstadt sowie an zwei überregional bedeutsamen Sonderstandorten zugelassen. Die Stadtteil- und Nahversorgungszentren dienen vorrangig der Nahversorgung.

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Hauptzentrum Innenstadt welches fußläufig über die Drehbrücke und über die Fußgängerbrücke zwischen mittlerer Wallhalbinsel und Beckergrube erreichbar ist. Derzeit in Prüfung befindet sich ein möglicher Entwicklungsbereich für ein Nahversorgungszentrum nördlich des Plangebietes auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs an der Schwartauer Allee.

Die Prüfung des Zentrenkonzeptes hinsichtlich der Bedeutung der NWHI ergibt, dass folgende darin formulierten Leitsätze auf den Planbereich und damit die Entwicklung der vorliegenden Bauleitplanung anwendbar sind:

- Läden mit zentrenrelevantem Hauptsortiment unterhalb einer Relevanzschwelle von 100 m² können außerhalb von Stadtteil- und Nahversorgungzentren in städtebaulich integrierten Lagen zugelassen werden. Bei dem Sortiment Fahrräder beträgt die Relevanzschwelle 200 m².
- Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel kann zur Sicherung eines dichten Nah-versorgungsnetzes auch an sonstigen städtebaulich integrierten Standorten zugelassen werden. Voraussetzung ist, dass dadurch keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche oder die wohnortnahe Grundversorgung entstehen.
- Ansiedlungen von nahversorgungsrelevanten Betrieben außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen aber in städtebaulich integrierten Lagen sollen zugelassen werden, wenn

dadurch bislang unterversorgte Wohngebiete besser nahversorgt werden und zentrale Versorgungsbereiche nicht beeinträchtigt werden.

- Bei Betrieben des Handwerks oder des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes können im begrenzten Umfang ausnahmsweise Verkaufsstätten für zentrenrelevante oder nahversorgungsrelevante Sortimente für Eigenproduktion als untergeordnete Nebenbetriebe zugelassen werden. (sogenanntes Handwerkerprivileg) Diese Verkaufsstätten müssen im unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem jeweiligen Handwerks- oder Gewerbebetrieb stehen. Die Verkaufsstätte muss dem eigentlichen Betrieb räumlich angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar sein; die Verkaufsfläche muss der Betriebsfläche des produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetriebes untergeordnet sein. Bei zentrenrelevanten oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten darf die Verkaufsfläche je Betrieb höchstens 100 m² betragen.

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der im März 2008 beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Plangebietsflächen als Verkehrsflächen und Verkehrsanlagen. Der Landschaftsplan trifft in seinem Entwicklungsteil keine Aussagen zum Plangebiet.

3.8 Denkmalschutz, UNESCO-Welterbe-Managementplan

Teile der historischen Lübecker Altstadt wurden 1987 mit dem Welterbetitel ausgezeichnet und in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war u.a. die markante Stadtsilhouette mit den prägenden Kirchtürmen. Ziel des Managementplans ist die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte.

Die Nördliche Wallhalbinsel als nördliche Spitze des gesamten Wallhalbinselareals, zwischen Stadtgraben und Trave, dem westlichen Altstadtrand unmittelbar vorgelagert, gehört zum engsten Pufferzonenbereich der Welterbestätte ‚Lübecker Altstadt'. Durch den Bebauungsplan erfolgen keine negativen Auswirkungen auf das Welterbe. Insbesondere wird große Sorgfalt auf eine behutsame Stadtentwicklung im Sinne eines Erhaltens, Sanierens bzw. Weiterbauens im historisch vorgegebenen Kontext gelegt. Städtebaulich bedeutsame Sichtbeziehungen werden erhalten, bauliche Maßnahmen berücksichtigen durch Materialität, Kubatur und Formensprache die besonderen Anforderungen des Welterbes.

Im Plangebiet sind folgende Kulturdenkmale in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen, die bei der Planung berücksichtigt werden:

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaiseitigen Halbportal-Drehwippkrans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörenden Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkranes der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)

- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
- Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestandteile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetztes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale und Bestandteile der Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 orientiert sich die Hansestadt Lübeck an dem mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.2016 zur Umsetzung beschlossenen Konzept der PIH. Das Konzept basiert auf dem Erhalt der stadt- und industriegeschichtlich bedeutsamen Hafenschuppen und einer Funktionsvernetzung mit der Altstadt sowie den umliegenden Quartieren. Insbesondere sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, welche die urbanen Funktionen der Innenstadt stärken, dort aber aufgrund der Kleinteiligkeit bzw. des zu geringen Flächenangebotes oder der Schutzansprüche zu Konflikten führen würden. Vorrangig sind dies Angebote aus den Bereichen Freizeitgestaltung, Gastronomie, Kunst und Kultur sowie Handwerk und Dienstleistung. Es wird ein hohes Maß an Flexibilität angestrebt. Wohnnutzungen sind in einem mit den übrigen Nutzungen verträglichen Maß und -Umfang und daher nur untergeordnet vorgesehen. Vorrangig ist an ein Angebot an Wohnraum in räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit Arbeitsbereichen für Gewerbetreibende/Dienstleister aus sogenannten kreativen Branchen gedacht. Darüber hinaus sind für weitere spezifische Nutzergruppen - wie z.B. Studierende in dem am Kulenkampkai gelegenen Schuppen A - individuelle Wohnraumangebote geplant.

Im südlichen Bereich der Halbinsel sind der Neubau eines Hotels mit einer Kapazität von 200 Betten sowie eines Bürogebäudes für ein örtliches Medienunternehmen vorgesehen. Die vorhandene, derzeit saisonabhängige, gastronomische Nutzung an der Nordspitze soll langfristig gesichert werden und eine bauliche Option für einen Ganzjahresbetrieb erhalten.

Vorgesehene Nutzungen

Im Plangebiet sind im Einzelnen folgende Nutzungen geplant:

- Schuppen A, der von Süden betrachtet erste von vier Kaispeichern am nordwestlichen gelegenen Kulenkampkai:

Geförderte preisgebundene Studierendenapartments auf 2 Ebenen, ergänzt um frei vermietbare Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern, alternativ ein Studierendenwohnheim mit ca. 100 vertraglich preisgebundenen Plätzen für die Dauer von min. 35 Jahren. Gastronomische sowie handwerkliche Einrichtung mit belebender Ausstrahlung auf die Außenbereiche.

- Schuppen B, zweiter Kaispeicher am Kulenkampkai:

Teilung in Wohneigentum, Sanierung unter Berücksichtigung des besonderen Raumbedarfes für integrierte Wohn- und Arbeitsformen. Kleine Gewerbeeinheit für Bäckereifachgeschäft / Café / Büros.

- Schuppen C, der älteste der vier Kaispeicher am nordwestlichen Kai:

Sanierung ohne feste zweckgebundene Einrichtungen, flexibel nutzbar für vielfältige Veranstaltungen insbesondere für Projekte zur Förderung der Jugendarbeit in der klassischen und zeitgenössischen Musik sowie für Kunstprojekte. Das bereits erfolgreich etablierte Projekt „Kunst am Kai“ mit Theater- und Opernaufführungen soll auch zukünftig eine tragende Säule des Gesamtkonzeptes sein. Saisonabhängig soll das Gebäude für bestuhlte und unbestuhlte Musik- und Theaterveranstaltungen, Messen, Ausstellungen sowie Zwischennutzungen zur wirtschaftlichen Subventionierung des derzeitigen Kulturbetriebes und als flankierende Maßnahme zum Erhalt des Gebäudes.

- Schuppen D, der nördlichste Schuppen:

Aufgrund der exponierten Lage in Bezug auf Schallemissionen aus der benachbarten Außengastronomie *Strandsalon* und der „Kulturwerft Gollan“ für weniger schallempfindliche kreative gewerbliche, handwerkliche Nutzungen gemeinnütziger Stiftungen und Vereine vorgesehen.

Ggf. können hier betriebsbezogene Wohnnutzungen für Auszubildende oder Teilnehmer an sozialen/ kulturellen/ handwerklichen Projekten in schallabgewandten geschützten Gebäudeteilen angeordnet werden.

- Schuppen F, Lage am südöstlichen Behnkai auf der Stadtseite:

Umbau für gemischte Nutzungsanforderungen aus Gewerbe, Kunsthandwerk, maritime Dienstleistungen und Wohnen mit individuellen Ansprüchen an Größe und Zuschnitt der Einheiten.

- Nördliche Spitze der Wallhalbinsel:

Erweiterung des bisher saisonabhängigen gastronomischen Sommer-angebotes durch bauliche Ergänzungen um einen Ganzjahresbetrieb zu ermöglichen.

- Weitere Baufelder für Neubauten:

Am südlichen Eingangsbereich zur Nördlichen Wallhalbinsel sind Neubauten für ein Hotel sowie für ein Bürogebäude für ein örtliches Medienunternehmen vorgesehen. Die Anordnung der Baufelder folgt dem Prinzip der Ergänzung bzw. des Weiterbauens der historischen Strukturen entsprechend der Ergebnisse der hierfür durchgeführten Wettbewerbsverfahren.

- Freiflächen:

Der Charakter des ehemaligen Hafenbahnhofes soll weiterhin das Bild der NWHI bestimmen. Vor diesem Hintergrund soll das Areal auch zukünftig durch urban gestaltete Freiräume unter Einbeziehung der historischen Pflasterflächen, Gleisanlagen und Kranfahrten geprägt bleiben. Dabei werden die Gleisfächer, die Pflasterung-, als die größte zusammenhängende in Lübeck noch erhaltene Großsteinpflasterfläche, die Kaischuppen, Kaimauern sowie die noch vorhandenen Lösch- und Ladeeinrichtungen in engem funktionalem Zusammenhang betrachtet. Eingriffe in die historische Oberfläche sollen daher nur zur Durchführung erforderlicher Erschließungsmaßnahmen und in Form von Ausbesserungen und Reparaturen erfolgen. Um eine barrierearme Zugänglichkeit der NWHI sicherzustellen, werden die Gehwege sowie weitere Wegeverbindungen in geschnittenem Pflaster hergestellt und Schienenprofile der Bahngleise, soweit erforderlich, verfüllt.

Die Gestaltung der Freiflächen der gesamten NWHI folgt dem Ergebnis des freiraumplanerischen Wettbewerbs des Büros WES LandschaftsArchitektur sowie der anschließend erfolgten bzw. nach den Vorgaben des Preisgerichtes noch durchzuführenden Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	ca.	10,26 ha
davon:		
Urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO BauGB	ca.	4,45 ha
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	ca.	0,36 ha
Straßenverkehrsfläche	ca.	1,36 ha
Sondergebiet Hafen (Land)	ca.	1,49 ha
Sondergebiet Hafen (Wasser)	ca.	2,60 ha

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

Die NWHI stellt sich für die Hansestadt Lübeck und hier speziell im Kontext mit der Lübecker Altstadt und den vorgelagerten Hafenbereichen als ein eigener Mikrokosmos dar. Baulich geprägt wird dieser Kosmos durch die Gestalt der verschiedenen hafentypischen Gebäude und Gleisanlagen die noch heute in untrennbarer Symbiose von ihrer historischen Bedeutung als Hafenbahnhof erzählen.

Das der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzept der Vorhabenträgerin PIH basiert auf weitestgehender Erhaltung der bestehenden Hafenschuppen und der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen. Für die einzelnen Gebäude werden Nutzungen aufgezeigt, die geeignet sind, den speziellen Anforderungen an Lage zwischen Altstadt und Werftstandort auf der Roddenkoppel sowohl städtebaulich als auch bauhistorisch gerecht zu werden. Insofern werden die Gebäude behutsam saniert und ihrem ursprünglichen architektonischen Anspruch entsprechend ergänzt und/oder weitergebaut.

Hinsichtlich der beabsichtigten Nutzungsmischung wird eine Funktionsvernetzung zwischen der Altstadt einerseits und den umliegenden Wohngebieten andererseits angestrebt. Dazu sind Nutzungen anzusiedeln, die aufgrund ihres erhöhten Raumbedarfs oder ihrer Emissionsentwicklung in den angrenzenden Quartieren nicht angesiedelt werden können, gleichwohl

jedoch das bestehende Angebot fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar ergänzen und vervollständigen, ohne eine Konkurrenzsituation aufzubauen.

Im Vordergrund stehen dabei Angebote zur Freizeitgestaltung, Kultureinrichtungen, soziale Einrichtungen mit Bezug zum maritimen Handwerk sowie die einer vergleichsweise dynamischen Veränderung unterliegenden Bedürfnisse der Kultur- und Kreativwirtschaft. Letztere nehmen in der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung einen immer prominenteren Stellenwert ein und werden für die überregionale Wahrnehmung der Hansestadt Lübeck als Wohn-, Arbeits- und Geschäftsstandort von zunehmender Bedeutung sein. Der Grundstein für die Ansiedlung von Einrichtungen und Unternehmen des kultur- und kreativwirtschaftlichen Sektors im Plangebiet wurde bereits mit der Sanierung des Kaufmannsspeichers und der Einrichtung der Media Docks gelegt. Diese Einrichtung soll durch die Verstetigung bereits vorhandener Nutzungen und durch ergänzende Nutzungen gestärkt werden.

Dieser die umliegenden Quartiere vernetzende und die bestehenden Einrichtungen ergänzende und unterstützende Nutzungsmix kann durch die Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet gem. Baunutzungsverordnung auf ideale Weise begründet werden. Die Ausweisung als Mischgebiet oder Kerngebiet kommt aufgrund der zwingend vorgeschriebenen Gleichgewichtigkeit der Hauptnutzungsarten von Wohnen und Gewerbe (Mischgebiet) bzw. nur ausnahmsweise zulässigen allgemeinen Wohnnutzung (Kerngebiet) nicht in Frage.

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Urbanes Gebiet

Urbane Gebiete dienen nach § 6a BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Um eine stärkere Verdichtung innerstädtischer Gebiete zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber die Bebauungsdichte für urbane Gebiete im Vergleich zu besonderen Wohngebieten, Dorf- und Mischgebieten angehoben. Mit der Festsetzung eines Urbanen Gebietes soll die Weiterentwicklung des Plangebietes zu einem attraktiven Wohn-, kultur- und kreativwirtschaftlichen Quartier ermöglicht werden.

Die Entwicklung von Wohnnutzungen entspricht dem Wohnungsmarktkonzept aus dem Jahr 2013 das die strategische Grundlage für die Wohnraumentwicklung der Hansestadt Lübeck bildet.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) definiert Handlungsfelder zur Vermittlung zwischen Tradition und Moderne, insbesondere zur Bewahrung des kulturellen Erbes sowie einer Förderung von Kunst- und Kultursensibilität.

Dementsprechend korrespondiert die Festsetzung eines Urbanen Gebietes bebauungsplanübergreifend mit den benachbarten Bebauungsplänen 01.10.00 (Innenstadt) und 01.73.00 (Musik- und Kongresshalle).

Im Plangebiet werden insgesamt fünf Teilgebiete als ein Urbanes Gebiet gem. § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Diese Teilgebiete entwickeln sich aus den im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Bauflächen. Die gem. BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen werden aufgrund des von ihnen ausgehenden Störpotenzials ausgeschlossen. Die grundsätzlich zulässigen Nutzungen werden für die ausgewiesenen Teilflächen des urbanen Gebiets stellenweise differenziert, da sich die angestrebte Nutzungsmischung aus der allgemeinen Gebietscharakteristik nicht zwangsläufig ableiten lässt. So sollen vorrangig eine kulturelle und gastronomische Nutzung, auch in Kombination mit Freiluftveranstaltungen, für die nördliche Spitze der Halbinsel sowie im südlichen

Bereich ein Büro- und ein Hotelgebäude planungsrechtlich gesichert werden. Der Standort am Eingang der NWHI eignet sich aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit der Innenstadt, der Nähe zum Hauptbahnhof und der allgemein sehr guten verkehrlichen Anbindung aufgrund seiner zentralen Lage insbesondere für die Büro- und Hotelnutzung, sodass an dieser Stelle eine Sicherung der Nutzungen erfolgt.
Infolge der im Bereich der Spitze im Bestand vorhandenen und auch im Rahmen der Umsetzung des PIH-Konzeptes, welches den Erhalt der vorhandenen Nutzung vorsieht, zu erwartenden Schallemissionen wird für einen Teilbereich des nordwestlich gelegenen Schuppens D eine Einschränkung von grundsätzlich zulässiger Wohnnutzung erforderlich.

Der Nördlichen Wallhalbinsel werden entsprechend der Zielsetzungen des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzeptes der Hansestadt Lübeck und im Sinne der Umsetzung des PIH-Konzeptes keine zentralen Einzelhandelsfunktionen zugesprochen. In den Teilgebieten des Urbanen Gebietes sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hiervon ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 m² und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbegebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 m² betragen. Die Schaffung einer Konkurrenzsituation zu den Funktionen der Innenstadt wird mit diesen Festsetzungen ausgeschlossen.

Nebenanlagen

Dem historischen Charakter des Hafenbahnhofs entsprechend basiert das Nutzungskonzept auf der Anordnung von Nebenanlagen auf den Gleisanlagen in Verbindung mit den landseitig den Gebäuden vorgelagerten Laderampen. Die Stadt nimmt einen Gedanken aus dem freiraumplanerischen Wettbewerb auf und definiert langgestreckte Baufelder für Nebenanlagen entlang der Laderampen und bestimmt diese zur Aufstellung von Eisenbahnwaggons, die als offene Rungenwagen entweder der zusätzlichen Gebäudeerschließung als Treppenpodeste oder als geschlossene Waggons für sonstige dem jeweiligen Hauptgebäude untergeordnete Zwecke dienen. Zusätzlich dienen diese Flächen der Anordnung notwendiger Erschließungsanlagen (Treppen, Rampen, Aufzüge). Die Standorte bedürfen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und auch bei Standortveränderung, jeweils der Zustimmung der Feuerwehr. Die Anzahl der Waggons wird innerhalb des Plangeltungsbereiches auf max. 14 (davon max. sieben offene Rungenwagen und sieben offene Güterwaggons) begrenzt. Die Begrenzung der Anzahl der Nebenanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen auf die historische Bebauung sowie zur Wahrung des historisch begründeten offenen Gebietscharakters und ausreichender Freiflächen. In Anlehnung an das historische Motiv des Hafenbahnhofs dürfen ausnahmsweise, als nicht hafenbezogene Nutzung, Güterwaggons auch unmittelbar vor den nordwestlichen, dem Wallhafen zugewandten Rampen der Schuppen A, B, C, D angeordnet werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass der Hafenbetrieb, insbesondere die Bestandteile der Kaimauer sowie deren Unterhaltung nicht eingeschränkt werden und die Befahrbarkeit der Hafenfläche weiterhin gegeben ist.

Der Hansestadt Lübeck ist daran gelegen, durch attraktive Angebote zur sicheren und komfortablen Unterbringung von Fahrrädern, insbesondere auch von Lastenfahrrädern, Fahrrädern mit Anhängern und Pedelecs, den Umweltverbund Fahrradfahrer und Fußgänger zu stärken.
Unter Berücksichtigung der Wahrnehmbarkeit der historischen Giebelscheiben werden im Abstand von min. 4,00 m davor Baufelder zur Errichtung von Fahrradabstellschuppen vorgesehen. Somit werden eine großzügige Nutzung der öffentlichen Freiflächen einerseits und andererseits eine barrierefreie Nutzung der Fahrradabstellschuppen gewährleistet. Die Baufelder sind so dimensioniert, dass die Anlagen flexibel, darin angeordnet werden können. Zur Wahrung denkmalpflegerischer Belange hinsichtlich der Erlebbarkeit der Giebelscheiben der Hauptbaukörper, wird eine maximal zulässige Grundfläche festgesetzt. Die Höhe der Nebenanlagen wird auf 2,80 m, die Tiefe der Nebenanlagen auf max. 3,50 m begrenzt, um eine Konkurrenzsituation zu den historischen Gebäuden zu vermeiden. Um insbesondere Aspekte des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und ein Einfügen der Fahrradschuppen in die Umgebung zu gewährleisten, wurden durch die Gewinner des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbes Entwürfe für die Nebenanlagen erstellt, welche umzusetzen sind.



Abb. 4 o.M. Gestalterische Vorgabe für die Realisierung von Fahrradschuppen. (Quelle: Riemann Gesellschaft von Architekten)

Aus städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen ist die Einhaltung dieser Vorgaben zwingend erforderlich. Andere bauliche Anlagen sind in diesen Baufeldern nicht zulässig. Es wird darauf hingewiesen, dass aus brandschutztechnischen Gründen im Genehmigungsverfahren zu den jeweiligen Objektplanungen für derartige Nebenanlagen ggf. Auflagen durch die

Feuerwehr erfolgen können. Entsprechende Aspekte sollten daher bereits im Vorwege mit der Feuerwehr abgestimmt werden.

In dem Teilgebiet MU 3 sind, in Anlehnung an den ehemaligen Hafen- und Lagerbetrieb und den damit einhergehenden maritimen, industriellen Zusammenhang, innerhalb der mit NA III gekennzeichneten Fläche Nebenanlagen in Form von doppelt gestapelten Standardcontainern mit einer Gesamthöhe von max. 7,3 m über HNN zulässig. Das entspricht einer Höhe von 5,0 m über vorhandenem Gelände. Sonstige Lagergebäude sind innerhalb dieser Fläche mit einer Gesamthöhe von max. 5,9 m ü. NHN zulässig. Das entspricht einer Höhe von 3,6 m über vorhandenem Gelände. Mit der Begrenzung der Höhe wird eine Konkurrenz zu den historischen Gebäuden und den denkmalgeschützten Kranen, insbesondere dem Drehkran, ausgeschlossen. In dem Teilgebiet MU 3 ist innerhalb der mit NA IV gekennzeichneten Fläche ein transparentes Dach zwischen den angrenzenden Hauptbaukörpern zulässig. So kann ein reibungsloser Betrieb der Betriebsgebäude auch bei schlechtem Wetter gewährleistet werden.

Sondergebiet Hafen (SO `Hafen`)

Der Wallhafen und der Hansahafen sind öffentliches Hafengebiet. Bis auf gelegentliche Holzumschläge am Kai der Roddenkoppel auf der dem Plangebiet gegenüberliegenden Seite des Wallhafens finden in diesen Häfen zukünftig keine Abfertigungs- und Umschlagstätigkeiten mehr statt. Aufgrund der schmalen Kaiflächen zwischen Kaikante und Gleisanlagen und historischen Lagergebäuden werden diese Flächen vom Bereich Lübeck Port Authority (LPA) nicht für den Güterumschlag benötigt. Auf den altstadtseitig vorgelagerten Kaiflächen findet ebenfalls kein Hafenumschlag statt. Eine Überbauung der Hafenflächen ist aus statischen Gründen in Abhängigkeit des konstruktiven Aufbaus der Kaimauer sowie zur Sicherstellung von notwendigen Unterhaltungsarbeiten nicht zulässig.

Nördlich von Schuppen F ist eine räumlich erweiterte Hafenfläche als Bootsbauplatz im Rahmen von Ausbildungs- und Fördermaßnahmen handwerklich und denkmalpflegerisch engagierter Projekte z.B. aus Anliegern des Schuppens D vorgesehen. Sofern dieser Bedarf temporär nicht besteht, kann die Fläche durch die LPA als öffentlicher oder für spezifische Nutzungsinteressenten bewirtschafteter Parkplatz genutzt werden.

Die vorliegende Planung bezieht die umgrenzenden Wasserflächen in das Sondergebiet `Hafen` ein, um hier die zukünftigen wasserseitigen Nutzungen städtebaulich zu steuern, Anforderungen zu erfüllen und Bedarfe abzudecken. Die Wasserflächen werden dazu umlaufend in zwei Teilgebiete mit unterschiedlicher Flächentiefe untergliedert für die jeweils Zweckbestimmungen festgesetzt werden.

In dem nordwestlich am Wallhafen gelegenen Teilgebiet des Sondergebietes `Hafen` (SO 4) sind hafenbezogene Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag und Sportboothafen zulässig.

Die Nutzung einer Marina/eines Sportboothafens kann in diesem Bereich ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die übrigen Wasserflächen um die Nördliche Wallhalbinsel, auf welchen diese Nutzung ebenfalls zulässig ist, nachweislich ausgelastet sind. Auf diese Weise wird gesteuert, dass zunächst die bereits durch einen Sportboothafen genutzte Fläche im Hansahafen sowie die Erweiterungsflächen an dieser Seite der Nördlichen Wallhalbinsel genutzt werden, bevor weitere Flächen hinzukommen.

In dem Teilgebiet auf der Altstadtseite am Hansahafen (SO 5) sind hafenbezogenen Nutzungen mit Ausnahme von Güterumschlag zulässig. In diesem Bereich befinden sich Liegeplätze

für Traditions- und Museumsschiffe in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit im maritimen Bereich tätigen Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekten, die langfristig in den Schuppen D und F gesichert werden sollen, und dem Bootsbauplatz vor dem Nordgiebel von Schuppen F.

Die bestehende Marina wird in ihrem Bestand gesichert und erhält somit eine Erweiterungsoption.

Mit der Definition „Hafenbezogene Nutzungen“ werden jene Nutzungen erfasst, welche innerhalb eines Hafens grundsätzlich zulässig sind. Nicht hafenbezogenen Nutzungen wie Wohnen, inkl. Ferienwohnen, Gastronomie- oder Beherbergungsbetriebe sind inallenden Teilgebieten des im Bebauungsplan festgesetzten Sondergebietes mit der Zweckbestimmung Hafen land- und wasserseitig unzulässig, da diese Flächen für andere Nutzungen deutlich besser geeignet sind und benötigt werden und um die Wohnnutzung und die urbanen Naherholungsbereiche z.B. nicht durch Schall- und Geruchsimmissionen oder Beeinträchtigungen der Sicht auf die Wasserflächen negativ zu beeinflussen.

In Anlehnung an das historische Motiv des Hafenbahnhofs dürfen ausnahmsweise, als nicht hafenbezogene Nutzung, Güterwaggons auch unmittelbar vor den nordwestlichen, dem Wallhafen zugewandten Rampen der Schuppen A, B, C, D angeordnet werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass der Hafenbetrieb, insbesondere die Bestandteile der Kaimauer sowie deren Unterhaltung nicht eingeschränkt werden und die Befahrbarkeit der Hafenfläche weiterhin gegeben ist. Für das Aufstellen von Güterwaggons innerhalb der festgesetzten Hafenfläche ist eine Sondernutzung bei der Lübeck Port Authority zu beantragen.

Verkehrsfläche

Zur Erschließung des Gebietes dient die zentrale Hauptverkehrsfläche. Die Fläche wird mit mittiger Fahrbahn und seitlich dazu angeordneten Stellplätzen in Queranordnung gegliedert. Den Fußgängern und Radfahrern wird der gebäudenahe Bereich entlang des vor den Rampen der Schuppen liegenden Gleises zugeordnet. Die Haupterschließungsachse ist mit einer Wendeanlage am nördlichen Kopf der Halbinsel angelegt. Von diesem Endpunkt wird die Gastronomie- und Veranstaltungsfläche des Strandsalons an der Spitze der Halbinsel erreicht. Gleichzeitig werden von dort die Fußgänger zu den ebenfalls öffentlich zugänglichen Kaiflächen, auf der nordwestlichen und der südöstlichen Seite geleitet.

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Bereiche für Fußgänger und Radfahrer

Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sichern an städtebaulich wichtigen Stellen urbane Freiräume. So sollen im Eingangsbereich an der Drehbrücke und zwischen den Schuppen A und B, B und C, C und D attraktive Plätze und Räume zum Aufenthalt und zur Durchquerung des Gebietes zwischen den Wasserkanten entstehen. Die öffentlichen Plätze können teilweise im Rahmen von Sondernutzungserlaubnissen z.B. von anliegenden Gastronomen mit Außenbestuhlung oder als temporäre Veranstaltungsorte, von Anwohnern für „Urban Gardening“ oder von anliegenden Kunsthandwerkern für temporäre Ausstellungen genutzt und zusätzlich belebt werden. Eine gärtnerische Nutzung im Sinne der Anlage von Grünflächen wird auch innerhalb der Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung nicht vorgesehen. Mit „Urban Gardening“ soll lediglich das Aufstellen von mobilen/temporären Pflanzbehältern o.ä. ermöglicht werden.

Geh- Fahr- und Leitungsrechte

Die öffentliche Zugänglichkeit der ufernahen Bereiche entlang der Kaikanten und damit die Erlebbarkeit der Halbinsel im Fluss werden ebenfalls für Fußgänger und Radfahrer gesichert.

Alle Flächen zwischen den Schuppen, den Neubauten, den Media Docks und dem Strandsalon werden mit Gehrechten und Fahrrechten für Radfahrer für die Öffentlichkeit gesichert. Der Platz zwischen den Denkmalen *Brückenhaus* und *Waage* stellt den Eingangsbereich zur Nördlichen Wallhalbinsel dar und wird dementsprechend auch für Fußgänger und Radfahrer öffentlich zugänglich sein. Darüber hinaus wird auf dieser Fläche ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die die Ver- und Entsorgung festgesetzt, welches im Rahmen der Erschließung erforderlich ist.

Ein weiteres Geh,- Fahr- und Leitungsrecht für die Ver- und Entsorgung wird auf der Fläche zwischen der südwestlichen Baulinie des Teilgebietes MU 2 (Schuppen C) und dem Feld für Nebenanlagen NA I festgesetzt, da die hier vorgesehene, notwendige Pumpstation dies erfordert.

Die erweiterte Hafenfläche im Nordosten des Plangebietes soll nicht ausschließlich der Hafennutzung vorbehalten sein, sondern auch für Nutzungen der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V. und für Projekte der Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz zur Verfügung gestellt werden. Zur Unterstützung eines multifunktionalen urbanen Gebietscharakters wird hier ein Geh- und Fahrrecht für die Öffentlichkeit festgesetzt.

Die umlaufende Kaifläche im SO `Hafen` muss jederzeit für die LPA erreichbar sein. Die Feuerwehr benötigt ebenfalls Zugang zur Kaimauer und zu den Gebäuden von allen Seiten. Um die Zugänglichkeit zu gewährleisten, werden folgende Geh- und Fahrrechte festgesetzt:

Geh- und Fahrrechte Hafenbetrieb:
- Auf dem Parkplatz im Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude) und dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen A),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen D) und dem Teilgebiet MU 3 (Strandsalon),
- Auf den jeweils privaten Flächen zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4 (Media Docks),
- Zwischen den Teilgebieten MU 4 (Media Docks) und MU 5 (Hotel).

Geh- und Fahrrechte Feuerwehr:
- Auf dem Parkplatz im Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude) und dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen A),
- Zwischen dem Teilgebiet MU 2 (Schuppen D) und dem Teilgebiet MU 3 (Strandsalon),
- Auf den jeweils privaten Flächen zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4 (Media Docks), Zwischen den Teilgebieten MU 4 (Media Docks) und MU 5 (Hotel).

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte Ver- und Entsorger:
- Auf der Gesamten Kaimauer im SO Hafen,
- Entlang der Stellplatzfläche des Teilgebietes MU 1 im SO Hafen,
- Auf dem Teilgebiet MU 2 (Südwestgiebel vor Schuppen C)
- Zwischen den Teilgebieten MU 1 und MU 2 (Schuppen A)
- Entlang der MU-Flächen vor den Giebeln der Schuppen B (nördl. Giebel), Schuppen C und Schuppen D,
- Auf dem Bootsbauplatz im SO Hafen,
- Zwischen den Teilgebieten MU 2 (Schuppen F) und MU 4,
- Zwischen den Teilgebieten MU 4 und MU 5 sowie
- Auf der südwestlichen privaten Freifläche des MU5.

Zusätzlich werden Leitungsrechte für Anlieger zur Ableitung des Dachflächenwassers von den jeweiligen Schuppen bis zu den Kaikanten vorgesehen.

Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger und Radfahrer ist die Festsetzung von Geh- und Fahrrechten für die Feuerwehr und den Hafenbetrieb nicht erforderlich. Dieses Recht wird von der Stadt auf den öffentlichen Flächen gewährt.

Grünflächen

Nennenswerte Grünstrukturen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Am äußeren westlichen Rand befindet sich innerhalb der Hafenfläche eine aus fünf Bäumen bestehende Baumgruppe. Diese Struktur wird durch die Planung nicht berührt, die Bäume werden als zu erhalten festgesetzt. Weitere grünordnerische Festsetzungen werden in Form von zu pflanzenden Einzelbäumen innerhalb der öffentlichen Freiflächen getroffen.

Zulässigkeit von Ferienwohnungen

Urbane Gebiete dienen neben der Wohnnutzung der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Aufgrund der angestrebten Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen und im Sinne der beabsichtigten urbanen Aktivität sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO nicht zulässig. Weitere Einschränkungen der Wohnnutzung werden nicht erforderlich.

Stellplätze, Fahrradstellplätze, Garagen

Auf der Grundlage des PIH-Konzeptes sowie den sich daraus ergebenden Anforderungen an den ruhenden Verkehr wurde ein Verkehrsgutachten mit zugehöriger Stellplatzbilanz angefertigt. Als Berechnungsgrundlage für den zukünftig erwarteten Bedarf an Fahrrad- und Pkw-Stellplätzen wurden der ehemalige Stellplatzerlass des Landes sowie die zum Zeitpunkt der Planaufstellung im Entwurf befindliche Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck in der Fassung vom 25.06.2018 als Orientierung herangezogen. Der Entwurf dieser Satzung berücksichtigt die erwartete bzw. angestrebte Verkehrswende, wonach der individuelle Pkw-Verkehr in zentralen städtischen Lagen, zugunsten einer Zunahme des Fahrradverkehrs, abnehmen wird. Der Umweltverbund aus Fußgänger- und Radfahrerverkehren wird gestärkt. Demzufolge sind in der vorliegenden Planung nach dem Bedarf der Nutzungen differenzierte Zuweisungen für öffentliche Parkplatzflächen sowie für private Pkw- und Fahrradstellplätze vorgenommen worden. In enger Anlehnung an das PIH-Konzept werden den einzelnen Gebäuden, ihrer vorgesehenen Nutzung entsprechend, die jeweils erforderlichen Stellplätze auf eigenen Grundstücksflächen zugeordnet. Im Baufeld für das das Hotel im Eingangsbereich zum Plangebiet ist ein unterirdisches Garagengeschosse zulässig.

Im Bereich zwischen den Teilgebieten „SO 2 Brückenhaus“ und „MU 5 Waage“ schafft der Bebauungsplan für Mitarbeiter:innen und Wartungsarbeiten die Voraussetzungen für drei Stellplätze unmittelbar vor dem Brückenhaus.

Für die komfortable Unterbringung von Fahrrädern sind gebäudebezogen separate Baufelder an den Stirnseiten der Gebäude angeordnet, welche einen ebenerdigen Zugang ermöglichen werden. Es ist vorgesehen, dass die zukünftigen Nutzer ihre Fahrräder in geschlossenen Nebenanlagen wohnungs- bzw. arbeitsstättennah, nach Bedarf auch in den Gebäuden oder in vor den Schuppen aufgestellten Eisenbahnwaggons, abstellen können.

Gemäß Stellplatzbilanzierung werden im Plangebiet durch die zukünftigen Nutzungen insgesamt 205 private Pkw-Stellplätze sowie 98 öffentliche Pkw-Parkplätze benötigt. Die Stellplatzbilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 10.09.2020) weist demgegenüber 254 private Stell-

plätze (bedingt durch die Tiefgarage des Hotels und der Möglichkeiten auf den privaten oberirdischen Stellplatzflächen im MU1) und 155 öffentliche Parkmöglichkeiten nach. Demnach steht eine Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten z.B. für abendliche Großveranstaltungen zur Verfügung. Eine abschließende Festlegung der Stellplatzerfordernisse erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung und des Baugenehmigungsverfahrens.

Zur Unterbringung von Fahrrädern wurden im Verkehrsgutachten insgesamt 501 private sowie 411 öffentliche Abstellplätze ermittelt. Über den ermittelten Bedarf hinaus, sind 548 weitere Fahrradabstellplätze im nordöstlichen Bereich der NWHI, des Schuppens C, des Schuppens F und des Hotels vorgesehen.

Der Stellplatznachweis wurde so robust gewählt, dass mögliche Nutzungsänderungen im Rahmen der Festsetzung des Urbanen Gebietes aufgefangen werden können.

5.2.2 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen

Die bestehenden historischen Hafenschuppen auf der Nördlichen Wallhalbinsel sind als Mehrheit baulicher Anlagen denkmalgeschützt und sollen erhalten werden. Die ergänzenden Neubauten fügen sich in die durch die Gleisanlagen geprägten Strukturen ein. Daraus ergeben sich enge Vorgaben zur zulässigen Grundfläche, die durch Baugrenzen und –linien gefasst werden.

Urbanes Gebiet

Die Obergrenze des Nutzungsmaßes wird durch baukörperorientierte Festsetzungen der Bauflächen, der maximal zulässigen Gebäudehöhen sowie der Geschossigkeit bestimmt. Eine Regelung der maximal überbaubaren Grundstücksfläche erfolgt durch die gebäudebezogene Festsetzung der Baufelder mit Baulinien.

Durch die Ausschöpfung der Bebauungsmöglichkeiten im Sinne der historischen Vorgaben, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes sowie des angestrebten Erhalts der Gebäude werden Werte erreicht werden, die die in § 17 BauNVO festgelegte Obergrenze bzgl. der Grund- bzw. Geschossflächenzahl überschreiten. Mit einer bauköperorientierten Ausweisung der Baufelder und aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation gegenüber der Lübecker Altstadt, der Lage aller Baufelder an Hafenbecken und dem schmalen Zuschnitt der Nördlichen Wallhalbinsel, ist diese Abweichung von den Vorgaben der BauNVO als städtebauliche Zielsetzung beabsichtigt und vertretbar. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die geplanten Festsetzungen, aufgrund der städtebaulichen Form, den großzügigen urbanen Frei- und angrenzenden Wasserflächen nicht beeinträchtigt. Nachteilige Umweltauswirkungen sind durch die Überschreitung der Obergrenzen gem. § 17 BauNVO nicht zu erwarten.

Eine Festsetzung gebietsbezogener Grund- und Geschossflächenzahlen ist nicht erforderlich. Dadurch wird dem städtebaulichen Ziel, der Fortführung und Ergänzung bestehender Gebäudestrukturen, Rechnung getragen. Für die in dem Teilgebiet MU 3 nicht auf Baufelder bezogene allgemeine Zulässigkeit von Nebenanlagen, wird eine maximal zulässige Grundfläche von insgesamt 250 m² festgesetzt, um hier eine Flexibilität bei der Gebäudestellung zu ermöglichen.

Höhenbegrenzung:

Um dem Status des UNESCO-Welterbes Lübecker Altstadt angemessen Rechnung zu tragen und die Sichtachsen auf die Altstadt so wenig wie möglich zu beeinträchtigen sind maximale

Gebäudehöhen festgesetzt. Für die historischen Hafenschuppen orientiert sich die Höhenbegrenzung am Bestand und berücksichtigt lediglich notwendige Maßnahmen der Gebäudeertüchtigung bzw. Wärmedämmung.

Die den Gleisanlagen folgenden Gebäudesockel der Neubauten orientieren sich an dem zu erhaltenden historischen Bestand.

Aufgrund des vorherrschenden Geländeniveaus entlang der Gebäudeseiten mit Toleranzen von bis zu 0,4 m, werden bei der Festsetzung maximal zulässiger Gebäudehöhen als Bezugshöhen die dem jeweiligen Gebäude zuzuordnenden höchsten Geländehöhen im Straßenseitigen Bereich ermittelt. Daraus ergeben sich variierende zulässige Sockelhöhen von 0,9 m bis zu 1,3 m über vorhandenem Geländeniveau.

Die demgemäß ermittelten Bezugshöhen werden gebäudebezogen wie folgt zugrunde gelegt und gelten ebenfalls als Bezugshöhen für sämtliche festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhen:

Bürogebäude MU 1(1): 3,3 m ü. NHN MU 1(2): 3,3 m ü. NHN MU 1(3): 2,9 m ü. NHN MU 1(4): 3,3 m ü. NHN	Strandsalon MU 6(1): 2,3 m ü. NHN MU 6(2): 2,3 m ü. NHN MU 6(3): 2,3 m ü. NHN MU 6(4): 2,3 m ü. NHN MU 6(5): 2,3 m ü. NHN
Schuppen A MU 2: 2,9 m ü. NHN	Schuppen F MU 7(1): 2,4 m ü. NHN MU 7(2): 2,4 m ü. NHN
Schuppen B MU 3: 2,4 m ü. NHN	Kaufmannsspeicher MU 8: 2,50 m ü. NHN
Schuppen C MU 4: 2,3 m ü. NHN	Hotel MU 9(1): 3,3 m ü. NHN MU 9(2): 3,3 m ü. NHN MU 9(3): 3,3 m ü. NHN
Schuppen D MU 5: 2,3 m ü. NHN	

Als Bezugsfläche für sämtliche festgesetzte Höhen gilt die Höhe über Normalhöhennull (m ü. NHN).

Die allen Gebäuden vorgelagerten Rampen, sind entsprechend der historischen Vorgaben, durchgängig ohne optische und physische Barrieren wir Zäune, Pflanzkübel etc. zu gestalten. Somit kann ein ursprünglich prägendes Element auch zukünftig den Charakter der NWHI stadtgestalterisch bestimmen.

Durch notwendige energetische Maßnahmen für die Umsetzung der im Rahmen der Planungsziele vorgesehenen Nutzungen in den Bestandsgebäuden ist eine Erhöhung der durch die Giebelscheiben begrenzten Dachflächen der historischen Schuppen A bis D und F gegenüber dem Bestand um bis zu 0,4 m zulässig. Die Traufhöhen außerhalb der zu dämmenden Gebäudeteile (über den Sockeln/ Rampen) bleiben unverändert und entsprechen dem historischen Bestand. Die aufgrund dieser Maßnahmen erforderlichen Absätze auf den Dachflächen entstehen lediglich im Übergangsbereich zwischen den zu dämmenden Gebäudeteilen und den Überdachungen der Laderampen und sind parallel zu den First- und Traufkanten auszubilden.

Für das Bestandsgebäude in dem Teilgebiet des Urbanen Gebietes MU 3 (5) ist ebenfalls eine Erhöhung der Dachfläche um 0,4 m für energiesparende Dämmmaßnahmen vorgesehen.

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Es ist wesentliches Ziel der vorliegenden Planung, das städtebauliche Ensemble aus bestehenden historischen Anlagen zu erhalten und sinngemäß weiterzuentwickeln. Auch, durch die Planung begründete, Neubauten sollen in dieses Gefüge integriert werden.

Wesentliche Planungsziele sind der Erhalt der historischen Schuppen und die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der im PIH-Konzept vorgesehenen Nutzungen. Aufgrund der durch die Bestandsgebäude vorgegebenen Struktur und der städtebaulich verträglichen Nutzung der Freiflächen können Abstandsflächen bei einer zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmenden Grundstücksparzellierung ggf. nicht auf demselben Grundstück abgebildet werden. In diesem Fall ist eine Sicherung der Abstandsflächen auf benachbarten Grundstücken über Baulasten vorzunehmen.

Ein prägendes Gestaltungselement der Media Docks und der historischen Bebauung auf der Nördlichen Wallhalbinsel sind und sollen auch in Zukunft die ehemals zur Warenanlieferung genutzten durchgehenden Sockelzonen sein. Unter anderem sichert die umlaufende Festsetzung von Baulinien entlang der Außenkanten der Sockelzonen in den Teilgebieten MU 1 und MU 5 (Neubauten) mit einer Höhe von 0,9 m bis 1,3 m über der angrenzenden Geländeoberfläche dieses stadtgestalterische Planungsziel.

Für die beiden Neubauten im Teilgebiet MU 1 und Teilgebiet MU 5 wird ein enger Bezug zur Gebäudeform der jeweils angrenzenden Bestandsgebäude aufgenommen, hier werden die Baufluchten des Kaufmannsspeichers sowie des Schuppens A aufgenommen und durch Baulinien festgesetzt. Die Ausbildung einer Sockelzone ist für die Neubauten im südlichen Eingangsbereich zum Plangebiet verpflichtend.

Die Bauzone an der Spitze der NWHI stellt sich als Kopfbau in Verlängerung der Schuppenreihe entlang der nordwestlichen Kaikante dar, aufgrund des punktförmigen Charakters wird auf die zwingende Errichtung eines Sockels im Stil der historischen Schuppen verzichtet, diese Möglichkeit jedoch offen gehalten. Verbindlich ist lediglich die Aufnahme der Gebäudeflucht des Schuppens D zu beiden Seiten des neuen Baufensters festgesetzt.

Zulässigkeit/Einschränkungen von Stellplätzen, Garagen und Nebenanlagen

Stellplätze sind oberirdisch ausschließlich als offene Stellplätze und ausschließlich in den mit St gekennzeichneten Bereichen im Eingangsbereich zur NWHI sowie auf den straßenseitig den Bauzonen vorgelagerten mit St gekennzeichneten Flächen zulässig. Unterirdische Garagen und unterirdische Stellplätze sind, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausschließlich in dem mit St/TGa im Bereich des geplanten Hotels im festgesetzten MU 5 zur NWHI zulässig.

Vor den Kopfenden der Bestandsgebäude werden teilweise Flächen für Nebenanlagen festgesetzt. Es wird geregelt, dass hier ausschließlich bauliche Anlagen zur Unterbringung von Fahrrädern und ausnahmsweise von technischen Anlagen und Einrichtungen, welche der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen, entstehen dürfen. Gedacht ist hierbei vorrangig an Trafostationen, Schaltkästen etc., welche zum Betrieb eines Blockheizkraftwerkes oder einer Pumpstation erforderlich sind. Damit die Giebelwände der historischen Gebäude freigestellt bleiben, ist zu den Hauptgebäuden ein Abstand von min. 4,0 m einzuhalten.

Darüber hinaus dürfen für den Betrieb der vorgesehenen Pumpstation erforderliche technische Einrichtungen (z.B. Schaltkästen, Rohre, etc.) auch auf der Fläche des Teilgebietes MU 2 südwestlich des Bestandsgebäudes errichtet werden (unabhängig davon, ob diese Privateigentum oder öffentlich sein wird).

In Reminiszenz an die Funktion der NWHI als Hafenbahnhof sind weitere Nebenanlagen in Form von Eisenbahnwaggons vor den Laderampen der Bestandsgebäude und am Rand der öffentlichen Verkehrsfläche im Eingangsbereich zur NWHI zulässig. Im Plangebiet sind insgesamt max. 14 originale Eisenbahnwaggons, als offene Flach- Niederbord- oder Rungenwagen oder als geschlossene Güterwagen zulässig. Dabei sind max. sieben offene und max. sieben geschlossene Waggons zulässig. Dem der Planung zugrunde liegenden Betreiberkonzept zufolge können die Waggons als erweiterter Eingangsbereich oder auch zur Auslagerung/ Ergänzung von Lagerflächen oder bestimmter erdgeschossiger Betriebsteile von Gastronomiebetrieben dienen. Die Waggons müssen auf den vorhandenen Gleisen im Plangebiet platziert werden und sind ortsfest zu verankern. Innerhalb dieser Flächen für Nebenanlagen sind ebenfalls weitere Aufgänge/ Aufzüge zur Eingangsebene vor den Gebäuden bzw. auf die Güterwaggons zulässig. Weitere Erläuterungen hierzu sind unter 5.2.1 aufgeführt.

Für weitere, außerhalb festgesetzter überbaubarer Grundstücksflächen innerhalb des Teilgebietes MU 3 allgemein zulässige Nebenanlagen (z.B. Bühne, Pool, Bar, Anlagen für sportliche Zwecke) wird die Grundfläche auf insgesamt max. 250 m² begrenzt.

5.2.3 Erschließung

Die Nördliche Wallhalbinsel ist für den motorisierten Individualverkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer von der über den Verkehrsknotenpunkt mit den angeschlossenen Zufahrtsstraßen Willy-Brandt-Allee/ Marienbrücke/ Lastadie/ Drehbrücke erschlossen. Die durch die vorliegende Planung begründete Umgestaltung des Verkehrsknotens ist im Verkehrsgutachten des Büros VTT vom 10.09.2020 untersucht und in mehreren Varianten bewertet worden. Eine Ausbauentscheidung trifft die Hansestadt Lübeck.

Das Erschließungskonzept sieht eine mittige öffentliche Verkehrsfläche vor, die den Individualverkehr aufnehmen soll. Dabei soll ein für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen attraktiver öffentlicher Raum entstehen, der neben den verkehrlichen Anforderungen auch Aufenthaltsqualität bietet. Die Haupterschließungsrichtung wird durch quer dazu angeordnete öffentliche verkehrsberuhigte Bereiche visuell unterbrochen, der Bewegungsfluss gebremst und das Verkehrsgeschehen insgesamt beruhigt. Die ebenfalls quer zur Haupterschließungsachse angeordneten Stellplätze werden im Straßenraum integriert.

Das Bürogebäude im Teilgebiet MU 1 wird über eine separate Zufahrt im Südwesten des Grundstückes erschlossen. Entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze wird ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt. In diesem Bereich befindet sich der Erschließungsknoten auf die Nördliche Wallhalbinsel. Dieser Bereich soll von zusätzlichen Zufahrten freigehalten werden, um den Knoten zu entlasten und sowohl Einsehbarkeit als auch Sicherheit zu unterstützen.

Die Fuß- und Radwegeerschließung im Inneren des Plangebietes erfolgt weiterhin über die Verkehrsflächen im zentralen Bereich zwischen den beiden Schuppenreihen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden diese Flächen in einer Breite von mindestens 2,5 m ausgebaut und den ruhigeren gebäudebezogenen Außenbereichen zugeordnet und durch die Anordnung von öffentlichen Parkplätzen und privaten Stellplätzen vom übrigen Verkehr abgeschirmt. Die Breite ist u.a. auch dadurch bedingt, dass der Gehweg voraussichtlich für Radfahrende befahrbar ausgewiesen werden soll. Das historische Kopfsteinpflaster soll im Bereich des Gehweges geschnitten werden, um eine komfortable und sichere Nutzung zu ermöglichen. Im Bereich der Straße und der Stellplätze bleibt das Pflaster ungeschnitten.

Zusätzlich können die wasserseitig vorgelagerten Kaiflächen zum Gehen und Radfahren genutzt werden. Es handelt sich bei dem umlaufenden Kaimauerstreifen um ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung ‚Hafen'. Da es sich um ein Hafengebiet handelt liegen keine Anforderungen an die Barrierefreiheit und ebene Oberflächen vor. Zudem stehen die Uferbefestigungsanlagen ebenfalls unter Denkmalschutz, sodass Eingriffe nicht erfolgen sollen. Die Benutzung durch die Öffentlichkeit wird auf diesen Flächen gestattet und geschieht auf eigene Gefahr.

Beide Ziele tragen dazu bei, den Umweltverbund (Fahrradfahrer und Fußgänger) zu stärken.

Das Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck 2019 setzt bereits deutliche Schwerpunkte in den Bereichen: Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Neuordnung der Parkregelung, Ausbau von Sharing-Angeboten, Förderung des Fahrradverkehrs.

Eine zusätzliche fußläufige Anbindung an die Gewerbeflächen auf der Roddenkoppel wird optional bei der Planung der Freiflächen zwischen den Schuppen B und C sowie C und D mitgedacht. Wesentliche Teilflächen von diesen Plätzen verbleiben im Eigentum der Stadt und können für eine spätere Brückenanbindung über den Wallhafen für Zuwegungen genutzt werden.

Auf sämtlichen öffentlichen Flächen wird ein Fahrrecht zugunsten der Feuerwehr sowie zugunsten des Hafenbetriebs (LPA) durch die Hansestadt Lübeck gestattet.

5.2.4 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Im Verkehrsgutachten (VTT, Hamburg, 10.09.2020) wird die verkehrliche Erschließung des Plangebietes untersucht und bewertet. Dazu wurden die durch die Planung induzierten zusätzlichen Verkehre prognostiziert und hinsichtlich einer leistungsfähigen Anbindung an den überörtlichen Verkehr bewertet. Demnach wird sich das werktägliche Verkehrsaufkommen von derzeit ca. 1.500 Kfz auf ca. 2.500 Kfz erhöhen. Neben den vorgesehenen Nutzungen auf der NWHI wird der Anbindungsknoten zur NWHI durch weitere Veranstaltungen im Umfeld der MUK und des Theaters in den Abendstunden zusätzlich belastet. Der Gutachter stellt im Ergebnis der Analyse der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens fest, dass diese bereits heute in den Hauptverkehrszeiten überschritten wird und die Verkehrsströme nicht im Sinne der Leichtigkeit des Verkehrs abgewickelt werden können. Nach Abwägung verschiedener untersuchter Erschließungsvarianten wird der Ausbau des Einmündungsbereiches zu einem mit Fußgängerlichtsignalanlage ausgestatten Verkehrsknoten empfohlen, da hier der Verkehr auf der Hauptachse Drehbrücke – Marienbrücke, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, am wenigsten behindert wird.

5.2.5 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Das Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck 2019 setzt im Hinblick auf die Umsetzung der Verkehrswende bereits deutliche Schwerpunkte in den Bereichen: Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Neuordnung der Parkregelung, Ausbau von Sharing-Angeboten, Förderung des Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Es soll eine Neueinrichtung der Haltestelle an die Willy-Brandt-Allee im Einmündungsbereich des Plangebietes vorgesehen werden.

Das vom Verkehrsgutachter empfohlene Ausbaukonzept des Knotenpunktes integriert eine Bushaltestelle direkt im Einmündungsbereich zur NWHI. Eine Ausbauentscheidung trifft die Hansestadt Lübeck, im vorliegenden B-Planverfahren werden dazu keine Regelungen getroffen.

5.2.6 Stellplätze, Fahrradstellplätze

Hinsichtlich der erforderlichen Stellplätze wird der Nachweis geführt, dass für die geplanten Nutzungen ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen wird. Die Anordnung öffentlicher Parkplätze im öffentlichen Straßenraum ist in dieser besonderen Bestandssituation passend, da der Raum zwischen den historischen Schuppen städtebaulich wichtig ist und die bisher u.a. zum Parken von Nutzern der angrenzenden Altstadt genutzten Plätze als urbane Freiräume für die Naherholung der Öffentlichkeit dienen und als Bauflächen (Nebenanlagen) weitaus effektiver und wirtschaftlicher genutzt werden können. Die Anordnung im Straßenraum wird jedoch nach den gestalterischen Vorgaben der Freiraumgestaltung behutsam geplant. Weitere private Stellplätze werden in der Tiefgarage unter dem geplanten Hotel nachgewiesen. Unter dem Bürogebäude können ebenfalls zusätzliche Stellplätze errichtet werden. Im Rahmen der zukünftigen Parkraumbewirtschaftung durch die Hansestadt Lübeck bzw. deren Beauftragten wird teilweise eine Doppelnutzung von Stellplätzen berücksichtigt, um auch auf größere Veranstaltungen auf der nördlichen Wallhalbinsel mit einem Stellplatzangebot reagieren zu können. Gleichwohl werden zukünftig nicht im gleichen Umfang wie heute Parkplätze zur Verfügung stehen. Für zeitgleich stattfindende umfangreiche Veranstaltungen mehrerer Einrichtungen auf der NWHI muss ergänzend auf Stellplätze bei der MuK und im Parkhaus Wehdehof verwiesen werden.

Auf der Grundlage des PIH-Konzeptes sowie den sich daraus ergebenden Anforderungen an den ruhenden Verkehr wurde ein Verkehrsgutachten mit zugehöriger Stellplatzbilanz angefertigt. Es sind in der vorliegenden Planung nach dem Bedarf der Nutzungen differenzierte Zuweisungen für öffentliche Parkplatzflächen sowie für private Pkw- und Fahrradstellplätze vorgenommen. In enger Anlehnung an das PIH-Konzept werden den einzelnen Gebäuden, ihrer vorgesehenen Nutzung entsprechend, die erforderlichen privaten Stellplätze auf privaten Grundstücksflächen zugeordnet. In den Baufeldern für Bürogebäude und Hotel im Eingangsbereich an der Willy-Brandt-Allee ist jeweils ein unterirdisches Garagengeschoss zulässig. Die öffentlichen Parkplätze sind ebenfalls entlang der Erschließungsstraße angeordnet.

Es werden im Plangebiet der NWHI durch die zukünftigen Nutzungen insgesamt 205 private Pkw-Stellplätze sowie 98 öffentliche Pkw-Parkplätze benötigt. Die Stellplatzbilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 28.08.2020) weist demgegenüber 254 private Stellplätze und 155 öffentliche Parkmöglichkeiten nach. Demnach steht eine Reserve von 106 öffentlichen und privaten Pkw-Abstellmöglichkeiten, z. B. für abendliche Großveranstaltungen, zur Verfügung.

Auch zusätzliche Bedarfe, aufgrund möglicher Nutzungsänderungen im Rahmen der Festsetzungen des Urbanen Gebietes, können durch das großzügig bemessene Stellplatzangebot aufgefangen werden. Für die Bilanzierung des Stellplatzerfordernisses wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens vorgesehenen Nutzungen und Flächengrößen herangezogen.

Zur Ermöglichung des in Schuppen A unterzubringenden geförderten Wohnanteils von 30 % aller im Plangebiet neu geschaffenen Wohnungen und deren Quersubventionierung innerhalb desselben Vorhabens in Schuppen A durch preisfreien frei vermietbaren Wohnraum im Umfang von 70 geförderten preisgebundenen Wohnungen für Studierende und Jugendliche in Ausbildung wird unter Beachtung der besonderen Randbedingungen der Wohnsituation in Schuppen A der private Stellplatzanteil im Vergleich zu der Stellplatzbilanz um 4 Stellplätze erhöht und das öffentliche Parkplatzangebot um 4 Parkplätze vermindert. Während auf den Stellplatznachweis für ausschließlich an Studierende und Jugendliche in Ausbildung vermietete Wohnungen verzichtet werden kann, wird für den preisfreien und frei vermietbaren Anteil der Wohnungen ein Bedarf von 0,25 Stellplätzen für Einzimmerwohnungen und 0,5 Stellplätzen für Zweizimmerwohnungen angenommen. Der hieraus resultierende Bedarf von 18 Stellplätzen wird durch 6 Stellplätze in der Bilanz des Verkehrsgutachtens (VTT, vom 10.09.2020) abgebildet, 8 Stellplätze werden durch die Erweiterung des Angebots von CarSharing um zwei Einheiten am Schuppen A aufgewogen und weitere 4 Stellplätze werden durch die Erhöhung des privaten Stellplatzangebots am Schuppen A nachgewiesen. Die besonderen Randbedingungen, die speziell für das Wohnen in Schuppen A berücksichtigt werden, sind die allgemein geringe Wohnungsgröße, die in fußläufiger Entfernung (bis 500 m Fußweg) erreichbaren Nahversorgungseinrichtungen, eine exzellente Anbindung an das Radverkehrsnetz und an öffentliche Verkehrsmittel sowie das CarSharing-Angebot in direkter Nachbarschaft.

Zur Unterbringung von Fahrrädern sind insgesamt 501 private sowie 411 öffentliche Abstellplätze ermittelt. Zusätzlich, über den ermittelten Bedarf hinaus, werden weitere 548 Radabstellplätze im Bereich des Strandsalons, des Schuppens C, des Schuppens F und des Hotels vorgesehen. Bei der Herstellung von ebenerdigen offenen Fahrradabstellplätzen sind die Empfehlungen der EFA zu berücksichtigen. Zur Unterstützung eines gleichmäßigen Erscheinungsbildes der öffentlichen und privaten Freiflächen auf der Nördlichen Wallhalbinsel soll die Straßenmöblierung weitestgehend einheitlich gestaltet werden. Ein prägendes Element im Straßenraum werden die offenen Fahrradabstellplätze sein. Die detaillierte Gestaltung der Möblierung des Straßenraumes, wozu die Fahrradbügel gehören, ist Teil der Erschließungsplanung und wird in dem Zuge mit allen beteiligten Bereichen abgestimmt.

Für die Media Docks stehen gemäß Baugenehmigung 70 Pkw-Stellplätze sowie 70 Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

Von den erforderlichen öffentlichen Parkplätzen sollen vier Plätze für ein Car-Sharing-Angebot genutzt werden. Das CarSharing-Angebot kann, sofern sich zukünftig höhere Bedarfe ergeben, in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck erweitert werden. Die Möglichkeit einer Ausstattung mit E-Ladesäulen wird dabei zu prüfen sein. Laut dem Verkehrsgutachten (VTT, vom 10.09.2020) können je Car-Sharing-Angebot vier private Stellplätze entfallen. Der ermittelte private Stellplatzbedarf für die Wohnnutzungen wurde daher im Nachweis um 16 Stellplätze und noch einmal um 8 Stellplätze für das Wohnangebot speziell an Studierende und Jugendliche in Ausbildung in Schuppen A reduziert, die Zahl der für die Allgemeinheit verfügbaren öffentlichen Parkplätze erhöht sich dementsprechend.

Die Erstellung der Stellplatzbilanz erfolgt gemäß der zu diesem Zeitpunkt vorgesehenen Nutzungen. Ein Nachweis für die tatsächlich umzusetzenden Nutzungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

5.2.7 Ver- und Entsorgung

Eine im südwestlichen Teil der im Plangebiet ausgewiesenen und in Betrieb befindlichen Schmutzabwasserpumpstation kann aufgrund ihrer Lage am Rand des Gebietes und unzureichender Kapazität als Versorgungsanlage für den Planentwurf zukünftig nicht mehr genutzt werden, da einerseits die vorhandene Kapazität für die neuen Anforderungen nicht ausreichend ist und andererseits die aktuelle Lage nicht geeignet ist, um das von der Nordspitze aus beginnend für die Schmutzwasserführung erforderliche Gefälle herzustellen. Das Entwässerungskonzept sieht daher vor, dass eine leistungsfähigere Pumpstation auf dem Platz zwischen den Schuppen B und C errichtet wird, zu der das Schmutzwasser von beiden Enden des Plangebiets aus im Freigefälle geführt werden kann. Der Bebauungsplan setzt zu diesem Zweck im Bereich des Süd-West-Giebels des Schuppens C eine Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen mit den Zweckbestimmungen „Abwasser“ fest. Auf der gesamten MU-Fläche vor dem südwestlichen Giebel des Schuppens C besteht außer in dem Feld für Nebenanlagen ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgung. Ebenso ist die Aufstellung und Anbringung der für die Pumpstation erforderlichen technischen Einrichtungen wie Schaltschränke und Be- bzw. Entlüftungsrohre auf privaten Flächen zulässig.

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärme-, Elektrizitäts- und auch Kälteversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel eine Blockheizkraftwerkanlage an einem Standort vor. Eine detaillierte Planung auf Basis der zu ermittelnden Energiebedarfe für die zukünftigen Nutzungen auf der NWHI erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung in Abstimmung mit dem Versorgungsträger Grundsätzlich ist die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes in allen geplanten und bestehenden Gebäuden auf der NWHI zulässig. Ein geeigneter Standort wird im Rahmen der Erschließungsplanung und der technischen Gebäudeplanung sowie nach Wirtschaftlichkeitsberechnung in Abstimmung mit dem Versorgungsträger ermittelt.

Für den Betrieb der Pumpstation sowie des Blockheizkraftwerks notwendige technische Nebenanlagen wie z.B. Trafostation, Be- und Entlüftungsanlagen können in den vorgelagerten privaten Nebenanlagen mit der Bezeichnung NA II sowie an den Außenwänden des jeweiligen Hauptgebäudes entsprechend der technischen Erfordernisse angeordnet werden. Lage und Ausführung der Nebenanlagen zum Zwecke der Unterbringung technischer Anlagen sind im Baugenehmigungsverfahren mit der Feuerwehr abzustimmen.

Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser sowie zur Abwasserentsorgung können gemäß § 14 (2) in den Baugebieten ausnahmsweise zugelassen werden.

Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstückes und die Höhe des möglichen Schadens berücksichtigt werden.

Gemäß § 78c WHG ist die Errichtung neuer Heizölverbraucheranlagen in Gebieten nach § 78b Absatz 1, Satz 1 WHG verboten, wenn andere weniger wassergefährdende Energieträger zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen oder die Anlage nicht hochwassersicher errichtet werden kann.

Energie- und Trinkwasserversorgung

Die Versorgung des Bebauungsplangebietes mit Wasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikationseinrichtungen sowie die Entsorgung des Schmutzwassers werden über Leitungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und der Platzflächen sichergestellt.

Das Schifffahrtszeichen in Form des „Kegelstrahlers Wallhalbinsel“ inkl. zugehöriger E-Anlage aus dem Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck muss bei zukünftigen Baumaßnahmen im Bereich des Schuppens F berücksichtigt werden.

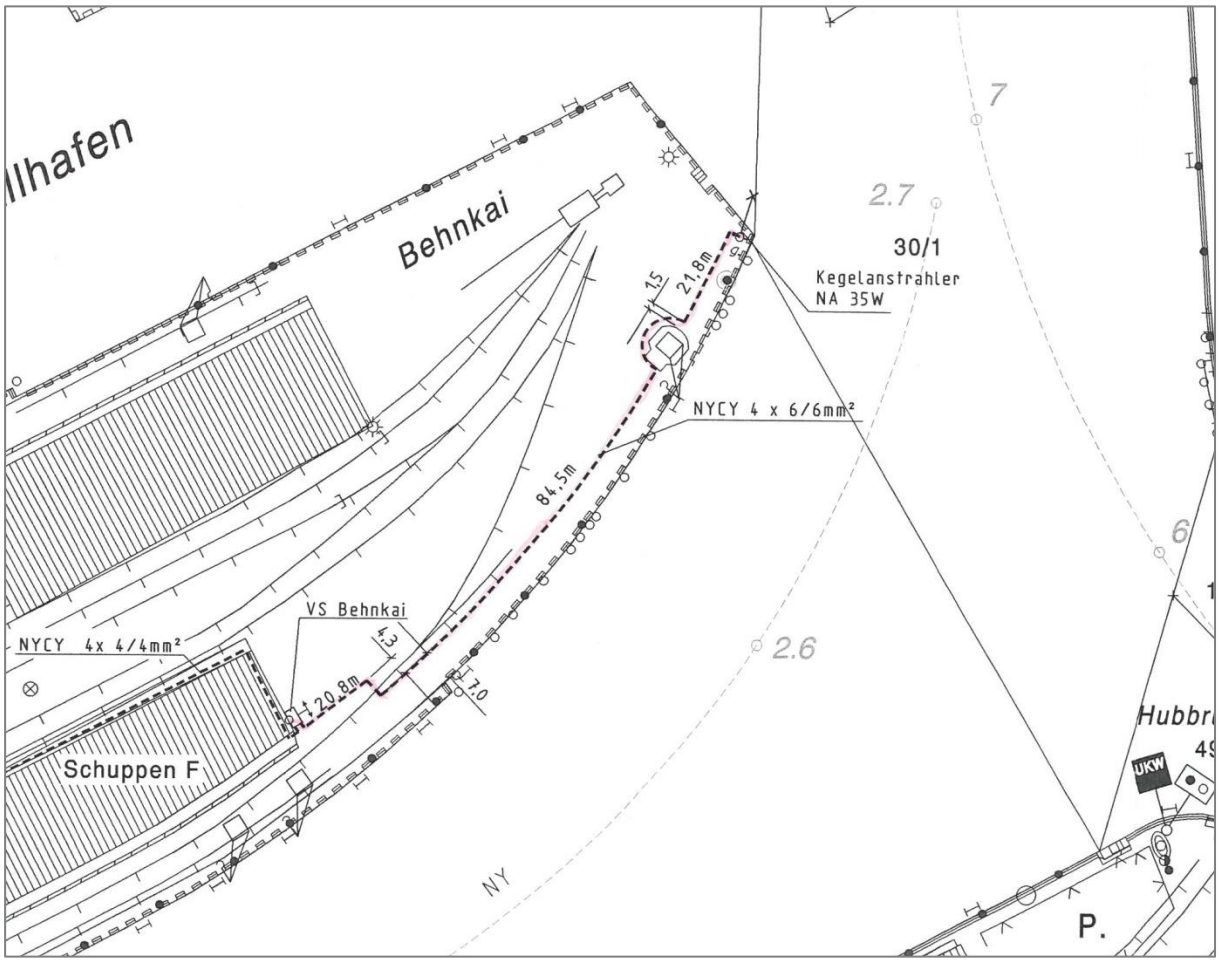


Abb. 5 Kabellageplan Kegelstrahler (Quelle: WSA)

Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen von Vodafone. Ein Ersatzstandort für die derzeit im Bereich des Bootsbauplatzes stehende Funkmastanlage wird geprüft.

Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Bestehende Schmutzwasserleitungen werden nicht in das neue Entwässerungssystem eingebunden sondern verdämmt. Das Schmutzwasser wird mittels neuer Pumpstation über Druckrohrleitungen unter der Eutiner Brücke zum Hauptsammler auf der nördlichen Seite des Wallhafens geleitet. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck weisen darauf hin, dass die Pumpstation auf öffentlicher Fläche zu errichten sein wird. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Plangebiet getrennte (öffentliche und private) Haltungen zur Regenwasserentwässerung vorgesehen sind Eine Dimensionierung der Entwässerungsanlagen erfolgt anhand der im Rahmen der Erschließungsplanung zu ermittelnden Abwassermengen. Weitere Eingriffe in geschützte Bausubstanz wie das historische Pflaster oder die Kaianlagen die zur Anlage neuer Ver- und Entsorgungsanlagen erforderlich werden sind substanzerhaltend und –schonend vorzunehmen und mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Bestehende Schmutzwasserleitungen wurden

durch ein Ingenieurbüro untersucht. Aufgrund ihres schlechten Zustandes können sie nicht für die Entwässerung genutzt werden sondern verbleiben im Boden und werden verfüllt.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Freigefälle über einen öffentlichen Regenwasserkanal mit Einleitung über Durchbrüche in der Kaimauer in die Hafenbecken. Es ist vorgesehen, oberirdische Prallplatten an den Kaimauern zu installieren, welche eine unauffällige, denkmalverträgliche und für die Kaimauern schonende Ableitung des Regenwassers gewährleisten. Die privaten Stellplatzflächen werden an den öffentlichen Kanal angeschlossen und entwässern ebenfalls in die Hafenbecken. Die Hansestadt Lübeck räumt den privaten Anliegern hierfür Sondernutzungsrechte ein. Die privaten Grundstücksflächen werden über private Leitungen über öffentliche Hafenflächen in die Trave entwässert. Hierfür sind entsprechende Leitungsrechte vorgesehen.

Die Entwässerung der Kaimauern erfolgt weiterhin über die bestehenden Leitungen, unabhängig von der restlichen Entwässerung.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist der Erlass „Wasserrechtliche Anforderung zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung (A-RW 1)“ anzuwenden. Grundsätzlich gilt das auch für die vorliegende Planung. Die nördliche Wallhalbinsel wurde durch Geländeaufschüttung und Auffüllungen zu einer anthropogen geprägten Landschaft entwickelt, vollflächig versiegelt und intensiv als Hafenumschlagplatz genutzt.

Das der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzept der PIH basiert auf weitestgehender Erhaltung der bestehenden Gebäudestruktur, der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Straßen, Wegen, Plätzen und einem Weiterbauen im vorgegebenen historischen Kontext. Es ist ersichtlich, dass mit der vorliegenden Planung keine zusätzlichen Flächenversiegelungen begründet werden und eine Verschlechterung des Wasserhaushalts auf der NWHI nicht zu erwarten ist. Durch Baumpflanzungen und damit einhergehende Teilentsiegelungen der Oberflächenbefestigung werden hingegen eine Verbesserung der Verdunstungsrate und damit eine Aufwertung des Mikroklimas erreicht. Der Abfluss des anfallenden Niederschlagwassers erfolgt, wie bisher, in die Trave, welche über ein ausreichendes Aufnahmevolumen verfügt. Auf eine Anwendung des Erlasses und eine Betrachtung der Entwässerungssituation gem. A-RW 1 kann im vorliegenden Fall daher verzichtet werden.

Löschwasserversorgung

Für die geplante Bebauung ist gem. Arbeitsblatt W 405 des DVGW von einem Löschwasserbedarf von 96 m³/ h für eine ununterbrochene Dauer von zwei Stunden als Grundschutz auszugehen. Um im Brandfall wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen, sind auf der Erschließungsachse im Abstand von 80 m Hydranten vorzusehen. Die Dimensionierung des Hydrantennetzes ist gemäß Arbeitsblatt W 405 zu ermitteln und festzulegen. Die technische Ausgestaltung sowie die Leistungsfähigkeit und genauen Standorte der Hydranten erfolgt nach den Erfordernissen der Feuerwehr durch Abstimmung mit dem Netzbetreiber und der Feuerwehr. Die Standorte müssen ungehindert erreichbar und rundum bedienbar sein. Als Einsatzort für das Feuerwehrmehrzweckboot ist eine Kranstelle in den Ausmaßen von min. 7,0 m x 11,0 m erforderlich. Das Zuwasserlassen des Löschwasserbootes der Feuerwehr ist überall zulässig, sofern die räumlichen Verhältnisse dieses erlauben.

5.2.8 Grün, Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafenstandort vollständig versiegelt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Planung nicht begründet. Ein Grünordnungsplan wird nicht aufgestellt.

5.2.9 Grünflächen

Grünstrukturen sind im Westen des Plangebietes in Form einer Baumgruppe und einer mit Gras- und Krautvegetation bewachsenen Böschung vorhanden. Die Baumgruppe soll in einem Bereich vom Umfang der Kronentraufe plus 1,50 m erhalten und nach deren Abgang durch einen großkronigen, standort- und klimawandelangepassten Laubbaum ersetzt werden.

5.2.10 Pflanz- und Erhaltungsbindung

Behandlung des Baumbestandes

Am westlichen Plangebietsrand wird eine aus fünf Einzelbäumen bestehende Baumgruppe zum Erhalt festgesetzt. Nach deren Abgang ist auf der Fläche ein großkroniger, standort- und klimawandelangepasster Laubbaum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Anpflanzung von Bäumen

Zur allgemeinen Durchgrünung des Plangebietes sind auf den öffentlichen Freiflächen zwischen den Bestandsgebäuden insgesamt 20 Baumpflanzungen vorgesehen. Die Stellplatzfläche westlich des Einmündungsbereiches der Willy-Brandt-Allee ist mit insgesamt acht Einzelbäumen zu überstellen. Von den in der Planzeichnung vorgesehen Baumstandorten kann abgewichen werden, sofern die Grundstücksaufteilung, die Straßengestaltung, die Grundstückszufahrten oder die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen dieses erfordern. Durch Baumpflanzungen dürfen weder die Befahrbarkeit der Hafenflächen, noch dürfen durch Wurzeln die Bestandteile der Kaimauer sowie deren bauliche Unterhaltung eingeschränkt werden. Baumstandorte sind im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich Verträglichkeit mit der Konstruktion der Kaimauern zu prüfen.

Aufgrund der potenziell vorhandenen Verunreinigungen in den Bodenauffüllungen wird empfohlen, bei Baumpflanzungen mindestens einen Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Je Baum ist eine Baumscheibe von min. 6 m² und einem Volumen von 12 m³ von Versiegelung freizuhalten und vor Überfahren zu schützen.

Bei Neupflanzungen ist die Baumart gemäß der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ sowie unter Berücksichtigung der GALK-Straßenbaumliste auszuwählen. Die genauen Standorte der Neuanpflanzungen werden im Zuge der Erschließungsplanung mit der Hansestadt Lübeck abgestimmt.

5.2.11 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Nördliche Wallhalbinsel ist aufgrund der bisherigen Nutzung als Hafengebiet vollständig versiegelt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Planung nicht begründet. Ein Grünordnungsplan wird nicht aufgestellt.

Ausgleichsflächen und Maßnahmen:

Es werden artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich um mögliche Beeinträchtigungen gebäudebrütender Vögel sowie potenziell vorkommender Fledermäuse auszugleichen. Gem. Artenschutzrechtlichem Gutachten werden insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, zehn Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben-, sowie insgesamt zehn Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen erforderlich.

Die Artenschutzrechtlichen Festsetzungen werden im Umweltbericht s. Kap. 6.2.5 näher erläutert

Flächiger Ausgleich wird nicht erforderlich, da keine zusätzlichen Versiegelungen geplant werden.

Als Kosten für insgesamt 59 Nisthilfen und Fledermausersatzquartiere entstehen dem Vorhabenträger ca. 4.100,00 €.

5.2.12 Gestaltung

Die mit dem PIH-Konzept verfolgte Revitalisierung erfolgt primär über behutsame Umgestaltungen und Neubauten nach dem Haus-im-Haus-Prinzip innerhalb der historischen Hallen.

Soweit möglich soll die Freiraumgestaltung das historische Pflaster und den historischen Gleisfächer der Hafenbahn erhalten und integrieren und insbesondere auf die noch vorhandenen Weichen Rücksicht nehmen bzw. sich an den ehemals noch vorhandenen Prellböcken, Drehscheiben und Signalanlagen orientieren. Auf den Denkmalbestand des Plangebiets ist bei neu hinzuzufügenden baulichen Elementen zu achten. Das heißt, die vorhandenen Freiflächen sollen ablesbar aus einer Zeitschicht stammen und sich in ihrer Eigenart zuordnen lassen.

Der Charakter der ehemaligen Hafennutzung soll weiterhin das Bild der Nördlichen Wallhalbinsel bestimmen. Die Festlegungen des Bebauungsplans sehen vor diesem Hintergrund vor, dass der Charakter des Areals auch zukünftig nicht durch private Grünflächen, sondern durch gestaltete urbane Freiräume und Wasserflächen unter Einbeziehung der historischen Pflasterungen und noch vorhandenen Gleise und Kranfahrten geprägt sein soll. Die Gestaltungsanforderungen bei der Sanierung der Hafenschuppen und der ergänzenden Neubauten sollen sich eng an den Fassadenmaterialien und Farbtönen, der Dachformen und Dachdeckungsmaterialien orientieren, die sich an den Vorgaben des denkmalgeschützten Kaufmannsspeichers sowie der Schuppen entsprechen. So sind die Hauptdachflächen gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° und mit dunkelgrauen bzw. anthrazitfarbigen besandeten oder beschieferten Dacheindeckungsbahnen zu versehen. Damit soll dem Charakter der historischen Dachpappeindeckungen entsprochen werden. Solaranlagen können nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dadurch keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals /Sachgesamtheit „Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursacht wird. Eine Prüfung von Art und Umfang denkmalgerechter Materialien erfolgt im objektbezogenen Genehmigungsverfahren durch den Bereich Denkmalpflege- Abteilung Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck.

Gestalterische Vorgaben werden ebenfalls für die den Hauptgebäuden vorgelagerten Nebenanlagen zum Abstellen von Fahrrädern getroffen. Darüber hinaus werden Regelungen zur Höhenentwicklung der den Gebäuden vorgelagerten Rampen sowie zur Gestaltung von Absturzsicherungen und Werbeanlagen getroffen. Diese Regelungen sind erforderlich, um den Charakter des Plangebietes als historisches Hafenareal zu erhalten und um Beeinträchtigungen der Altstadt zu vermeiden.

Um einen mehrfachen Wechsel aus Sockel und ebenerdigem Erdgeschoss zu vermeiden und damit eine ruhige, an die ehemaligen Hafenschuppen angelehnte, Fassadengestaltung zu erreichen, ist pro Baukörper die Sockel- bzw. Erdgeschosszone einheitlich zu gestalten.

Erdgeschossige Ausstellungsräume, Büros, Galerien etc. sollen für den Publikumsverkehr zugänglich gestaltet werden, daher werden für die Sockelzonen vor den Gebäuden entlang der Willy-Brandt-Allee gestalterische Festsetzungen getroffen, die eine barrierefreie Durchgängigkeit und Zugänglichkeit ermöglichen.

Die von der äußeren Kante der Rampen zurückspringenden Fassaden sind in ihrer Lage ebenfalls ortsbildprägend und somit ein wesentliches zu erhaltendes gestalterisches Prinzip. Bei Sanierungen, Um- oder Erweiterungsbauten ist dieses Prinzip aufzunehmen und an den formalen Vorgaben des Kaufmannsspeichers anzulehnen. Vor- und Rücksprünge sind nur in einem der energetischen bzw. statischen Ertüchtigung des jeweiligen Gebäudes erforderlichen Maß zulässig.

5.2.13 Kennzeichnungen

Flächen, der Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes) keine Gefährdung von Schutzgütern durch Bodenaltlasten vor. Folgende Untersuchungen wurden im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung durchgeführt:

- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
- Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2019
- NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020

Die Ergebnisse sind im Abschnitt 2. 2 Natur und Umwelt dieser Begründung beschrieben.

5.2.14 Nachrichtliche Übernahmen

Denkmale:

Im Plangebiet sind folgende Kulturdenkmale in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen, die bei der Planung berücksichtigt werden (s. auch Kapitel 3.8 dieser Begründung)

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaiseitigen Halbportal-Wippkrans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörenden Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkranes der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
- Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestand-

teile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale/Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

5.2.15 Hinweise

Potenzielles Gasvorkommen

Bei allen Neubaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen, welche die Belüftung des Gebäudes (z.B. Gebäudeabdichtungen/Isolierungen) beeinflussen können, sind Untersuchungen zu potenziellen Methan- und Schwefelwasserstoffkonzentrationen vorzunehmen und auf die Notwendigkeit von ggf. erforderlichen Gassicherungsmaßnahmen zu prüfen.

Der Gefahr eines Schadstoffeintrags in die Innenraumluft ist entgegenzuwirken und der gesundheitliche Umweltschutz sowie die untere Bodenschutzbehörde sind zu beteiligen. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung sind im Rahmen der Bauantragstellung einzureichen und die Durchführung ggf. erforderlicher Gassicherungsmaßnahmen im Bauantrag darzulegen. Vor Durchführung von genehmigungsfreien Vorhaben sind die genannten Untersuchungen und sich ggf. daraus ergebende Maßnahmen ebenfalls durchzuführen.

Kaianlagen

Durch die Herstellung und die Konstruktion von Gebäuden und Anlagen darf keine statische Belastung auf die Kaimauern erfolgen. Bei Gründungsarbeiten sind geeignete Verfahren zu wählen. Alle Maßnahmen an den Kaimauern oder mit potenziellen Auswirkungen auf die Kaimauern sind mit der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, abzustimmen. Dies gilt auch für die Regenwasserentwässerungsleitungen unterhalb des Kaimauerstreifens und ihre Auslaufbauwerke in den Wall- und/oder Hansahafen.

Hochwasser

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz weist darauf hin, dass wesentliche Teile der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Überflutungsbereich der Ostsee und damit in einem Risikogebiet gem. § 59 Abs. 1 Satz 2 LWG liegen. Der höchste jemals gemessene Sturmflutwasserstand betrug 3,35 m ü.NHN (13.11.1872).

In dem Gebiet sind Maßnahmen erforderlich, die der Vermeidung oder Verringerung von Hochwasserschäden dienen. Grundsätzlich dürfen bauliche Anlagen in Risikogebieten nur errichtet werden, wenn die zur Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlagen durchgeführt werden. Als erforderlich wird eine gewisse Mindesthöhe für die Bebauung angesehen, die dem Referenzwasserstand für ein Wiederkehrintervall von 200 Jahren entspricht und für einige Fälle einen Zuschlag von 0,50 m beinhalten soll.

Zur Vermeidung des Bauverbotes gem. § 82 Abs. 1 LWG werden folgende Festsetzungen getroffen:

- Mindesthöhe für Räume mit Wohnnutzung NHN +3,0 m
- Mindesthöhe für Räume mit Gewerbenutzung NHN +2,5 m
- Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege NHN +2,5 m

Andere bauliche Maßnahmen sind denkbar und unterliegen der Prüfung durch die Untere Küstenschutzbehörde im Einzelfall.

Bauliche Anlagen wie z.B. das geplante Blockheizkraftwerk dürfen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisikogebiet angepassten Bauweise errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist.

Der Nachweis der Hochwassersicherheit sowie die Standsicherheit der Gebäude gegen Hochwasser erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Aufenthaltsräume bis zu einer Höhe bis 2,5 m ü.NHN sind hochwassersicher herzustellen. Die Mindestfußbodenhöhe für Räume mit Wohnnutzung beträgt 3,0 m ü. NHN, die Mindestfußbodenhöhe für Räume mit Gewerbenutzung beträgt 2,5 m ü. NHN, die Mindestfußbodenhöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2,5 m ü. NHN.

Wasserstraßen

Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erforderlich.

Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung behindern beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.

Von der Wasserfläche sollen weder rote, gelbe, grüne oder blaue noch mit Natriumdrucklampen direkt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen, Baustellenbeleuchtungen usw. sind je nach ihrer Ausrichtung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck Ostsee für die Bundeswassersstraße Trave bzw. der Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority, Abt. Hafenamt für den Hansahafen und Wallhafen zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

Kampfmittel

Mit Bescheid vom 19.06.2019 hat das LKA/Kampfmittelräumdienst die Kampfmittelfreiheit für das Plangebiet bescheinigt. Es handelt sich um keine Kampfmittelverdachtsfläche. Die mit diesem Bescheid verbundene Freigabe von Bauarbeiten ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren begrenzt. Nach Ablauf dieser Frist ist bei Bauplanungen eine erneute Auskunft zur Kampfmittelbelastung beim LKA/Kampfmittelräumdienst einzuholen.

Altlasten

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten.

Anfallender Bodenaushub ist nach Mutterboden und Unterboden zu trennen und zu beurteilen Sofern bei Baumaßnahmen Verunreinigungen auffällig werden die auf einen Altlastenverdacht hinweisen, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde (UBB) umgehend zu informieren und eine Neubewertung der Verunreinigung vorzunehmen.

Eingriffe in den Boden sind von einem nach § 18 BBodSchG zertifizierten Sachverständigen zu begleiten und im Vorfeld mit der UBB der Hansestadt Lübeck abzustimmen. Flächenentsiegelungen sollen sich auf die zur Bepflanzung vorgesehenen Bereiche beschränken. Bei geplanten Baumpflanzungen ist zur Herstellung der Pflanzgrube mindestens ein Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen. Nutzpflanzen sind vorsorglich in Pflanzkästen in Form von Hochbeeten o.ä. ohne Kontakt zu den im Untergrund vorhandenen Auffüllungen zu ziehen. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Auf das Pflanzen von Obstbäumen ist zu verzichten.

Gem. § 49 WHG i.V. m. § 40 LWG sind Erdaufschlüsse, (Bohrungen, Sondierungen und Erdarbeiten) bei der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Das Ausbringen von Herbiziden ist unzulässig.

Grundwasser

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 ist beim Entnehmen von Grundwasser ≥ 5.000 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.

Abfall

Die Untere Abfallentsorgungsbehörde der Hansestadt Lübeck (UAB) weist darauf hin, dass der UAB vor Beginn von Maßnahmen ein Entsorgungskonzept vorzulegen ist, sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub anfallen. Die tatsächliche Verwertung bzw. Entsorgung ist der UAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. Sofern Abfälle nicht verwertet werden können, sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich rechtlichem Entsorgungsträger zu übergeben. Für mehr als 10 m³ Bau- und Abbruchabfälle ist der UAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen.

- Abfallerzeuger und -besitzer von Bau- und Abbruchabfällen haben diese vom Zeitpunkt ihrer Entstehung nach § 8 Abs.1 Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) getrennt zu sammeln und zu entsorgen.
- Bei mehr als 10 Kubikmeter anfallenden Bau- und Abbruchabfällen ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde (uAB) eine Dokumentation gemäß § 8 Abs. 3 GewAbV vorzulegen.
- Zur Beurteilung einer schadlosen Verwertung von Bau- und Abbruchabfällen (Boden, Bauschutt, Straßenaufbruch) in bodenähnlichen Anwendungen und in technischen Bauwerken

ist das Merkblatt LAGA M20 anzuwenden. Das beinhaltet die Untersuchung der Abfälle, die Einstufung in die entsprechenden Zuordnungsklassen sowie die daraus resultierenden Einbauvorgaben bzw. -beschränkungen.

- Sollten schadstoffbelastete Bau- und Abbruchabfälle (≥ Zuordnungsklasse 2 gemäß LAGA M20 oder gefährliche Abfälle gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV)) anfallen, ist der uAB vor Beginn der Maßnahme der Entsorgungsweg darzulegen. Die tatsächlich vorgenommene Entsorgung ist der uAB durch Begleit-/Übernahmescheinen gemäß Nachweisverordnung zu belegen.
- Schadstoffbelastete Bau- und Abbruchabfälle sind abgedeckt auf einer versiegelten Fläche oder in Containern bis zur Entsorgung bereitzustellen.
- Abfälle mit unterschiedlichen Schadstoffbelastungen sind getrennt zu lagern und zu entsorgen (Vermischungsverbot für Abfälle § 9 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes).
- Abfälle die nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich-rechtlichem Entsorgungsträger
- Gemäß Altholzverordnung (AltholzV) Anhang III sind imprägnierte Altholzsortimente aus dem Garten- und Landschaftsbau und viele Altholzsortimente aus dem Abbruch, wie z.B. Fenster und Außentüren, Konstruktionshölzer, Dachsparren der Altholzkategorie IV und damit dem Abfallschlüssel 170204* (AVV) zuzuordnen.
- Im Umgang mit asbesthaltigen Materialien (z.B. Eternitplatten) sind die Asbestrichtlinien zu beachten.
- Der Beginn der Baumaßnahme ist der unteren Abfallentsorgungsbehörde schriftlich mitzuteilen.

Archäologie

Das gesamte Gebiet befindet sich auf historisch äußerst sensiblem Gelände, das seit dem Mittelalter und insbesondere der frühen Neuzeit intensiv genutzt wurde. Es gehörte zu den Befestigungsanlagen der Hansestadt Lübeck, deren aufwändige Unterkonstruktionen als archäologische Befunde im gesamten Bereich erwartet werden können.

Der bisherige Kenntnisstand beruht auf reichhaltigen Archivalien, Karten und Bildmaterial sowie Ausgrabungsergebnissen, die während der Abtragung der Wälle in den Jahren 1886/87 durchgeführt und dokumentiert worden sind.

Im Bereich der zur Bebauung vorgesehenen nördlichen Wallhalbinsel befand sich der „Goldene Turm“ von 1484 mit angebauten Kasematten des 17. Jahrhunderts, ein Rondell von 1560, der Wall von 1573 - 1580, sowie die jüngeren Bastionen des 17. Jahrhunderts. Von diesen Befestigungen werden Stein- und Holzfundamente erwartet, vor allem der Unterbau der mächtigen Erdwälle erforderte eine besondere Konstruktionsweise von mehrfach verankerten Holzunterbauten, die im feuchten Boden gut erhalten sein werden.

Begrenzte Sondagen im vermuteten Bereich des „Goldenen Turms“ haben im Februar 2009 keine Überreste dieses Turmes erfasst. Weitere Sondagen sind nicht geplant.

Die jeweiligen Befestigungsanlagen waren auf der Außenseite von Wasserläufen, den Stadtgräben umgeben. In den verfüllten Wasserläufen sowie in den Aufschüttungen ist fundreiches Abfallmaterial aus der Stadt zu erwarten.

Bei Bodeneingriffen in dem betroffenen Gebiet, insbesondere bei der Anlage von Tiefgaragen, ist daher mit archäologisch relevanten Funden und Befunden zu rechnen, die fachgerecht dokumentiert und geborgen werden müssen. Um hier kostenintensive Ausgrabungen zu vermeiden, sind die bauseitig bedingten Bodeneingriffe auf das Notwendigste zu beschränken, so dass die archäologischen Befunde weitgehend erhalten bleiben können. Aufgrund der hohen technischen Schwierigkeiten in unmittelbarer Wassernähe und im Hochwasserbereich sowie aufgrund der großen Flächen ist eine bauvorbereitende und baubegleitende Untersuchung vorzusehen, die die

technische Infrastruktur einer Baustelleneinrichtung nutzen kann. Dieses Vorgehen kann nach Vorliegen der Einzelbaupläne konkret zeitlich und finanziell kalkuliert und vertraglich geregelt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die zu erwartenden archäologischen Befunde nach heutiger Kenntnis die Voraussetzungen für Kulturdenkmale erfüllen werden und damit den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes unterliegen

Es sind baubegleitende archäologische Prospektionen durchzuführen und bei entsprechend erwarteter Befundlage sind archäologische Grabungen gem. Denkmalschutzgesetz SH vorzunehmen. Aufgrund der nach § 12 (2) 6 anzunehmenden Kulturdenkmale ist eine frühzeitige Beteiligung der Oberen Denkmalschutzbehörde in die Planung von Bodeneingriffen zwingend erforderlich**.** Archäologische Funde sind gem. § 15 DSchG S-H umgehend zu melden.

Der Verursacher eines Eingriffs in ein Denkmal gem. § 14 DSchG hat die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.

Artenschutz

Zur Einhaltung der Bestimmungen des § 42 BNatSchG sind artspezifisch erforderliche Schutz-/Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse sowie ungefährdete gebäudebewohnende Höhlen- und Nischenbrüter durchzuführen:

Abbrucharbeiten im Winterhalbjahr (Mitte Oktober bis Mitte März) bzw. außerhalb der Brutzeit (Ende August bis Anfang März)

Kontrolle der abzureißenden/zu sanierenden Gebäude auf Fledermausbesatz in der Sommerperiode vor Baufeldberäumung und unmittelbar vor den Bauarbeiten

entsprechend des vorgefundenen Besatzes Anbringen von geeigneten Ersatzquartieren

Durchführung einer biologischen Baubegleitung im Falle, dass die Baumaßnahmen während der Fledermaussommerquartierzeit (01.03. bis 30.11.) erfolgen. Die Brutvogelzeit liegt ebenfalls innerhalb dieser Zeitspanne

Aus gutachterlicher Sicht sind insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, 29 Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben- sowie insgesamt 16 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen wie folgt als vorgezogene Maßnahme jeweils vor Beginn der Bauarbeiten bis zum 1. März eines Jahres fachgerecht anzubringen:

- Bei Bauarbeiten an Schuppen A: 3 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 4 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen B und C: je 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 2 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen D: 2 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 3 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen, an Schuppen F: 22 Mehlschwalben-, 1 Rauchschwalben- und 7 Nischen- und Höhlenbrüternisthilfen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.
- Bei Bauarbeiten an Schuppen F zusätzlich 10 Fledermausfassadenkästen an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden.
- Die Fledermausfassadenkästen sind in einer Höhe von min. 5,0 m über Geländeniveau wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Ost über Süd bis West anzubringen. Auf einen freien Anflug ist zu achten.

- Nisthilfen für Mehl- und Rauchschwalben sind in einer Höhe von min. 4,0 m über Geländeniveau wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden (Mehlschwalbe) mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Südost und in geeigneten Gebäuden in mind. 2,5 m Höhe (Rauchschwalbe) anzubringen.
- Nisthilfen für Mehlschwalben sind paarweise anzubringen. Zwischen Nisthilfen für Rauchschwalben ist ein Abstand von 1,0 m einzuhalten.
- Nisthilfen für Höhlen- und Nischenbrüter sind in einer Höhe von min. 2,0 m wettergeschützt an Gebäudeaußenwänden mit Ausrichtung der Einflugöffnung in Richtung Südost anzubringen.
- Hindernisse vor den Einflugöffnungen sämtlicher Nisthilfen im Abstand von min. 1,0 m sind zu vermeiden.
- Die Kontrolle der Funktionsfähigkeit muss jährlich durch eine Fachperson erfolgen. Evtl. notwendige Reinigung und Ersatz von Nisthilfen müssen bis zum 1. März eines Jahres erfolgen.
- Die Kontrollen sind über einen Zeitraum von 10 Jahren ab Anbringung der Ersatzquartiere durchzuführen und zu dokumentieren.
- Zum Schutz von lichtempfindlichen Fledermausarten und Insekten sind öffentliche Beleuchtungsanlagen mit fledermausfreundlichem Leuchtmitteln (z.B. Bat Lamp p2 der FA Innolumnis und die Philips Fortimo Clearfield) auszurüsten.
- Die Installationen der Nisthilfen und Fledermausfassadenkästen müssen durch eine fachkundige Person begleitet werden.

Vor Beginn der Arbeiten an den Gebäuden (insbesondere Schuppen F) sollten weiterführende Untersuchungen (Mai bis Juli) durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob keine artenschutzrechtlichen Hindernisse hinsichtlich der Artenschutz–Verbote des § 44 BNatSchG in Bezug auf Fledermäuse und Vögel dem geplanten Vorhaben entgegenstehen. Sollten diese weiterführenden Untersuchungen nicht erfolgen, müssen oben aufgeführte Maßnahmen sowie im Falle der Durchführung des Bauvorhabens während der Fledermaussommerquartierzeit eine biologische Baubegleitung durchgeführt werden. Vor Beginn von Bauarbeiten an Gebäuden muss sich mit der unteren Naturschutzbehörde in Verbindung gesetzt werden.

Denkmalschutz

In der Zeit der Industrialisierung, zu welcher der Umbau des mittelalterlichen Hafengeländes und Bastionsrings entlang des westlichen Altstadtrands und dessen Weiterentwicklung Traveabwärts erfolgte, vollzog Lübeck den Übergang von einer mittelalterlichen Kaufmannsstadt zu einer modernen Hafenstadt. Diese Leistungen zur Zeit des Wechsels vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden in Teilbereichen bereits in den 1980er, 1990er und 2010er Jahren denkmalpflegerisch bewertet und unter Schutz gestellt. Zusätzlich sind weitere wesentliche Bestandteile der Nördlichen Wallhalbinsel und der Umgebung auf ihren Denkmalwert hin untersucht worden. Hierzu gehören alle prägenden Bestandteile der Rehderschen Hafenplanung, die sich im Zusammenhang mit der Neuerung des Denkmalschutzgesetztes des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH) von 2015 weiterhin in Prüfung befindet.

Die eingetragenen Kulturdenkmale und Bestandteile der Mehrheit baulicher Anlagen sind unter Nachrichtliche Übernahmen (S.49) aufgeführt.

Nebenanlagen, Garagen, Stellplätze, Flächen für Gemeinschaftsanlagen

Im Zuge der Objektplanung und bei Veränderung von Standorten für Eisenbahnwaggons in den mit NA I bezeichneten Teilgebieten des Urbanen Gebietes (NA I) ist die Feuerwehr für jeden Waggon zu beteiligen.

Lage und Ausführung der Nebenanlagen zum Zwecke der Unterbringung von Fahrrädern und technischer Einrichtungen der Ver- und Entsorgung innerhalb der mit NA II gekennzeichneten Teilgebiete des Urbanen Gebietes sind im Baugenehmigungsverfahren mit der Feuerwehr abzustimmen.

Einsichtnahme DIN und andere Normen

Die DIN 4109-1 und die DIN 4109-2 (Schallschutz im Hochbau, Teil 1 und Teil 2, Ausgabe jeweils Januar 2018) sowie die DIN 45691 (Geräuschkontingentierung, Ausgabe Dez. 2006), auf die in der/den textlichen Festsetzungen 7.1 und 7.2 Bezug genommen wird, liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

6. Umweltbericht

6.1 Vorbemerkungen

Gem. § 2 (4) BauGB wird zur Wahrung der Belange des Umweltschutzes gem. §§ 1 (6) Nr. 7, 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden. Der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchungen wird durch die Gemeinde festgelegt. Zudem ist nach § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bauleitplan unter entsprechender Anwendung der §§ 14 und 15 BNatSchG nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn aufgrund einer Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Darüber hinaus sind im Sinne des § 1a (2) BauGB die in § 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) genannten Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern sowie die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 (1) BNatSchG zu berücksichtigen.

Für die vorliegende Planung erfolgte eine frühzeitige Abstimmung mit den entsprechenden Fachbehörden im Rahmen der Beteiligung nach § 4 (1) BauGB, insbesondere zur Abgleichung der Erfordernisse hinsichtlich des Untersuchungsrahmens. In der Umweltprüfung betrachtet werden die durch die Planung zu erwartenden Auswirkungen auf das Gebiet und die Umgebung.

6.1.1 Kurzbeschreibung der Inhalte und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 soll die Umsetzung des PIH-Konzeptes planungsrechtlich vorbereitet werden. Das Konzept basiert auf dem Erhalt der vorhandenen Hafenschuppen und einer Funktionsvernetzung mit der Altstadt und den umliegenden Quartieren. Insbesondere sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die die Funktionen der Innenstadt stärken, dort aber aufgrund der Kleinteiligkeit bzw. des zu geringen Flächenangebots oder der Schutzansprüche zu Konflikten führen würden. Vorrangig sind dies Angebote aus den Bereichen Freizeitgestaltung, Kunst und Kultur sowie Handwerk und Dienstleistung. Es wird ein hohes Maß an Flexibilität angestrebt. Wohnnutzungen sind in einem mit den übrigen Nutzungen verträglichen Maß und Umfang vorgesehen. Vorrangig ist an ein Angebot an Wohnraum in räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit Arbeitsbereichen für Gewerbetreibende/Dienstleister aus sogenannten kreativen Branchen gedacht.

Darüber hinaus sind für weitere spezifische Nutzergruppen wie z.B. Studierende in dem am Kulenkampkai gelegenen Schuppen A individuelle Wohnraumangebote geplant.

Darüber hinaus sind im südlichen Bereich der Neubau eines Hotels sowie eines Bürogebäudes vorgesehen. Die vorhandene, derzeit saisonabhängige, gastronomische Nutzung an der Nordspitze soll langfristig gesichert werden und eine bauliche Option für eine Ganzjahresnutzung erhalten.

6.1.2 Beschreibung der Darstellungen der FNP-Änderung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt für den Geltungsbereich der vorliegenden Planung gemischte Baufläche dar. Dem Entwicklungsgebot gem. § 8(2) BauGB wird entsprochen.

6.1.3 Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Durch die Umsetzung der Planung wird keine zusätzliche Inanspruchnahme von Grund und Boden begründet. Das Plangebiet ist bereit vollständig versiegelt.

6.1.4 Fachgesetzliche und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes

Der Umweltbericht erfordert die Darstellung der für die Berücksichtigung der Umweltziele relevanten Fachgesetze. Nach § 1 (6) Nr. 7 Baugesetzbuch (BauGB) sind Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen, nach § 1a BauGB sind die umweltschützenden Belange in die Bauleitplanung einzustellen und nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind schädliche Umweltauswirkungen auszuschließen.

Für den Bebauungsplan 01.77.00 „Nördliche Wallhalbinsel“ sind folgende weitere Gesetze von Bedeutung:

BNatSchG	Das Bundesnaturschutzgesetz ist im Zusammenhang mit Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie und den Artenschutzbestimmungen von Belang.
LNatSchG	Das Landesnaturschutzgesetz ist im Hinblick auf die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung sowie den Erholungsschutzstreifen von Belang.
WHG	Das Wasserhaushaltsgesetz ist im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz relevant.
DSchG S-H	Das Denkmalschutzgesetz Schleswig Holstein regelt die Belange der sich im Geltungsbereich befindenden Kulturdenkmale.
LWG	Das Landeswassergesetz regelt den Rechtsvollzug und ist steht somit über dem Wasserhaushaltsgesetz als Rahmengesetz des Bundes
BImSchG	Das Bundesimmissionsschutzgesetz regelt die Luftschadstoff- und Lichtimmissionen

Schutzgut / Thema	Fachgesetz / Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Verkehrslärm	Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020	Aktive/passive Schutzmaßnahmen
Gewerbelärm	Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020	Festsetzung von Schalldämmmaße für Außenbauteile, Immissionskontingente

Sportlärm	Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020	-
Klima	-	-
Luft	NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020	-
Wasser	Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020 Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020 NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020 Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen 14.08.2017	-
Boden	Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020 Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020 NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020	Baubegleitende Überwachung von Tiefbauarbeiten

	Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017	
Landschaft / Ortsbild	-	-
Tiere	Artenschutzrechtliche Betrachtung, Dipl. Biol. Björn Leupolt, Heidmühlen, 22.07.2019	Bauzeitenregelung, Ersatzquartiere für Fledermäuse, Nisthilfen für Gebäudebrütende Vögel
Pflanzen	Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019	-
Mensch		Schallschutzmaßnahmen

6.1.5 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

Den Angaben zu Natur und Umwelt liegen folgende Gutachten zu Grunde:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019
- Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
- Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
- Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
- Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020
- NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
- Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
- VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB wurden Stellungnahmen zu folgenden Themen abgegeben:

- Kampfmittel, Landeskriminalamt, 05.12.2018
- Lärmermittlung, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt, und ländliche Räume, 11.12.2018, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Artenschutz, Baumpflanzungen, Luft, Klima NABU 18.12.2018, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Hochwasserschutz, Bereich 3.390 Untere Wasserbehörde, 21.12.2018
- Altlasten, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 11.01.2019
- Immissionen, Bereich 3.390, Abt. 2 Immissionen, 14.01.2019
- Abfall, Bereich 3.390, Untere Abfallentsorgungsbehörde, 15.01.2019

Nach Abschluss der frühzeitigen Beteiligung wurden weitere Hinweise zu umweltrelevanten Sachverhalten sowie zu in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Fachgutachten vorgebracht:

- Hinweis zur FFH-Vorprüfung, Bereich 3.390 Untere Naturschutzbehörde, 02.10.2019
- Hinweis zum Altlastenverdacht, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 10.01.2020
- Hinweis zur Detaillierten Altlastenuntersuchung, Bereich 3.390 Untere Bodenschutzbehörde, 31.08.2020

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.2.1 Schutzgut Luft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die Luftqualität Lübecks ist im Rahmen der Aufstellung des Landschaftsplanes anhand des Flechtenbewuchses an Bäumen (Bioindikatoren) und im Rahmen der zugehörigen strategischen Umweltprüfung (März 2008) untersucht worden. Im Ergebnis lässt sich die Luftqualität in drei Stufen von “kritischer Belastung” bis “mittlerer Belastung” differenzieren. Seit Anfang der neunziger Jahre (erste Flechtenkartierung) hat sich die Qualität der Luft signifikant verbessert: Eine damals ermittelte “hohe Belastung” der Luft in den Kernbereichen Lübecks konnte nicht mehr nachgewiesen werden.

Die Nördliche Wallhalbinsel liegt nach dem Landschaftsplan in einem Bereich mit geringer Luftqualität. Der Bereich ist durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (z. B. durch Verkehr, Industrie oder Hausbrand) gekennzeichnet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 01.75.00 wurde die Luftschadstoffbelastung aus Schiffsemissionen (Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor, Hamburg, 07.12.2009) für das Plangebiet geprüft. Die Belastungen durch Stickoxide (NO_x) betragen selbst im höchstbelasteten östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 10 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 5 µg/m³.Die überwiegend als Stickstoffmonoxid (NO) emittierten Stickoxide werden auf dem Ausbreitungsweg in Stickstoffdioxid umgewandelt. Die Umwandlungsrate ist abhängig von der Konzentration und der Entfernung zur Quelle. Je höher die Entfernung, desto höher ist das Verhältnis NO_2 / NO. Selbst bei Beurteilung der Gesamt- NO_x-Emissionen als NO_2 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für NO_2 von rund 18 µg/m³ ein NO_2-Jahresmittelwert von weniger als 28 µg/m.

Die Belastungen durch Schwefeldioxod (SO_2) betragen selbst im höchstbelasteten südöstlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 2 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 1

µg/m³. Bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für SO_2 von rund 2-3 µg/m³ ergibt sich ein SO2-Jahresmittelwert von weniger als 5 µg/m³.

Die Belastungen durch Partikel (PM) betragen selbst im höchstbelasteten (süd)-östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 4 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 3 µg/m³. Hiervon macht der Feinstaub mit Durchmessern von weniger als 10 µm (PM10) nur einen Teil aus. Selbst bei Beurteilung der Gesamt-PM-Emissionen als PM10 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für PM10 von rund 22 µg/m³ ein PM10-Jahresmittelwert von weniger als 26 µg/m³.

Luftschadstoffe

Die Hauptverursacher der Luftschadstoffemissionen sind entfernte Liegeplätze und die sehr häufig im Jahr vorkommenden Hafenrundfahrten. Hingegen sind Schiffsliegezeiten und Fahrten aufgrund der sehr niedrigen Frequentierung von untergeordneter Bedeutung für die Emissionsbilanz. Die höchsten Belastungen durch schiffsbedingte Luftschadstoffe sind im Nahbereich des Hansakais sowie im nordöstlichen Teil des Plangebietes zu finden. Die Belastungen durch Stickoxide (NOx) betragen selbst im höchstbelasteten östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 10 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 5 µg/m³. Die überwiegend als Stickstoffmonoxid (NO) emittierten Stickoxide werden auf dem Ausbreitungsweg in Stickstoffdioxid umgewandelt. Die Umwandlungsrate ist abhängig von der Konzentration und der Entfernung zur Quelle. Je höher die Entfernung, desto höher ist das Verhältnis NO2 / NO. Selbst bei Beurteilung der Gesamt- NOx-Emissionen als NO2 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für NO2 von rund 18 µg/m³ ein NO2-Jahresmittelwert von weniger als 28 µg/m³. Der NO2-Grenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m³ wird somit sicher unterschritten. Die Belastungen durch Schwefeldioxod (SO2) betragen selbst im höchstbelasteten südöstlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 2 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 1 µg/m³. Bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für SO2 von rund 2-3 µg/m³ ergibt sich ein SO2- Jahresmittelwert von weniger als 5 µg/m³. Der SO2-Grenzwert der 22. BImSchV von 20 µg/m³ wird somit sicher unterschritten.

Die Belastungen durch Partikel (PM) betragen selbst im höchstbelasteten (süd)-östlichen Teil des Plangebietes im Jahresmittel weniger als 4 µg/m³, im übrigen Plangebiet weniger als 3 µg/m³. Hiervon macht der Feinstaub mit Durchmessern von weniger als 10 µm (PM10) nur einen Teil aus. Selbst bei Beurteilung der Gesamt-PM-Emissionen als PM10 ergibt sich bei Beaufschlagung mit der Vorbelastung für PM10 von rund 22 µg/m³ ein PM10-Jahresmittelwert von weniger als 26 µg/m³. Der PM10-Grenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m³ wird somit sicher unterschritten.

Lärm

Das Plangebiet ist mit Geräuschen durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café & Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung), durch Sportanlagen (Marina Newport), durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff sowie durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon) vorbelastet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Gewerbelärm

Für den Strandsalon wird unter Berücksichtigung von Dämpfungstermen nach DIN EN ISO 9613-2(4) ein flächenbezogener Schallleistungspegel von L_{WA}=60/59 dB(A)/m² tags/nachts zum Ansatz gebracht.

Für den nordöstlichen Teil von Schuppen D werden am Tage max. Beurteilungspegel von 61 dB(A) prognostiziert. Der zugehörige Tages-Immissionsrichtwert der TA Lärm (1) für ein Urbanes Gebiet von 63 dB(A) wird eingehalten. In der Nacht ist an Schuppen D mit maximalen Beurteilungspegeln von gerundet 60 dB(A) zu rechnen. Der nächtliche Immissionsrichtwert der TA Lärm von 45 dB(A) wird um 15 dB(A) überschritten.

Für Schuppen C wurden Ertüchtigungsmaßnahmen für Außenbauteile (Anlage 8 der Schalltechnischen Untersuchung, ALN 18.09.2020) erarbeitet welche die Belastungen von Schuppen C soweit reduzieren, dass es an der unmittelbar benachbarten Wohnbebauung zu keiner Überschreitung des Immissionsrichtwertes nach TA Lärm (1) kommt.

Für den nordwestlichen Teil von Schuppen F werden, unter Berücksichtigung einer einschaligen Ertüchtigung gem. Anlage 8 der Schalltechnischen Untersuchung (ALN 18.09.2020) max. Beurteilungspegel von 34 dB(A)/41 dB(A) tags/nachts prognostiziert.

Für den Bootsbauplatz wird eine flächenbezogener Schallleistungspegel von L_{WA} 60/0 dB(A) tags/nachts zum Ansatz gebracht. Die entspricht einer uneingeschränkten Industrienutzung am Tage nach DIN 18005(2).

Sportlärm

Die Sportgeräuschemissionen lassen keine Überschreitung der der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

Verkehrslärm

Für die Ermittlung der Emissionspegel aus Straßenverkehr werden die relevanten Straßenabschnitte innerhalb und außerhalb des Plangebietes betrachtet. Bezogen auf den Prognosehorizont wird mit einer Zunahme des Straßenverkehrs von jährlich 1% ausgegangen.

Für die Ermittlung der Emissionspegel aus Schienenverkehr werden die Angaben des Ressorts Wirtschaft, Recht und Regulierung der Deutsche Bahn AG zugrunde gelegt. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die geplante feste Fehmarn-Belt-Querung sowie die von Lübeck Port Authority gelieferten Verkehrszahlen sind in den Prognoseberechnungen berücksichtigt.

Luftschadstoffe

Entsprechend dem Luftschadstoffgutachten im Zusammenhang mit der Schalltechnischen Untersuchung durch die Lärmkontor GmbH, Hamburg, kann zusammenfassend festgestellt werden, dass kritische Luftschadstoffbelastungen durch den Schiffsverkehr nicht zu erwarten sind.

Die Belastungssituation der Luft hat sich in den letzten Jahren stark zum Positiven verändert. Dieses ist insbesondere auf die veränderte Nutzung (z. B. Hafen Travemünde, es kommen nur noch vereinzelt große Schiffe in den Wall- und den Hansahafen) die vorgeschriebene Verwendung von Katalysatoren o. ä. und die Zunahme geringer emittierender Brennstoffe (z. B. zum Heizen Gas anstatt Kohle) zurückzuführen.

Gemäß der Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor, Hamburg, 2009 werden die Grenzwerte der 22. BImSchV /18/ für NO_2 von 40 µg/m³, für SO_2 von 20 µg/m³ und für PM10 von 40 µg/m³ alle deutlich unterschritten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Gewerbelärm

Für Schuppen D: in einem Teilbereich (siehe Abb. 1) keine öffnenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen, die zum Schlafen genutzt werden.

Für Schuppen C resultierende Schalldämmmaße für unterschiedliche Betriebszustände Annahme (Rock-Konzert):

- Dach 32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Massivwand West 43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Fassade Nord 21 dB
- Fassade Süd 21 dB

Für den Strandsalon: Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A).

Für den Bootsbauplatz: Immissionskontingente tags von 65 dB(A). Ein Nachtbetrieb ist hier nicht vorgesehen.

Verkehrslärm

Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume: Bau-Schalldämmmaße unter Berücksichtigung der maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel.

Für Außenwohnbereiche im südwestlichen Plangebiet: Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten, bauliche Schallschutzmaßnahmen (verglaste Loggien, Wintergärten …) mit Beurteilungspegel von $\leq$ 63 dB(A.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc.: Bau-Schalldämmmaß min. 30 dB.

Für Büroräume etc.: Bau-Schalldämmmaß min. 35 dB.

Schlafräume mit einem Beurteilungspegel $\geq$ 50 dB(A): Schallgedämpfte Lüfter.

Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

6.2.2 Schutzgut Klima

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Klima in Lübeck wird insbesondere durch die Lage zwischen der Nord- und Ostsee geprägt und ist als gemäßigtes, feucht temperiertes, ozeanisches Klima zu bezeichnen. Es wird zusätzlich durch die wesentlich kontinentaler geprägten Bereiche Mecklenburg-Vorpommerns gekennzeichnet.

Lokalklimatisch wird die Nördliche Wallhalbinsel dem Stadtklima mit relativ hohen Tages- und Nachttemperaturen sowie geringem Luftaustausch zugeordnet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Der weltweit durch den hohen Verbrauch fossiler Brennstoffe verursachte Klimawandel wird gem. der strategischen Umweltprüfung zum Landschaftsplan bis zum Ende des Jahrhunderts zu einer durchschnittlichen Temperaturerhöhung von 2,5 – 2,8 °C, einer Abnahme der Sommerniederschläge und einer Zunahme der Winterniederschläge führen. Starkregenereignisse können häufiger und mit weitaus größeren Wassermengen als bisher auftreten, entsprechend kann es zu loka-

len Überschwemmungen kommen, weil die Kanalisation und die kleinen Fließgewässer die Wassermengen nur begrenzt ableiten können. Mit einem bisher alle hundert Jahre einmal auftretenden Jahrhunderthochwasser der Ostsee, welches über die Trave tiefliegende städtische Gebiete unter Wasser setzen, muss heute entsprechend häufiger gerechnet werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Durch die geplante Umnutzung der NWHI für Wohnen und Arbeiten sowie Kultur- und Freizeit sind ggf. Luftschadstoffeinträge aus Heizanlagen und Verkehr möglich. Gleichzeitig reduziert sich jedoch der derzeitige Parkverkehr und die Wärmeversorgungsanlagen entsprechen aktuellem Standard. Zur Verbesserung der Verdunstungsrate werden gem. Freiraumkonzept Baumpflanzungen vorgesehen. Von einer Verschlechterung der Luftqualität wird nicht ausgegangen.

6.2.3 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die Nördliche Wallhalbinsel wird im Westen vom Wallhafen, im Osten vom Hansahafen begrenzt. Die Ufer sind mit Kaimauern befestigt.

Gemäß Untersuchungsbericht des Ing.-Büros Reinberg zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen steht das Grundwasser auf der NWHI in Tiefen von 0,8 m bis 1,9 m unter Gelände bzw. 2,15 m ü. NHN bis 0,3 m u.NHN an. Ein großer flächiger zusammenhängender grundwasserführender Bodenhorizont wurde nicht festgestellt, es ist jedoch mit Stau- und Schichtenwasserflüssen und teilweise mit Grundwasserräumen mit mehreren Metern Mächtigkeit zu rechnen. Aufgrund klimatischer bzw. witterungsbedingter Einflüsse ist mit einem Grundwasseranstieg/-abfall von bis zu 0,8 m zu rechnen. Nach intensiven Regenperioden sind temporäre Stauwasserbildungen bis an die Geländeoberkante möglich.

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) wurde in allen Wasserproben PAK-Konzentrationen nachgewiesen. In einer Probe wurde eine erhöhte Gesamtkonzentration an ∑PAK ohne den Teilparameter Naphthalin festgestellt. Bei allen weiteren untersuchten Proben lagen die für eine Bewertung relevanten Parameter allerdings jeweils unterhalb der Nachweisgrenze oder in unauffälligen Konzentrationen vor. Die analysierten MKW-Konzentrationen werden als leicht erhöht eingestuft, die Phenol-Konzentrationen sind als auffällig bis schwach erhöht zu bewerten.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung des Oberflächenwassers durch verunreinigte Schichtwasser. Ein Eintrag von relevanten Schadstofffrachten mit dem abfließenden Schichtwasser in die Trave ist nicht zu besorgen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Das anfallende Oberflächenwasser wird in einem neu herzustellenden Kanalleitungssystem in die Trave eingeleitet. Eine Versickerung in oberflächennahes Schichtwasser und damit ein Auswaschen potenzieller Schadstoffe ist somit nicht möglich. Bei geplanten Baumpflanzungen ist zur Herstellung der Pflanzgrube mindestens ein Bodenaustausch bis zur Unterkante des Wurzelballens vorzunehmen, wodurch partiell die Oberbodenqualität verbessert und ein möglicher Schadstofftransport verringert wird. Nutzpflanzen sind vorsorglich in Pflanzkästen in

Form von Hochbeeten o.ä. ohne Kontakt zu den im Untergrund vorhandenen Auffüllungen zu ziehen. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten, um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Auf das Pflanzen von Obstbäumen ist zu verzichten. Gem. § 49 WHG i.V. m. § 40 LWG sind Erdaufschlüsse, (Bohrungen, Sondierungen und Erdarbeiten) bei der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Das Ausbringen von Herbiziden ist unzulässig.

6.2.4 Schutzgut Boden

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die Nördliche Wallhalbinsel bildete im Spätmittelalter am Verlauf der Stadt-Trave eine befestigte Bastion, erhielt dann die Struktur einer begrünten Wallanlage und übernahm seit dem frühen 19. Jahrhundert verstärkt die Aufgabe als Handelshafen und für den Bootsbau. Vor rd. 100 Jahren entstand die Nördliche Wallhalbinsel als Teil einer Hafenbaumaßnahme. Es kommen stark veränderte, anthropogen bestimmte Bodentypen in Form von Aufschüttungen vor, die in ihren Bodenfunktionen stark gestört sind. Die Nördliche Wallhalbinsel ist nahezu komplett versiegelt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Das Schutzgut Boden hat für den Naturhaushalt im Plangebiet keine Bedeutung da keine neu zu versiegelnden Flächen in Anspruch genommen werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Gem. Altlastengutachten (Landplus GmbH, Lübeck, 30.01.2020) liegen unter Beibehaltung der örtlichen Situation (u. a. Versiegelung des Geländes) keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser vor. Zukünftige Tiefbauarbeiten, auch Teilentsiegelungen und Baumplanzungen, sind, zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie für einen ordnungsgemäßen Umgang mit mineralischen Abfällen, fachgutachterlich zu begleiten. Wassergebundene Decken sind regelmäßig zu kontrollieren und instand zu halten, um eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch auszuschließen. Das Anlegen von wassergebundenen Decken/ die Durchführung Teilentsiegelungen ist auf die geplanten Bereiche zu beschränken. Die untere Bodenschutzbehörde ist hierbei im Vorfeld bei solchen Maßnahmen einzubeziehen.

Anfallender Bodenaushub ist nach Mutterboden und Unterboden zu trennen und zu beurteilen. Sofern bei Baumaßnahmen auffällige Verunreinigungen festgestellt werden. die auf einen Altlastenverdacht hinweisen, ist der Bereich Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz, untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren.

6.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Situation wurde ein artenschutzrechtliches Gutachten auf der Grundlage einer Begehung und einer Potenzialanalyse erarbeitet (Björn Leupolt, Heidmühlen, Juni 2019). Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Tiere umfasst den Geltungsbereich mit angrenzenden Bereichen des Bebauungsplans.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden keine aktuellen Fledermauswinterquartiere und kein Fledermausbesatz festgestellt. Potenzial für Fledermaussommerquartiere in Form von Tagesquartieren besteht vereinzelt in Mauerwerksspalten und im Dachüberstand von

Schuppen F auch in Form von Wochenquartieren zur Aufzucht von Jungtieren. Hinweise auf zurückliegenden Besatz wurden jedoch nicht festgestellt.

Als potenzielle Brutvogelarten sind insgesamt 8, in Schleswig-Holstein jedoch als ungefährdet eingestufte Arten im Plangebiet anzunehmen. Von den angenommenen Vogelarten konnten im Plangebiet lediglich alte Nester der Mehlschwalbe und der Stadttaube im Geltungsbereich ermittelt werden.

Als weitere artenschutzrechtlich relevante Art wurde der Fischotter betrachtet. Eine Durchgängigkeit für Fischotter ist unter den das Plangebiet berührenden Brücken gegeben. Das Plangebiet liegt außerhalb von Bereichen, die für die Realisierung von Ausstiegshilfen und Querungshilfen vorgeschlagen werden. Eine Prüfung zur Umsetzung weiterführender Maßnahmen im Plangebiet scheidet aus, da dort keine Eingriffe in denkmalgeschützte Kaianlagen vorgenommen werden können. Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat nicht geeignet. Eine Verbesserung des Zustandes der Lebensraumtypen wird daher im Plangebiet nicht erforderlich.

Der Geltungsbereich ist für den Fischotter aufgrund der bestehenden Vorbelastung hinsichtlich Licht- und Lärmimmissionen sowie fehlender Versteck- und Ruhemöglichkeiten als Habitat nicht geeignet. Die Durchgängigkeit für Fischotter ist im Bereich der nahe gelegenen Brücken Marienbrücke und Eutiner Brücke gegeben. Nähere Ausführungen zu weitergehenden Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung der Trave für den Fischotter gemäß Managementplan für das FFH-Gebiet „Travetal“ sind in Abschnitt 2.2 Natur- und Artenschutz zu finden.

Aufgrund des Fehlens geeigneter Lebensräume können Vorkommen von geschützten Fischarten, Reptilien und Amphibien und geschützten Wirbellosen ausgeschlossen werden.

Bedeutende Biotopstrukturen, deren Verlust sich negativ auf den Naturhaushalt auswirken könnte, sind im Plangebiet nicht vorhanden.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung des Bebauungsplanes ist bei Umbaubauten und Sanierungen der Gebäude von einem Verlust potenzieller Spaltenquartiere der Breitflügel- und Zwergfledermaus als Tagesverstecke oder Wochenstuben auszugehen. Wenn die Baufeldräumung zu einem Zeitpunkt erfolgt, an dem diese Quartiere besetzt sind, kann eine „Verletzung und Tötung von Individuen“ im Sinne des § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG durch die Baufeldräumung nicht ausgeschlossen werden. Auch ist eine Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse im Sinne des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG nicht auszuschließen.

Eine Rodung der Gehölzstrukturen am westlichen Plangebietsrand ist nicht vorgesehen. Festgesetzte Bepflanzungsmaßnahmen werden im Vergleich zum Ist-Zustand eine deutlich höhere Durchgrünung des Plangebietes erreichen. Das Ausbringen von Herbiziden ist im gesamten Plangeltungsbereich unzulässig.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Es werden vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich um mögliche Beeinträchtigungen gebäudebrütender Vögel sowie potenziell vorkommender Fledermäuse auszugleichen. Es werden insgesamt zehn Fledermausfassadenkästen, 29 Mehlschwalben-, fünf Rauchschwalben-, sowie insgesamt 16 Höhlen- und Nischenbrüternisthilfen

erforderlich. Die Ersatzquartiere und Nisthilfen sind jeweils vor Baubeginn an bestehenden Gebäuden in der Nachbarschaft, an denen zur entsprechenden Zeit keine Bauarbeiten stattfinden, anzubringen.

Sofern Baumaßnahmen während der Fledermaussommerquartierszeit zwischen dem 1. März und dem 30.November erfolgt sind Baumaßnahmen durch einen Fachperson unter Artenschutzaspekten zu begleiten. Vor Beginn von Bauarbeiten in der Zeitspanne vom 1. März. bis zum 30.September sind die Gebäude ebenfalls auf einen Besatz durch Brutvögel zu kontrollieren.

Eine Kompensation nach der Eingriffsregelung gem. § 1a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich.

6.2.6 Schutzgut Ortsbild / Landschaft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die Nördliche Wallhalbinsel liegt am nordwestlichen Rand der historischen Lübecker Altstadt und ist der Altstadt inselartig vorgelagert. Nach Westen bilden das Hafenbecken des Wallhafens und der Verlauf des Stadtgrabens einen stadträumlichen Übergang zu den gründerzeitlichen Vorstädten.

Die Bebauung besteht gegenwärtig aus einer Reihung von Hafenschuppen und Lagerhäusern, die vorwiegend aus der Gründerzeit mit baulichen Ergänzungen aus der Neuzeit stammen. Sie sind überwiegend mit nicht Hafen bezogenen Zwischennutzungen belegt. Das ehemalige Lagerhaus der Lübecker Kaufmannschaft steht als Einzeldenkmal unter Schutz und wurde 2002 für die Branchen „Neuen Medien und IT“ als „Media Docks“ eröffnet. Grünstrukturen sind nur im Westen in Form eines kleinen Gebüsches mit einzelnen Bäumen vorhanden. Im weiteren Umfeld des Geltungsbereiches liegt das „UNESCO Welterbe Lübecker Altstadt“.

Ausschlaggebend für das „UNESCO Welterbe Lübecker Altstadt“ waren unter anderem die markante Stadtsilhouette und die geschlossen erhaltene vorindustrielle Bausubstanz. Die Nördliche Wallhalbinsel als nördliche Spitze des gesamten Wallhalbinselareals, das zwischen dem Stadtgraben und der Trave dem westlichen Altstadtrand unmittelbar vorgelagert ist, gehört zum engsten Pufferzonenbereich der Welterbestätte.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung des der Planung zugrundeliegenden PIH-Konzeptes werden die Hafenschuppen als Ensemble erhalten und im Sinne einer behutsamen Stadtentwicklung neuen Nutzungen zugeführt. Die stadtbildprägende Wirkung der gesamten NWHI mit ihren Originalbauten und Anlagen bleibt und im Kontext zur Altstadt erhalten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Silhouette der Altstadt wird durch Höhenbegrenzungen auf der NWHI erlebbar bleiben. Für die Entwürfe der Neubauten im Wettbewerbsverfahren mussten die Sichtbeziehungen zur Altstadt berücksichtigt werden. Die ehemalige Hafenanlage der NWHI wird von der Altstadtseite aus als historisches Ensemble wahrnehmbar bleiben, er wird hinsichtlich Material- und Farbgebung der Gebäude starker Bezug zu den Originalgebäuden genommen. Festsetzungen zur Gestaltung von Werbeanlagen haustechnischen Einrichtungen verhindern störende optische Einflüsse

6.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich im unmittelbaren Pufferzonenbereich des „UNESCO Welterbes Lübecker Altstadt“. Die Erhaltung der markanten Stadtsilhouette, die geschlossen erhaltene vorindustrielle Bausubstanz und der für die archäologische Erforschung des mittelalterlichen Stadtwesens außerordentlich ergiebige Untergrund unterliegen hier einem besonderen Schutz.

Folgende Kulturdenkmale im Plangebiet sind in das Denkmalbuch der Hansestadt Lübeck eingetragen:

- Willy-Brandt-Allee o. Nr., (Hafenensemble). Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich hierbei auf den Verlauf und die Gestalt des Kaimauerringes, umlaufend vom Beginn des Wallhafens bis zum Ende des Hansahafens an der Drehbrücke
- Willy-Brandt-Allee 31, Lagerhaus der Kaufmannschaft von 1898 einschließlich des kaiseitigen Halbportal-Drehwippkrans (Kampnagel 1917, 2 t Tragkraft) mit den dazugehörenden Gleisen im Bereich des Lagerhauses
- Willy-Brandt-Allee 27, Kran I, Behnkai. Die gesamte Krananlage des ortsfesten Drehkranes der Firma Haniel & Lueg aus dem Jahre 1893
- Willy-Brandt-Allee 35, Betriebsgebäude der Hafendrehbrücke. Es wurde im Jahre 1892 in neugotischen Backsteinformen mit Rohrkanal zum Kran I auf der nördlichen Wallhalbinsel errichtet.
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 22 auf Gleisen (Kammnagel 1953, 3 t Tragkraft)
- Willy-Brandt-Allee 19-21, Portaldrehkran Nr. 52 auf Gleisen (Kampnagel 1967, 15 t Tragkraft)
- Fuhrwerkwaage im südlichen Eingangsbereich zur nördlichen Wallhalbinsel (Baujahr 1953).

Folgende Bauwerke sind bereits als Denkmale/Mehrheit baulicher Anlagen (MbA) im Plangebiet erkannt:

- Willy-Brandt-Allee 53a, Schuppen A
- Willy-Brandt-Allee 53b, Schuppen B
- Willy-Brandt-Allee 53c, Schuppen C
- Willy-Brandt-Allee 53d, Schuppen D
- Willy-Brandt-Allee 53f, Schuppen F
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Gleisanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Großsteinpflaster Oberbelag/ Anlieferzonen vor den Schuppen und Ladezonen zwischen Schuppen und Kaikanten
- Willy-Brandt-Allee o. Nr., Eichenstammrückverankerung der Kaianlage

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Das der Planung zugrunde liegende PIH-Konzept berücksichtigt die kulturhistorisch wertvolle Substanz sämtlicher Gebäude und Anlagen der NWHI und vermeidet deren Beeinträchtigungen. In den 1979er und 1980er Jahren entstandene Ergänzungsbauten zwischen den Schuppen B und C und C und D werden zurückgebaut, so dass die historischen Schuppen wieder in ihrer ursprünglichen Formation erlebbar werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Umsetzung des PIH-Konzeptes erfolgt in enger Kooperation mit der Abteilung Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck.

Schäden an dem denkmalgeschützten Kaimauerring sind in Abstimmung mit dem Bereich Lübeck Port Authority durch bautechnische Sicherungen zur Stabilisierung der statischen Konstruktionen zu vermeiden. Unvermeidbare Schäden sind durch den Verursacher wieder Instand zu setzen. Zur Sicherung der Funktionalität der Hafenkrane müssen Neubauten so konzipiert werden, dass eine Befahrbarkeit der zugehörigen Gleise gesichert und die Drehfähigkeit des Kranes am Ende der Wallhalbinsel bei gesenkten Kranausleger nicht beeinträchtigt wird.

6.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich sowohl der nördlich angrenzenden Gewerbeflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 04.44.00 der Hansestadt Lübeck und der Industriegebiete im Hafen einschließlich des Rangierbereiches des Hafenbahnhofs, des Gastronomiebetriebes sowie der Veranstaltungsorte Schuppen 6 und 9, der Kaianlagen mit Sportboothafen, des Innenstadtgleises und des Straßenverkehrs auf den angrenzenden Straßen sowie im Einwirkungsbereich der Schienenstrecke Lübeck – Kiel/ Puttgarden/ Travemünde. Zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionssituation wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet (Akustik Labor Nord, Lübeck, 05.10.2020).

Das Plangebiet ist mit Geräuschen durch gewerbliche Nutzung (B-Plan Nr. 04.44.00 der Hansestadt Lübeck, Fa. Brüggen, Schuppen 6 und 9, Café & Bar Celona, Strandsalon, Schuppen C, Hafennutzung), durch Sportanlagen (Marina Newport), durch Verkehr (Straße, Schiene, Schiff) sowie durch Sonderveranstaltungen (Strandsalon) vorbelastet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Hinsichtlich der mit vorliegender Planung zulässigen Nutzungen sowie zur Beurteilung der auf das Plangebiet einwirkenden Geräuschimmissionen wurden die Auswirkungen aus Gewerbe- Sport- und Verkehrslärm auf die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes.

Im Ergebnis stellt der Gutachter fest, dass aufgrund der Gewerbe- und Verkehrsgeräuschimmissionen Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet erforderlich werden. Die Sportgeräuschimmission lassen keine Überschreitung der Richtwerte gem. Sportanlagenlärmschutzverordnung erwarten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

<u>Gewerbelärm</u>

Zum Schutz vor Gewerbelärm sind grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte vor den betroffenen Fassaden eingehalten werden.

Im Einzelnen werden Maßnahmen für Schuppen D empfohlen, indem in einem Teilbereich keine öffenbaren Fenster von schutzbedürftigen Räumen angeordnet werden dürfen. Ausgenommen sind schutzbedürftige Räume, die nicht zum Schlafen genutzt werden.

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen in der Nachbarschaft werden für Schuppen C für unterschiedliche Betriebszustände bestimmte resultierende Schalldämmmaße festgesetzt, die durch Ertüchtigung der Außenbauteile erreicht werden können. Unter Zugrundelegung des lautesten Betriebszustandes (Rock-Konzert) müssen die folgenden resultierenden Schalldämmmaße erreicht werden:

- Dach 32 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Massivwand West 43 dB (durch Bestand bereits gewährleistet)
- Fassade Nord 21 dB
- Fassade Süd 21 dB

Bei dem Betrieb des Strandsalons dürfen Immissionskontingente tags von 60 dB(A) und nachts von 59 dB(A) nicht überschritten werden. Für den Bootsbauplatz wird ein Immissionskontingent tags von 65 dB(A) festgesetzt. Ein nächtlicher Betrieb ist hier nicht vorgesehen.

Nachzuweisen sind die jeweils zulässigen Schalleistungspegel aus der für den Betrieb vorgesehenen Grundstücksfläche und dem festgesetzten Immissionskontingent. der für den Betrieb zulässige Immissionsanteil an maßgeblichen Immissionspunkten gem. TA Lärm wird aus dem zulässigen Schallleistungspegel errechnet. Die Schallausbreitungsberechnung zur Ermittlung der zulässigen Immissionsanteile werden unter Berücksichtigung vorhandener Gebäude nach dem alternativen Verfahren gem. ISO 9613-2:1996. Als Quellhöhe ist 1 ,0 m über Gelände anzunehmen. Die durch den Betrieb zu erwartende Geräuschimmission wird entsprechend der TA Lärm prognostiziert. Die prognostizierte Geräuschimmission darf den zulässigen Immissionsanteil nicht überschreiten.

Verkehrslärm

Zum Schutz vor Verkehrslärm sind im gesamten Plangebiet passive Schutzmaßnahmen erforderlich. Für die Auslegung passiver Schallschutzmaßnahmen sind die maßgeblichen Außenlärmpegel relevant. Da es im Plangebiet zur Überlagerung mehrerer Geräuschquellen (Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr, Gewerbe/Industrie) kommt, wird der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel festgesetzt. Der resultierende maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus der Summe der einwirkenden Geräuscharten (hier Straßen-, Schienen-, Wasserverkehr und Gewerbe). Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume werden Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße der Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumnutzungen gem. DIN 4109-1:2018 für die maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel festgesetzt. Die Ergebnisse zu den maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegeln werden wie folgt zusammengefasst:

- an den Baugrenzen im Südwesten des Plangebietes (Bürogebäude, Hotel): 61 dB(A) bis 73 dB(A)
- an den vorhandenen Schuppen im zentralen Bereich: 67 dB(A) bis 69 dB(A)
- an Schuppen D: 67 dB(A) bis 71 dB(A).

Für geplante Außenwohnbereiche im südwestlichen Plangebiet ist ausreichender Schallschutz entweder durch Orientierung an lärmabgewandte Gebäudeseiten im Schutz der Gebäudekörper umzusetzen oder es sind bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen (verglaste Loggien, Wintergärten etc.) mit dem Ziel, die Beurteilungspegel von ≥63 dB(A) nicht zu überschreiten.

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume etc. ist ein bewertetes Bau-Schalldämmmaß von min. 30 dB und für Büroräume etc. von min. 35 dB einzuhalten.

Darüber hinaus sind für zum Schlafen genutzte Räume mit einem Beurteilungspegel ≥ 50 dB(A) schallgedämpfte Lüfter vorzusehen, sofern der erforderliche Luftaustausch nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämmmaß des gesamten Außenbauteils aus Dach/Wand/Fenster/ Lüftungselement muss den Anforderungen der DIN 4109 entsprechen.

Sofern über Einzelnachweise ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung der zur Ausführung kommenden Baukörper geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren, kann von den Festsetzungen im Bebauungsplan abgewichen werden.

6.2.9 Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen

6.2.10 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vor dem Hintergrund der mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.02.29016 beschlossenen Umsetzung des PIH-Konzeptes zur behutsamen Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel scheiden alternative Planungen aus. Im Rahmen der Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet ist jedoch eine Mischung verschiedener urbaner Nutzungen zulässig.

6.2.11 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung verbliebe das Plangebiet im Eigentum der Hansestadt Lübeck und es käme nicht zur Umsetzung des PIH-Konzeptes. Der Umweltzustand verbliebe im derzeitigen Zustand.

6.3 Zusätzliche Angaben

6.3.1 Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Das Verfahren ist nicht technischer sondern naturwissenschaftlicher Art. Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Informationsmaterials sind nicht aufgetreten.

6.3.2 Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die Stadt Lübeck ist als Trägerin der Bauleitplanverfahren und der kommunalen Planung für die Umweltüberwachung zuständig. Im Hinblick auf die auf das Plangebiet einwirkenden Immissionen ist die Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen im Rahmen des Bauantragsverfahrens und der Erschließung nachzuweisen.

Ein Monitoring für die betroffene Fauna ist bei Beachtung der Maßnahmen nicht notwendig. Die berührten Brutvögel sind Stadtvogelarten, die in benachbarte Lebensräume ausweichen. Im Hinblick auf eine potenzielle Fledermauspopulation ist zunächst vor Baumaßnahmen zu prüfen, ob überhaupt Quartiere betroffen sind. Ist dies der Fall, sind Ersatzquartiere anzubieten.

6.4 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Wesentliche Auswirkungen werden durch die Umsetzung des Bebauungsplanes 01.77.00 im Bereich der Schutzgüter Mensch, Tiere und Kulturgüter erwartet. Weitere Schutzgüter werden nicht negativ berührt. Ebenso werden keine negativen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern hervorgerufen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch betreffen zu erwartende Immissionen aus Verkehrs- und Gewerbelärm. Diese können durch geeignete passive sowie aktive Schallschutzmaßnahmen minimiert werden.

Das Schutzgut Tiere ist durch mögliche Beeinträchtigungen von gebäudebrütenden Vögeln und Fledermäusen betroffen. Durch Festsetzungen zu Bauzeiten außerhalb der Brut- und Quartierszeiten sowie zur Bereitstellung von Ersatzquartieren können diese Beeinträchtigungen minimiert und artenschutzrechtliche Hindernisse umgangen werden.

Das Schutzgut Kultur ist durch mögliche archäologische Funde und eingetragene Kulturdenkmale betroffen. Zum Erhalt und zur Sicherung von Funden ist eine baubegleitende Untersuchung des Untergrunds erforderlich. Schäden an dem denkmalgeschützten Kaimauerring sind durch bautechnische Sicherungen zur Stabilisierung der statischen Konstruktionen zu vermeiden. Zur Sicherung der Funktionalität der Hafenkrane sind Neubauten so zu konzipieren, dass eine Befahrbarkeit der zugehörigen Gleise gesichert und die Drehfähigkeit des Kranes am Ende der Wallhalbinsel nicht beeinträchtigt wird.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

Zu den finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt wird auf Kap. 9. verwiesen.

7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung

<u>Zusätzliche Wohneinheiten</u>

Der Bebauungsplan beinhaltet ein Neubaupotenzial von insgesamt ca. 185 Wohneinheiten, die sich wie folgt auf die nachfolgend genannten Wohnungstypen verteilen:

Ca. 70 Apartments im Schuppen A für gefördertes, preisgebundenes studentisches Wohnen.

Ca. 35 bis 70 weitere preisfreie frei vermietbare Kleinapartments im Schuppen A.

Ca. 31 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe von 40 m² bis 200 m² in Schuppen B.

Ca. 8 Einheiten in Schuppen C und D im Zusammenhang mit handwerklichen, kulturellen und sozialen Projekten.

Ca. 23 Wohneinheiten in Schuppen F in enger räumlicher und funktionaler Nähe der Werkstätten, Büros und Ateliers mit Größen von 70 m² bis 260 m².

Ca. 14 Zimmer in Gemeinschaftseinrichtungen für Teilnehmer an Ausbildungs- und Fördermaßnahmen in Schuppen D.

Zu erwartende Anzahl der Bewohner

Bei vollständiger Umsetzung der Planung ist für das Gebiet mit insgesamt ca. 230 bis 260 Bewohnern zu rechnen, die sich wie folgt auf die verschiedenen Wohnungstypen verteilen:

- Ca.105 bis 140 EW (davon min. 70 Studierende) im Schuppen A
  (Annahme: 1 EW je Wohneinheit).
- Ca.47 EW im Schuppen B
  (Annahme: 1,5 EW je Wohneinheit).
- Ca.16 EW im Schuppen C und D
  (Annahme: 1 EW je Wohneinheit).
- Ca.46 EW im Schuppen F
  (Annahme: 2 EW je Wohneinheit).
- Ca.14 EW temporär (Auszubildende, Maßnahmenteilnehmer) im Schuppen D
  (Annahme: 1 EW je Wohneinheit).

7.2 Wohnfolgebedarfe

Für die nachfolgenden Bedarfsrechnungen wird bei vollständiger Umsetzung der Planung von einer planungsbedingten Zunahme der Bewohner um rd. 230 bis 260 Personen ausgegangen.

Zusätzlicher Kitaplatzbedarf

Es wird von keiner erheblichen Zunahme der Anzahl zu betreuender Kinder ausgegangen.

Der geringe Mehrbedarf an Kitaplätzen kann durch die gute Infrastruktur der Innenstadt gedeckt werden.

Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Das Planungsgebiet ist dem Einzugsbereich der Julius-Leber-Schule zuzuordnen.

Aufgrund der Bebauungsstruktur sowie der gem. Betreiberkonzept angestrebten Wohn- und Arbeitsformen wird von keiner erheblichen Zunahme der Anzahl zu betreuender Kinder ausgegangen.

Der Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck teilt mit, dass die durch die im Plangebiet zusätzlich entstehenden Wohnungen zu erwartenden Kinder in den vorhandenen Klassen der Julius-Leber-Schule aufgenommen und beschult werden können. Ein Ausbau der Schule wird durch die vorliegende Planung nicht begründet.

Spielplatzbedarf

Das Konzept der PIH ist insbesondere auf eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und -ausstattungen für diverse Nutzergruppen angelegt. Insbesondere das Angebot von 70 geförderten und preisgebundenen Studierendenwohnungen, ergänzt um weitere 35 bis 70 preisfreie, frei vermietbare Ein- und Zweizimmerwohnungen speziell für die Bedürfnisse von Studierenden und Jugendliche in Ausbildung wird als wichtiger Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in der Innenstadt gewertet.

Es wird daher von keinem beachtlichen Zuzug von Familien mit Kindern auf der NWHI ausgegangen. Ein Kinderspielplatz wird im Nutzungskonzept deshalb nicht vorgesehen. Spielmöglichkeiten sind für Kleinkinder auf dem Spielplatz Alsheide in ca. 860 m Entfernung sowie für

Kinder auf den Spielplätzen Sievers Torweg in ca. 950 m Entfernung, Ellerbrook in ca. 1.100 m vorhanden; Sport- und Freizeitangebote für Jugendliche sind in dem Skatepark und auf dem Bolzplatz an der Kanalstraße am östlichen Rand der Altstadtinsel vorhanden.

7.3 (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Ein mögliches Erfordernis dezentral anzuordnender Einrichtungen für das Kinderspiel (Sandkästen etc.) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch die Bauaufsichtsbehörde zu prüfen. Aufgrund der Spielangebote für Kleinkinder im unmittelbar benachbarten Altstadtquartier sowie im Bereich des Strandsalons wird den Vorgaben der Landesbauordnung entsprochen. Zusätzlich befindet sich im Bereich des Strandsalons innerhalb des Plangebietes ein zugängliches Angebot für Kinder.

7.4 Verkehrliche Auswirkungen

Der durch die vorliegende Planung induzierte Verkehr wurde gutachterlich prognostiziert und die daraus resultierenden Öffentlichen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt. Zur Unterbringung des privaten ruhenden Verkehrs sind private Stellplatzflächen festgesetzt und werden den jeweiligen Nutzungen zugeordnet. Die tatsächlich nachgewiesenen Stellplatzflächen sind unter Punkt 5.2.1 unter Abschnitt „Stellplätze, Fahrradstellplätze, Garagen“ dieser Begründung den gem. Stellplatzsatzungsentwurf der Hansestadt Lübeck erforderlichen Stellplätzen gegenübergestellt.

7.5 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Ein Erschließungs-, Ver- und Entsorgungskonzept wird in enger Abstimmung mit den städtischen Bereichen erarbeitet. Angaben zur Schmutz- und Regenwasserentsorgung sind dem Abschnitt 5.2.7 dieser Begründung zu entnehmen.

7.6 Auswirkungen auf die Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes der Begründung verwiesen.

7.6.1 Auswirkungen auf Natur- und Landschaft

Das Plangebiet ist bereits vollständig versiegelt, es sind keine nennenswerten Grünstrukturen vorhanden. Durch die Umsetzung des B- Planes werden keine Eingriffe im Sinne des Naturschutzrechtes initiiert. Im Rahmen der Freiraumplanung vorgesehene Baumplanzungen werden sich positiv auf die Flora und Fauna auf der NWHI auswirken.

7.6.2 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote

Die möglichen vorhabenbezogenen Beeinträchtigungen der europarechtlich geschützten Arten wurden aus artenschutzrechtlicher Sicht beurteilt und hinsichtlich der in § 44 (1) BNatSchG formulierten Zugriffsverbote geprüft. Bei Einhaltung der festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen stehen der Umsetzung der Planung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

7.6.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Das Plangebiet ist bereits vollständig versiegelt. Mit Umsetzung der Planung erfolgt keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme. Durch ein, gegenüber dem Istzustand, reduziertes Parkplatzangebot wird insbesondere der Parksuchverkehr auf der NWHI zurückgehen.

Energetische Optimierung

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärmeversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes an einem geeigneten Standort vor. Im Rahmen des Bebauungsplanes werden keine objektbezogenen Festsetzungen getroffen.

Verschattung, Windschutz

Die öffentlichen Freiflächen zwischen den Schuppen werden gem. Freiraumkonzept durch Baumpflanzungen zu attraktiven Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt.

Versorgungstechnik

Das Energiekonzept sieht zur dezentralen Wärmeversorgung sämtlicher Gebäude auf der Nördlichen Wallhalbinsel die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes an einem geeigneten Standort vor.

Topografie / Kleinklima

Zusätzliche Baumpflanzungen werden sich positiv auf das Kleinklima auf der NWHI auswirken. Durch die Umsetzung der Planung werden keine negativen Auswirkungen auf das Plangebiet erwartet.

7.6.4 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Der höchste jemals gemessene Hochwasserstand für Lübeck lag am 13.11.1872 bei 3.35 m. Eine absolute Sicherheit vor Hochwasserereignissen ist auch durch genannte Mindestfußbodenhöhen nicht gegeben.

Aufenthaltsräume bis zu einer Höhe bis 2,20 m ü. NN sind hochwassersicher herzustellen. Gewerbliche Nutzungen sind ab einer Höhe von 2,50 m ü. NHN zulässig. Wohnnutzungen sind ab einer Höhe von 3,00 m ü. NHN zulässig. Die Mindesthöhe für Verkehrs- und Fluchtwege beträgt 2, 50 m ü. NHN.

Der Nachweis der Hochwassersicherheit sowie die Standsicherheit der Gebäude gegen Hochwasser erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

7.6.5 Sonstige Umweltauswirkungen

Bei Einhaltung der festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen können im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

7.6.6 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen

Die auf der NWHI vorhandenen Gebäude und Nutzungen werden bestandsgemäß in den Bebauungsplan übernommen und bei der Planung hinsichtlich des Stellplatzbedarfes, des Immissionsschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

Städtebaulicher Vertrag / Durchführungsvertrag

Der Bebauungsplan wird durch einen städtebaulichen Vertrag ergänzt. Im städtebaulichen Vertrag werden die Durchführung des Bauleitplanverfahrens sowie die Erbringung sämtlicher Fachgutachten durch den Vorhabenträger geregelt.

Weiterhin verpflichtet sich der Vorhabenträger zur Umsetzung der Planinhalte innerhalb einer Frist.

Zur Realisierung des Bebauungsplanes wird ein Erschließungsvertrag über die Herstellung der öffentlichen Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen durch den Vorhabenträger geschlossen.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes keine unmittelbaren Kosten. Die Kosten für das Planungsbüro und für die Erstellung der Gutachten werden vollständig von der Vorhabenträgerin getragen.

b) mittelbare Kosten

Der Umbau des Knotenpunktes ist, bis auf die Verlegung des Knotenarms, welcher auf die Nördliche Wallhalbinsel führt, von der Stadt zu tragen. Dies beinhaltet ebenfalls die Errichtung der Bushaltestellen.

Für die neu entstehenden öffentlichen Verkehrsflächen fallen nach der Fertigstellung und Übergabe Kosten für die Unterhaltung der Flächen und Anlagen an.

Aufgrund der notwendigen Ableitung des anfallenden Regenwassers durch die Kaimauer entstehen dem Straßenbaulastträger Kosten.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungs-, Änderungs- und Ergänzungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 19.03.2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes 01.77.00 beschlossen.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan / Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren

Die Festsetzung eines Urbanen Gebietes im Bebauungsplan 01.77.00 kann aus der MI-Darstellung des geltenden Flächennutzungsplanes entwickelt werden, sodass der Flächennutzungsplan keiner Änderung bedarf.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 04.12.2018 bis einschließlich 14.12.2018 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung sowie 04.12.2018 in einer Erörterungsveranstaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangzeit sowie in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung sowie in einer eingegangenen Stellungnahme wurden von anwesenden Bürgern Anregungen und Fragen zu der Planung vorgebracht. Dabei wurde insbesondere auf den zukünftigen Betrieb des Strandsalons, auf zukünftige öffentliche Zugänglichkeit der Freiflächen, die geplante Stellplatz- und Verkehrssituation, auf Wohn- und Versorgungsfunktionen sowie auf gestalterische Regelungen eingegangen.

Wesentliche Planänderungen haben sich aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit nicht ergeben.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der zuvor genannten Öffentlichkeitsbeteiligung nach §3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

Planungsanzeige gemäß § 16 (1) Landesplanungsgesetz

Der Abteilung Landesplanung des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 30.11.2018 angezeigt. Eine landesplanerische Stellungnahme liegt zum derzeitigen Verfahrensstand noch nicht vor.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 (1) BauGB in der Zeit vom 03.12.2018 bis zum 03.01.2019 über die Planung unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Es liegen insgesamt 40 Stellungnahmen vor, grundsätzliche Bedenken gegen die Planung wurden nicht vorgebracht. Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen sowie deren Behandlung ist der Abwägungstabelle zu entnehmen.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand vom 07.04.2021 bis zum 07.05.2021 statt.

Es liegen 30 Stellungnahmen vor. Grundsätzliche Bedenken gegen die Planung wurden nicht vorgebracht. Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen sowie deren Behandlung ist der Abwägungstabelle zu entnehmen.

Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB

Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 07.04.2021 bis zum 07.05.2021 statt. Es liegen sechs Stellungnahmen von Einwender:innen vor. Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen sowie deren Behandlung ist der Abwägungstabelle zu entnehmen.

Erneute Beteiligung der berührten Behörden und der Betroffenen nach § 4a (3) BauGB

Aufgrund geringfügiger Anpassungen der Planung nach der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mit Schreiben vom 24.02.2022 ein verkürztes, eingeschränktes Beteiligungsverfahren der berührten Behörden und der betroffenen Grundstückseigentümer durchgeführt. Es liegen zwei Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor. Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen sowie deren Behandlung ist der Abwägungstabelle zu entnehmen.

Satzungsbeschluss

Der Satzungsbeschluss soll im Rahmen dieser Vorlage beraten werden.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBL. I S. 4147)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBL. I S. 1802)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Oktober 2019 (GVOBl. S. 398)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542) zuletzt geändert durch Artikel 290 des Gesetzes vom 19.Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch § 8 (Art. 7 des Gesetzes vom 13. November 2019 (GVOBl. S. 425)

10.3 Fachgutachten

Zum Bebauungsplan wurden folgende Gutachten erstellt:

- Kieler Institut für Landschaftsökologie: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kiel 14.12.2009
- Planlabor Stolzenberg: FFH-Vorprüfung, Lübeck, 30.09.2009 und Umweltbericht zum Ursprungsbebauungsplan 01.75.00, 18.08.2011, Aktualisierung der FFH-Vorprüfung, Lübeck, 18.10.2019
- Lärmkontor GmbH, Schalltechnische Untersuchung, Hamburg, 07.12.2009
- Akustik Labor Nord: Schalltechnische Untersuchung, Lübeck, 05.10.2020
- Dipl. Biol. Björn Leupolt, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Heidmühlen, 22.07.2019
- Landplus: Detaillierte Altlastenuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 30.01.2020
- Landplus: Konzept für eine Detailuntersuchung gem. § 2 Nr. 4 BBodSchV, Lübeck, 22.05.2020

- NordGeo: Errichtung einer Bodenluftmessstelle und Durchführung von Raum- und Bodenluftuntersuchungen Untersuchungsergebnisse 06.01.2020
- Ingenieurbüro Reinberg: Untersuchungsbericht zu Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, Lübeck, 14.08.2017
- VTT Planungsbüro: Abschlussbericht Verkehrsgutachten zum B-Planverfahren 01.77.00, Hamburg, 10.09.2020

Folgende Planunterlagen werden im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB ebenfalls zur Einsichtnahme bereitgehalten und den Behörden und Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt:

- IBK: Erschließungsplan (Bearbeitungsstand 24.11.2020)

Bei dieser Unterlage handelt es sich um eine Fachplanung, welche im Zuge der Umsetzung der mit vorliegender Bauleitplanung verfolgten Ziele weiter konkretisiert werden und insofern den Planungsstand zum Zeitpunkt der Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. §§ 3 (2) Und 4 (2) BauGB widerspiegeln.

Lübeck, den 14.06. 2022

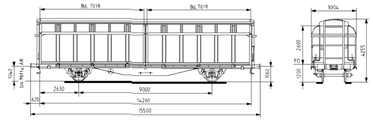
Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Büro Planlabor Stolzenberg

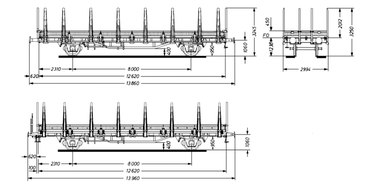
Legende

Planung	Bestand	Planung
Fahrbahn		Zufahrt
Fahrbahnteiler		Leuchte
Komb. Geh- + Radweg		vorh. Leuchte umsetzen
Radweg		Querneigung
Gehweg		Straßenablauf
Parkflächen		Seitenablauf
Entwässerungsrinne		vorh. Straßenablauf umsetzen
Nebenflächen grün		Baum
Nebenflächen unbefestigt		Baum entfällt
Nebenflächen befestigt		Grundstücksgrenze
Dachüberstand Schuppen	(32.28)	32.28 Deckenhöhe
Rampen Schuppen		Wasser
Graben		Gas
Graben Böschung		Strom
Böschung Damm		Telekommunikation
Böschung Einschnitt		Fernwärme
Grundstücksgrenze		Beleuchtungskabel
		Leitung ausser Betrieb
		Leitung ausbauen
		Mischwasser
		Regenwasser
		Schmutzwasser
		Druckrohr
		Bohrprofil

Waggon GESCHLOSSEN (G)
Typ DB Hbbins 306
Geschlossener Güterwagen mit zweiteiligen Schiebewänden



Waggon OFFEN (O)
Typ DB Kbs 443
Offener Güterwagen mit Rungen



Vorabzug
Stand: 2020-12-01

IBK Ingenieurbüro Bertz & Kozanow GbR
KOMPETENZ BEI KANAL– UND STRASSENBAU
Rapsacker 8
23556 Lübeck
www.ibk-luebeck.com
info@kozanow.de
T. 0451 86 209 999

Auftraggeber: **PIH EuE GmbH**
Hansestraße 24-26, 23558 Lübeck

Bauvorhaben: **Erschließung B-Plan Nr. 01.77.00**
Nördliche Wallhalbinsel in der Hansestadt Lübeck

Planinhalt: **Lageplan**
Grundstückszuschnitt + Gebäude
Knotenpunkt Variante mit LSA

ENTWURFSPLANUNG

zuletzt bearbeitet:	IK	2020-12-01	Maßstab:	Proj. Nr.:	Anlage:	Blatt Nr.:	Index:
zuletzt geprüft:	IK	2020-12-01	1:500	03-16.01	0X	02	00

Planverfasser: Lübeck, den xx.xx.2019
Unterschrift

Auftraggeber: Lübeck, den
Unterschrift

Blatt-Format: ISO full bleed A0 (841.00 x 1189.00 mm)
DWG-Datei: XX_XX NWHI LP GRUNDSTÜCKZUSCHNITT (UTM) aktuell-M500.dwg