Hansestadt LÜBECK

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

68. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 23.08.2022, 16:30 Uhr**
Ort	**Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.06.2022	
	Liegt vor	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle Lage Coronavirus (Sen. Steinrücke)	
3.2.	Aktuelle Lage Ukraine (Bgm)	
3.3.	Aktuelle Lage Energieversorgung (Bgm)	
3.4.	Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege	
	Anlage wird nachgereicht	
3.5.	Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting	**VO/2021/09933**
	Zurückgestellt am 20.04.21	
3.5.1.	Antwort zur Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting	**VO/2021/09933-01**

3.6.	AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen	**VO/2022/11258**
	Zurückgestellt am 28.06.22	
3.6.1.	Antwort zur Anfrage von AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen	**VO/2022/11258-01**
3.7.	Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Fragen zur Kindertagespflege	**VO/2020/09111**
	Zurückgestellt am 29.07.20	
3.7.1.	Antwort auf die Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Fragen zur Kindertagespflege	**VO/2020/09111-01**
3.8.	Anfrage des AM Lars Lehrke (Die Unabhängigen) und Birte Duggen (Bündnis90/Die Grünen): Verkauf von Datenträger mit personenbezogenen Daten der Hansestadt auf Ebay	**VO/2022/10854**
	Zurückgestellt am 22.02.22 - Die Beantwortung erfolgt im nichtöffentlichen Teil (TOP 12.1)	
4.	Berichte	
4.1.	Mündl. Berichterstattung zum Fortschritt der Digitalisierung in der Hansestadt Lübeck	
	Hierzu wird Herr Dr. Stefan Ivens (DOS) anwesend sein	
4.2.	Organisatorische Weiterentwicklung der Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	**VO/2022/11289**
4.3.	Mitteilung einer Eilentscheidung des Bürgermeisters vom 28.07.2022 gemäß §65 Abs. 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hier: Annahme einer Geldspende der KFW-Förderung in Höhe von 1.033.614,00 EUR zugunsten des Gesundheitsamtes der Hansestadt Lübeck	
	Anlage wird nachgereicht	
4.4.	Fahrgastbeförderung mit Taxen, hier: Änderung der Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/11252**

4.5.	Berichtsvorlage zur Ausgestaltung von Schulsozialarbeit gemäß Antrag VO/2021/10434 des AM Haltermann (SPD)	**VO/2021/10434-02**
4.6.	Pädagogische Schul-IT - Jahresbericht 2021	**VO/2022/11210**
4.7.	Machbarkeitsstudie zum Bau einer neuen Sporthalle am Standort Falkenwiese	**VO/2022/11119**
4.8.	Medienentwicklungsplan der Lübecker Schulen 2020-2025	**VO/2022/11268**
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Wahl eines Schiedsmanns für den Bezirk VIII (Schlutup)	**VO/2022/11288**
5.2.	Weihnachtsmarkt 2022	
	Anlage wird nachgereicht	
5.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Forstmeisterweg	**VO/2022/11270**
5.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Eckenerstraße	**VO/2022/11278**
5.5.	Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung zur Unterstützung des Walderlebnistages 2022 in Höhe von 2.000 EUR	**VO/2022/11231**
5.6.	Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 50.000,- Euro für die Weiterentwicklung der Bürgerakademie Lübeck 2022-2024	**VO/2022/11234**
5.7.	Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde	**VO/2022/11168**
	Zurückgestellt am 28.06.22	
5.8.	Projektfreigabe "St. Jürgen GGS - Neuordnung Altbau", Mönkhofer Weg 95, 23562 Lübeck, über 175.000,- EUR	**VO/2022/11193**
5.9.	Freigabe zur Fortsetzung der Maßnahme Ersatzneubau Bahnüber-gang Mecklenburger Straße Lübeck-Schlutup	**VO/2022/11211**
5.10.	Bebauungsplan 01.77.00 - Nördliche Wallhalbinsel - Satzungsbeschluss	**VO/2022/11232**

5.11.	Kostensteigerung - Fahrbahnsanierung der Geniner Straße	
	Anlage wird nachgereicht	
5.12.	Erneute Projektfreigabe wegen geändertem Umfang - grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes	
	Anlage wird nachgereicht	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	Fraktion Die Unabhängigen: Dringlichkeitsantrag: Verzicht auf Nutzungsentgelte für den Weihnachtsmarkt	**VO/2021/10680**
	Zurückgestellt am 08.02.22 (bis Konzept vorgelegt wird) - Siehe hierzu TOP 5.3	
6.2.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Einführung einer Bettensteuer/Kulturabgabe	**VO/2022/11237**
	Der Antrag wurde am 30.06.22 in den Hauptausschuss (federführend) und Wirtschaftsausschuss/KBT mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft überwiesen	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	**VO/2022/10980-04**
	Zurückgestellt am 28.06.22	
7.2.	AM Pluschkell (SPD) + Lötsch (CDU): Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	**VO/2022/10980-06**
8.	Gleichstellung	
8.1.	Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene - 1. Aktionsplan Gleichstellung Lübeck	**VO/2022/11236**
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte können nach der Maßgabe einer entsprechenden Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses nichtöffentlich beraten werden:

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.06.2022	
	Liegt vor	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
12.1.	Antwort auf Anfrage des AM Lars Lehrke (Die Unabhängigen) und Birte Duggen (Bündnis90/Die Grünen): Verkauf von Datenträger mit personenbezogenen Daten der Hansestadt auf Ebay	**VO/2022/10854-01**
13.	Berichte	
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Änderung des Gesellschaftszwecks der Stadtwerke Lübeck Digital GmbH (TraveKom)	**VO/2022/11280**
14.2.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Lembkestraße	**VO/2022/11271**
14.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Scheteligstraße	**VO/2022/11272**
14.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Holzvogtweg	**VO/2022/11273**
14.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Barlachweg	**VO/2022/11274**
14.6.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Sturbusch	**VO/2022/11275**
14.7.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Dornbreite	**VO/2022/11276**
14.8.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Lerchenweg	**VO/2022/11277**

14.9.	BW 100 Treidelwegbrücke Pfeilerinstandsetzung - Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um mehr als 175.000 EUR netto	
	Anlage wird nachgereicht	
14.10.	BW 005 Mühlentorbrücke, Behelfsbrücke: Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um mehr als 175.000 Euro netto	
	Anlage wird nachgereicht	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

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

68. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 23.08.2022, 16:30 Uhr**

Sitzungsort: **Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

3.4.	Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege	**VO/2022/11286**
	Die Anlage kann nun nachgereicht werden	
5.11.	Kostensteigerung - Fahrbahnsanierung der Geniner Straße	**VO/2022/11302**
	Die Vorlage liegt nun vor und wird hiermit nachgereicht	
5.12.	Erneute Projektfreigabe wegen geändertem Umfang - grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes	**VO/2022/11292**
	Die Vorlage liegt nun vor und hiermit nachgereicht	

Nichtöffentlicher Teil:

14.9.	BW 100 Treidelwegbrücke Pfeilerinstandsetzung - Projektfortführung wegen Überschreitung der Projektkosten um mehr als 175.000 EUR netto	**VO/2022/11322**
	Die Vorlage liegt nun vor und wird hiermit nachgereicht	

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11286
öffentlich

Lübeck, 11.07.2022

Bearbeitung: Ulfert Bloeß (E-Mail: ulfert.bloess@luebeck.de Telefon: 122-1151)

Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege

Es ist beabsichtigt, die Planstelle der Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege zur Wiederbesetzung extern auszuschreiben.

Begründung:

Der derzeitige Bereichsleiter Herr Dr. Manfred Schneider scheidet mit Ablauf des 30.06.2023 aus dem Beschäftigungsverhältnis aus. Es ist eine viermonatige Überlappung mit der neuen Bereichsleitung vorgesehen, die somit zum 01.03.2023 eingestellt werden soll.

Folgender Ausschreibungstext ist vorgesehen:

Die Hansestadt Lübeck bietet als Oberzentrum mit einer Bevölkerung von 220.000 Menschen in der Metropolregion Hamburg mit ihren vielfältigen Aufgaben und Möglichkeiten eine hohe Lebensqualität. Die für ihre Kirchen, Backsteingotik und Historie berühmte Altstadt gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe. Heute profiliert sich die Stadt mit einer vielfältigen Kunst- und Kulturszene als Kulturstadt des Nordens und nicht zuletzt im Hinblick auf ihre attraktive Lage an der Ostsee als Tourismusmagnet. Der Hafen stellt ein Tor des Außenhandels in den Ostseeraum dar und die Stadt ist Standort dreier europaweit profilierter Hochschulen mit einem Universitätsklinikum.

Aufgrund der Bestimmungen im Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein nimmt die Hansestadt Lübeck die Aufgaben der unteren und oberen Denkmalschutzbehörde seit alters her eigenständig und abschließend wahr. Sie ist damit Fachamt und Genehmigungsbehörde in allen Themen der Archäologie und Baudenkmalpflege für einen hohen Bestand an Kulturdenkmalen von internationaler Bedeutung. Der Bereich ist mit derzeit 24 Mitarbeitenden in den Fachabteilungen Archäologie und Baudenkmalpflege sowie der Abteilung allgemeine Verwaltung zuständig für ein Aufgabengebiet von 220km² mit der historischen Altstadtinsel, den Vorstädten, einem ländlichen Umland, dem Seebad Travemünde und Industriestandorten.

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine

Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege

Das Aufgabengebiet umfasst neben der fachlichen und organisatorischen Leitung des Bereiches mit den umfassenden und spannenden Aufgaben als Obere und Untere Denkmalschutzbehörde u.a.:

- Leitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege als Obere und Untere Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck mit Personal,- Produkt- und Budgetverantwortung

- Vertretung des Bereiches nach außen
- Denkmalfachliche Verantwortung für das UNESCO -Welterbe "Altstadt Lübeck"
- Bestimmung der fachlichen Leitlinien und Grundsatzfragen in Archäologie und Denkmalpflege
- Vertretung der Interessen und Aufgaben des Bereiches in örtlichen und überregionalen Gremien, Verbänden und Institutionen
- Wissenschaftliche Tätigkeit im Rahmen der Fachaufgaben, Erstellung und Herausgabe von Fachpublikationen
- Durchführung von und Teilnahme an regionalen, überregionalen und internationalen Fachtagungen und Veranstaltungen

Voraussetzungen

- Abgeschlossenes wissenschaftliches Hochschulstudium (Master, Magister, Promotion erwünscht) der Kunstgeschichte, Archäologische Fächer (Ur- und Frühgeschichte, Mittelalterarchäologie), Denkmalpflege, Architektur oder eine vergleichbare Qualifikation und Erfahrung im entsprechenden Tätigkeitsfeld
- Nachgewiesene Führungserfahrung in leitender Position in Denkmalpflegeinstitutionen, Archäologie
- Durch Publikationen nachgewiesene wissenschaftliche Qualifikation im Aufgabengebiet
- Fachkenntnisse in Bau- und Bodendenkmalpflege sowie UNESCO-Welterbekonvention
- Fachkenntnisse in der norddeutschen Kulturgeschichte (Archäologie, Baugeschichte, Stadtentwicklung, Kunstgeschichte)
- Kenntnisse im Denkmal- und Verwaltungsrecht
- Wissenschaftliche und fachliche Vernetzung, sowie Engagement und Bereitschaft in der Mitarbeit in Fachgremien und Vereinigungen/Verbänden
- Kompetenz in der Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, wissenschaftlichen Tagungen und Ausstellungen
- Grundlagenkenntnisse im Organisations- und Prozessmanagement, Zeitmanagement, Diversity-Management und Projektmanagement
- Versiert im Umgang und in der Nutzung digitaler Medien
- Die Fähigkeit zu selbständigem Arbeiten, Eigenverantwortung sowie zu konzeptionellem, komplexen und vernetztem Denken
- Ausgeprägte Sozialkompetenz, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit sowie Verhandlungsgeschick
- Fähigkeit, gute und möglichst neuartige Lösungen (Konzepte) für Probleme zu entwickeln und umzusetzen
- Psychische Belastbarkeit, Durchsetzungsvermögen und Entscheidungsfreudigkeit

Wir bieten Ihnen

- eine anspruchsvolle und vielseitige Leitungsaufgabe in einem sich wandelnden Umfeld mit motivierten und qualifizierten Beschäftigten
- eine unbefristete Vollzeitstelle
- eine flexible Arbeitszeitgestaltung im Rahmen der dienstlichen Belange
- eine betriebliche Altersversorgung

Die Aufgaben sind bewertet nach Entgeltgruppe 15 TVöD. Es handelt sich um eine Vollzeitstelle, Teilzeitbeschäftigung ist nach Absprache grundsätzlich möglich.

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern auf der Grundlage des Frauenförderplans.

Bei sonst gleicher Eignung werden schwerbehinderte Bewerber:innen bevorzugt berücksichtigt.

Die Hansestadt Lübeck ist bemüht, das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitarbeiter:innen zu fördern. Erfahrungen und Fähigkeiten aus ehrenamtlicher Tätigkeit, die als Qualifikation anhand des Stellenanforderungsprofils von Bedeutung sind, werden bei der Stellenbesetzung berücksichtigt.

Ausdrücklich begrüßen wir es, wenn sich Menschen mit Migrationshintergrund bei uns bewerben.

Bitte bewerben Sie sich bis zum __. September 2022 über das Karriereportal der Hansestadt Lübeck (https://stadtluebeckjobs.de) unter der Kennziffer _____ / 2022.

Von Bewerbungen auf dem Postweg oder per E-Mail bitten wir abzusehen. Bewerbungen, die auf dem Postweg bei uns eingehen, werden nach Abschluss des Verfahrens aus Gründen des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zurückgesandt.

Da es sich bei dieser Stelle um eine Führungsposition handelt, in der in einem gewissen Umfang aufgrund dezentraler Ressourcenverantwortung für unterstellte Mitarbeiter: innen statusrechtliche Entscheidungen zu treffen sind, ist die Personalvertretung gem. § 51 Abs. 4 des Mitbestimmungsgesetzes Schleswig-Holstein nur auf Antrag der Bewerberin / des Bewerbers zu beteiligen. Daher bitten wir darum, gleichzeitig mit Ihrer Bewerbung die Beteiligung der Personalvertretung zu beantragen, sofern Sie diese wünschen.

Von Bewerbungen auf dem Postweg oder per E-Mail bitten wir abzusehen. Bewerbungen, die auf dem Postweg bei uns eingehen, werden nach Abschluss des Verfahrens aus Gründen des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zurückgesandt.

Als Ansprechpartner für fachbezogene Fragen steht Ihnen _____, Telefon 0451 / 122 - ____ zur Verfügung. In personalwirtschaftlichen Angelegenheiten wenden Sie sich bitte an Herrn Bloeß, Bereich Personal, Telefon 0451 / 122 – 1151.

Die Entscheidung über die Besetzung der Planstelle trifft entsprechend der Hauptsatzung der Hauptausschuss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck.

► Nr. VO/2021/09933
öffentlich

Lübeck, 22.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Bürgerschaft hat am 23.02.2012 auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen beschlossen, Gender Budgeting schrittweise einzuführen.

Auf Nachfrage von Die Linke erklärte der Bürgermeister am 27.11.2018:

“Die ... benötigten Personalkapazitäten standen hierfür jedoch nicht zur Verfügung, so dass mit der Umsetzung nicht begonnen wurde.”

Vor diesem Hintergrund wird der Bürgermeister um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand von Gender Budgeting für den Haushalt 2022?

2. Welche zukünftigen Umsetzungsschritte für Gender Budgeting sind bis wann geplant (für den Haushalt 2022 und darüber hinaus)?

3. Welche Personalressourcen sind für eine vollständige Umsetzung von Gender Budgeting insgesamt notwendig?

4. Welcher Anteil der notwendigen Personalressourcen ist bereits vorhanden? Falls kleiner als 100%, warum wurde das für die Umsetzung eines neun Jahre alten Bürgerschaftsbeschlusses nötige Personal noch nicht vollständig bereitgestellt? Bis wann ist dies geplant?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/09933-01
öffentlich

Lübeck, 29.06.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung
1.160 - Frauenbüro

Bearbeitung: Manfred Uhlig (E-Mail: manfred.uhlig@luebeck.de Telefon: 122 - 2010)

Antwort zur Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage des AM Anka Grädner und AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umsetzung Gender Budgeting
Die Bürgerschaft hat am 23.02.2012 auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen beschlossen, Gender Budgeting schrittweise einzuführen.
Auf Nachfrage von Die Linke erklärte der Bürgermeister am 27.11.2018:
“Die ... benötigten Personalkapazitäten standen hierfür jedoch nicht zur Verfügung, so dass mit der Umsetzung nicht begonnen wurde.”
Vor diesem Hintergrund wird der Bürgermeister um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:
1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand von Gender Budgeting für den Haushalt 2022?
2. Welche zukünftigen Umsetzungsschritte für Gender Budgeting sind bis wann geplant (für den Haushalt 2022 und darüber hinaus)?
3. Welche Personalressourcen sind für eine vollständige Umsetzung von Gender Budgeting insgesamt notwendig?
4. Welcher Anteil der notwendigen Personalressourcen ist bereits vorhanden? Falls kleiner als 100%, warum wurde das für die Umsetzung eines neun Jahre alten Bürgerschaftsbeschlusses nötige Personal noch nicht vollständig bereitgestellt? Bis wann ist dies geplant?

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

Antwort:
Die Bereiche Frauenbüro sowie Haushalt und Steuerung beantworten die Fragen wie folgt:

zu 1. Zum Haushalt 2022 sind verwaltungsseitig einige Ansatzpunkte entwickelt worden, wie und bei welchen Produkten Gender Budgeting konkret abgebildet werden kann. Beteiligt an dem Prozess waren neben dem Frauenbüro im Rahmen der AG Budgetierung alle Fachbereichscontrollings wie auch der Bereich Haushalt und Steuerung und der Gesamtpersonalrat. Aus Zeit- und Personalgründen konnten zum Haushalt 2022 keine konkreten Ergebnisse erarbeitet werden.

Zu 2. Für eine künftige Implementierung von Gender Budgeting auch im Haushalt ist geplant, eine Verknüpfung zum Interaktiven Haushalt herzustellen. Dort können künftig auch die SDG-Ziele abgebildet werden. Das SDG-Ziel Nr. 5 „Gender Equality“ kann dann auch als einzelnes Ziel aufgerufen und ausgewertet werden. Dafür müssen im Interaktiven Haushalt Verknüpfungen zwischen entsprechenden Leistungen und Aufwendungen hergestellt werden. Dieses soll im Nachgang zur Ausgestaltung der Klimaziele erfolgen. Die diesbezüglichen Bürgerschaftsbeschlüsse vom 30.9.2021 mit VO 10329-14, 10329-16, 10077-01 finden erste Umsetzungen im Haushaltsplan 2023 und bedienen das SDG-Ziel 13: Maßnahmen zum Klimaschutz.
Mit späterer Bearbeitung aller SDG-Ziele wird eine gesamtheitliche Betrachtung möglich. Dabei sollen dann für alle zu bearbeitenden SDG-Ziele die erforderlichen Verknüpfungen zwischen Leistungen und Aufwendungen hergestellt werden.

Zu 3. Eine Personalressource allein zum SDG--Ziel Nr. 5 „Gender Equality“ führt zu einer zu engen Betrachtung, vielmehr sollen künftig alle SDG-Ziele im Sinne des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.9.2021 mit VO 10329-16 bearbeitet werden. Das erforderliche Projektantragsverfahren bei Engagement Global gGmbH zur Gewährung einer Zuwendung aus Mitteln des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) wurde begonnen. Das Antragsverfahren ist zweistufig. Die erste Stufe (Interessenbekundungsverfahren) wurde erfolgreich beendet – die positive Rückmeldung kam im Frühling. Der Bereich UNV ist derzeit in der Endabstimmung zur Abgabe der zweiten und abschließenden Stufe des Förderantrags.

Zu 4. Die Umsetzung von Gender Budgeting ist aus Sicht der Verwaltung nicht vorrangig mit einer personalen Verstärkung an zentraler Stelle zu erledigen. Vielmehr bedarf es im ersten Schritt eines Instruments, den Haushalt aus diesem Betrachtungswinkel darzustellen um anschließend Handlungsbedarfe erkennen zu können und konkrete Ziele für einen gendergerechten Haushalt zu vereinbaren. Dieses Instrument liegt nun mit einer entsprechenden Leistungserweiterung des Interaktiven Haushaltes wie unter Nr. 2 ausgeführt vor. Für eine Erstaufbereitung aller SDG-Ziele und entsprechenden Identifizierung und Beratung der städtischen Produkte ist bislang allerdings noch keine Personalressource vorhanden. Für die isolierte Betrachtung des SDG-Ziels Nr. 5 „Gender Equality“ kann zum Haushalt 2023 noch keine qualifizierte Aussage getroffen werden. Allenfalls kann auf die zu 1. genannten Aktivitäten verwiesen werden, die aus Zeitgründen, aber auch aus Personalgründen nicht finalisiert werden konnten.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

► Nr. VO/2022/11258
öffentlich

Lübeck, 27.06.2022

Anfrage

Bearbeitung: Nicolas Döring (E-Mail: nicolas.doering@luebeck.de Telefon: 122-1041)

AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Verwaltung wird aufgefordert zum oben genannten Thema einmal für den Zeitraum seit Kriegsbeginn in der Ukraine folgende Daten und Fakten zu sammeln und schriftlich zu beantworten:

1. Wie viele Anfragen / Anträge sind bei der sozialen Sicherung eingegangen, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietverträge zum Ziel hatten?
    1. Wie lange hat die Bearbeitung der Anträge gedauert?
        1. Längste Bearbeitungsdauer?
        2. Kürzeste Bearbeitungsdauer?
        3. Durchschnittliche Bearbeitungsdauer?
    2. Wie viele davon wurden positiv beschieden?
    3. Gab es bei den positiven Fällen auch Kostenübernahmen durch die soziale Sicherung, wenn ja wie hoch war hier der prozentuale Anteil?
    4. Was waren die Gründe, wenn die Anträge negativ beschieden worden sind?

2. Welche Qualifikation ist für die Prüfung der Anträge / Anfragen notwendig, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietvertrag zum Ziel hatten?

3. Welche Maßnahmen wurden seitens der Verwaltung erhoben, um im Zuge der krankheitsbedingten Ausfälle im Team der sozialen Sicherung dieser hier beschriebenen Aufgaben gerecht werden zu können?

Begründung:
Erfolgt mündlich.
Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11258-01
öffentlich

Lübeck, 25.07.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Gitte Timmermann (E-Mail: gitte.timmermann@luebeck.de Telefon: 122-4464)

Antwort zur Anfrage von AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage von AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen

Antwort:
Die einzelnen Fragen werden wir folgt beantwortet:

Frage 1:
Wie viele Anfragen / Anträge sind bei der sozialen Sicherung eingegangen, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietverträge zum Ziel hatten?

1. Wie lange hat die Bearbeitung der Anträge gedauert?
    1. Längste Bearbeitungsdauer?
    2. Kürzeste Bearbeitungsdauer?
    3. Durchschnittliche Bearbeitungsdauer?
2. Wie viele davon wurden positiv bescheiden?
3. Gab es bei den positiven Fällen auch Kostenübernahmen durch die soziale Sicherung, wenn ja wie hoch war hier der Prozentuale Anteil?
4. Was waren die Gründe, wenn die Anträge negativ beschieden worden sind?

Antwort:

Im Bereich Soziale Sicherung waren zum Stichtag 31.05.2022 ca. 2.100 ukrainische Geflüchtete im Leistungsbezug in der Sozialen Sicherung. Davon waren ca. 750 Personen in Not- und Gemeinschaftsunterbringungen untergebracht. Die übrigen Personen sind privat untergekommen, ein Großteil hiervon hat einen Antrag auf Übernahme von Kosten für Unterkünfte gestellt. Der Großteil dieser Anträge auf Kostenübernahme wurde positiv beschieden. In diesen Fällen wurden die Kosten für private Unterbringungen auch übernommen. Gründe, aus denen einer Anmietung nicht zugestimmt werden konnte bzw. aus denen Kosten nicht übernommen wurden, lagen in der kostenmäßigen Unverhältnismäßigkeit des

Wohnraums (unangemessene Höhe der Miete, unangemessener Wohnraum in Art oder Größe).

Die Bearbeitungsdauer differierte. In manchen Fällen konnte bei Vorsprache im Service sofort mündlich eine Kostenübernahme zugesichert werden (z.B. Vorlage eines Mietangebotes mit allen Unterlagen). In anderen Fällen, in denen eine schriftliche Bestätigung für den/die Vermieter:in notwendig war oder ein schriftlicher Antrag eingereicht wurde, wurde eine Bearbeitungsdauer von ca. 4-8 Wochen beansprucht. Dies lag in der Masse der eingegangenen Anfragen – sowohl hinsichtlich privater Unterbringungen als auch in aufenthaltsrechtlichen und anderen leistungsrechtlichen Fragestellungen – begründet. Zu jedem Zeitpunkt war die reine Leistungszahlung und die Krankenversorgung prioritär.

Frage 2:
Welche Qualifikation ist für die Prüfung der Anträge / Anfragen notwendig, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietvertrag zum Ziel hatten?

Antwort:

Die in der zuständigen Abteilung “Materielle Hilfen“ tätigen Sachbearbeiter:innen (Verwaltungsfachangestellte/Beamte mittlerer Dienst) prüfen und treffen Entscheidungen im Einzelfall.

Frage 3:
Welche Maßnahmen wurden seitens der Verwaltung erhoben, um im Zuge der krankheitsbedingten Ausfälle im Team der sozialen Sicherung dieser hier beschriebenen Aufgaben gerecht werden zu können?

Antwort:

Die zwei Wochen andauernde krankheitsbedingte personelle Notlage wurde durch den Einsatz von Mitarbeiter:innen des Jobcenters sowie Mitarbeiter:innen aus anderen Abteilungen des Bereiches 2.500 soweit wie möglich kompensiert (Auszahlung von Leistungen waren prioritär zu sichern).

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

► Nr. VO/2020/09111
öffentlich

Lübeck, 27.07.2020

Anfrage

Bearbeitung: Dalila Mecker (E-Mail: dalila.Mecker@luebeck.de Telefon: 122-7372)

Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Fragen zur Kindertagespflege

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.07.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. Wie viele Kinder wurden in der Kindertagespflege, seit 1.1.2018, in der Randzeit (früh), in der Randzeit (spät), am Wochenende, an Feiertagen, mit Übernachtung betreut?

2. Wie viele Anträge auf einen Integrationsstatus wurden seit dem 1.1.2018 für Kinder die in der Kindertagespflege betreut wurden gestellt?

3. Wie viele Anträge wurden abgelehnt?

4. Welche Gründe führten zur Anerkennung bzw. zur Ablehnung eines Antrages?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09111-01
öffentlich

Lübeck, 14.06.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Sven Beesel (E-Mail: sven.beesel@luebeck.de Telefon: 122-4274)

Antwort auf die Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Fragen zur Kindertagespflege

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Antwort auf die Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Fragen zur Kindertagespflege (VO/2020/09111).

Antwort:
Anfrage:

1. Wie viele Kinder wurden in der Kindertagespflege, seit 1.1.2018, in der Randzeit (früh), in der Randzeit (spät), am Wochenende, an Feiertagen, mit Übernachtung betreut?

Antwort:

Nach Auskunft der Servicestelle Kindertagespflege (Träger ist die Vorwerker Diakonie) sind diese Daten separat dokumentiert und müssten aus allen laufenden und archivierten Akten einzeln ermittelt werden. Dieser Aufwand kann von der Servicestelle nicht geleistet werden.

2. Wie viele Anträge auf einen Integrationsstatus wurden seit dem 1.1.2018 für Kinder, die in der Kindertagespflege betreut wurden gestellt?

Antwort:

Nach Auskunft des Bereichs Soziale Sicherung gab es zum Zeitpunkt der Nachfrage bis dato keine Fälle in der Kindertagespflege.

3. Wie viele Anträge wurden abgelehnt?

Antwort:

Keine.

4. Welche Gründe führten zur Anerkennung bzw. zur Ablehnung eines Antrages?

Antwort:

Keine.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

► Nr. VO/2022/10854
öffentlich

Lübeck, 14.02.2022

Anfrage

Bearbeitung: Joanna Kjer (E-Mail: joanna.kjer@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Anfrage des AM Lars Lehrke (Die Unabhängigen) und Birte Duggen (Bündnis90/Die Grünen): Verkauf von Datenträger mit personenbezogenen Daten der Hansestadt auf Ebay

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In der Sitzung des Hauptausschusses am 08.02.2022 wurde im nicht-öffentlichen Bereich über die publik gewordene Datenschutzpanne berichtet und erste Fragen hierzu beantwortet. Nachstehende weitere Fragen ergeben sich aus den Ausführungen der Verwaltung und mögen bitten in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses beantwortet werden.

1) Welche Standards und Regularien zum Schutz personenbezogener Daten existierten in der Lübecker Verwaltung zum Zeitpunkt des Verkaufs von Datenträgern mit personenbezogenen Daten auf Ebay?
    a. Existierten technische Vorkehrungen, die das Ablegen unverschlüsselter und nicht passwortgeschützter Dateien mit personenbezogenen Daten unterbinden?
    b. Wurde ggf. stichprobenhaft geprüft, ob Mitarbeiter:innen unverschlüsselte und nicht passwortgeschützte Dateien mit personenbezogenen Daten auf lokalen Speichermedien ablegen? Wenn ja, wie häufig und wie häufig wurden solche Dateien entdeckt?
    c. Existierten Dienstanweisungen, die das Ablegen unverschlüsselter und nicht passwortgeschützter Dateien mit personenbezogenen Daten auf lokalen Speichermedien untersagen?
    d. Wenn ja, wie und wie häufig wurden die Mitarbeiter:innen zu den Inhalten dieser Dienstanweisung geschult? Und wie und wann wurden neue Mitarbeiter:innen über die Inhalte dieser Dienstanweisung unterrichtet?
    e. Welche Löschvorgänge wurden standardmäßig unternommen bei Übergabe eines personalisierten Rechners an andere Mitarbeitende?
    f. Welche Datenverarbeitungsvorgänge sind hierzu im Verzeichnis für Verarbeitungstätigkeiten aufgeführt (insbesondere Löschfristen, Schutzmaßnahmen zur Datensicherheit usw.)
    g. Existierten sonstige technisch organisatorische Maßnahmen, um die Pseudonymisierung und Verschlüsselung personenbezogener Daten gemäß Art. 32 Abs. 1 DSGVO zu gewährleisten?
    h. Welche gemäß DSGVO verpflichtende Dokumentation liegt vor über die ergriffenen technisch organisatorischen Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten?
2) Nachdem die Vorgänge, die zur Datenschutzpanne führten, untersucht wurden, welche weiteren internen Maßnahmen werden ergriffen, um die Gefahr einer Wiederholung eines solchen Vorfalls zu reduzieren?

a. Verhinderung des Ablegens unverschlüsselter und nicht passwort-geschützter Dateien auf lokalen Speichermedien mit personenbezogenen Daten durch:
    i. Technische Vorkehrungen
    ii. Organisatorische Vorkehrungen (Aufnahme entsprechender Regelungen in die Dienstanweisung IT)
    iii. Kommunikation und ggf. Schulung/ Einweisung der Mitarbeitenden in diese Regelungen
    iv. Gesonderte Löschvorgänge, insbesondere bei Übergabe eines personalisierten Rechners an andere Mitarbeitende
b. Einführung des Vier-Augen-Prinzips beim Ausbau zu entsorgender Datenträger (Festplatten)
c. Höhere Mindeststandards bei der Auswahl der Dienstleister, die Zugang zu personenbezogenen Daten haben.
d. Einführung sonstiger technisch organisatorischer Maßnahmen, um die Pseudonymisierung und Verschlüsselung personenbezogener Daten gemäß Art. 32 Abs. 1 DSGVO zu gewährleisten?

Begründung:
Der bisherigen Berichterstattung war zu entnehmen, dass die Panne im Wesentlichen auf das Verschulden Dritter zurückgeführt wird und diese Gefahr durch eine sorgfältigere Auswahl eines neuen Dienstleisters behoben werden soll. Über etwaige interne Vorkehrungen, die darüber hinaus im Zuge der Erkenntnisse neu zu treffen wären, wurden bislang keine Aussagen getätigt.

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11289
öffentlich

Lübeck, 13.07.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.000.3 - Digitalisierung, Organisation und Strategie

Bearbeitung: Sabrina Eßer (E-Mail: sabrina.esser@luebeck.de Telefon: 122-1529)

Organisatorische Weiterentwicklung der Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Im Zuge der Umsetzung der Digitalen Strategie ist aufgrund stetigen Personalaufwuchses die Umwandlung der Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie in eine Bereichsstruktur notwendig.

Bericht:
Zur Umsetzung des Rahmenkonzepts zur Digitalen Strategie (VO/2020/08509) wurde 2020 die Stabsstelle 1.000.3 - Digitalisierung, Organisation und Strategie eingerichtet, die direkt dem Bürgermeister unterstellt ist und die digitale Transformation der Hansestadt Lübeck koordiniert und steuert.

Wie im oben genannten Bericht zur Umsetzung der Digitalen Strategie dargestellt, übernimmt die Stabsstelle stadtweite Zuständigkeit für zentrale Themenschwerpunkte. Sie koordiniert und steuert die digitale Transformation der Hansestadt Lübeck und ist zuständig für die Analyse, Dokumentation und Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation. Die Aufgaben der einzelnen Organisationseinheiten leiten sich aus der Digitalen Strategie ab und umfassen im Einzelnen:

Digitalisierung

In diesem Themenfeld ist die Steuerung und Umsetzung von zentralen Digitalisierungsprojekten, sowohl verwaltungsintern als auch mit Wirkung für die Lübecker Stadtgesellschaft, angesiedelt. Darunter fallen neben vielen kleineren Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Hansestadt Lübeck auch sehr große mehrjährige Projekte, wie die Einführung eines DMS für die Stadtverwaltung sowie der Aufbau der Smart City Plattform als Datenraum für Bürger:innen und Unternehmen.
Um diese Projekte effektiv und nachhaltig umsetzen zu können, ist die Beteiligung diverser Stakeholder unter Berücksichtigung der notwendigen Veränderungsprozesse erforderlich. Der Aufbau eines ganzheitlichen Changemanagements gehört somit ebenfalls zu den Aufgaben in diesem Themenfeld.

Die Aufgaben werden aktuell von neun Mitarbeiter:innen wahrgenommen. Mit diesem Personalansatz konnten bereits entscheidende Meilensteine für die Digitalisierung erreicht werden. Die Umsetzung der ersten Stufe des Onlinezugangsgesetzes wird bis Jahresende abgeschlossen. Die Smart City Plattform wurde erstmals am 24.06.2022 veröffentlicht und wird nun sukzessive ausgebaut. Der konkrete Bedarf der Kernverwaltung für das DMS konnte in einem Vorprojekt (Mai 2021 – Mai 2022) ermittelt werden, so dass im anschließenden Hauptprojekt das bereits in der Bußgeldstellt angeschaffte Softwaresystem ausgeweitet werden kann. Das Digital Governance Board zur Beratung über zukünftige Digitalisierungsprojekte wird in Kürze etabliert werden. Außerdem hat sich der Beirat "Lübeck digital" konstituiert, der sich aus Mitgliedern verschiedenster Bevölkerungsgruppen zusammensetzt, um die digitale Transformation der Hansestadt konstruktiv zu begleiten.
Durch die Initiierung und Planung dieser zentralen Digitalisierungsprojekte wurde jedoch weiterer Personalbedarf deutlich, sowohl in den beteiligten Bereichen als auch in der Stabstelle DOS. Insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Projekte in den dezentralen Strukturen der Stadtverwaltung und für die Überführung der Digitalisierungskomponenten in den Produktivbetrieb bedarf es weiterer Unterstützung. Es ist dringend notwendig, stadtweite Standards im Projektmanagement zu definieren und die dezentralen Organisationseinheiten im Zuge der Umsetzung zu unterstützen.
Neben den in der Stadtverwaltung durchzuführenden Projekten, sind auch externe Projekte im Kontext von Smart City zusätzlich Aufgabe der Stabstelle. Diese Projekte sind zum Beispiel der Ausbau des LoRaWan und des öffentlichen WLAN sowie konkrete Projekte wie die CO^2-Messgeräte in Schulen. Auch der Aufbau und die Etablierung sowie Weiterentwicklung der Smart City Plattform und der damit verbundenen Aktivitäten, wie dem Aufbau von Netzwerken mit Forschungseinrichtung wie dem JIL, die Etablierung des Beirates Lübeck Digital oder das Projekt Baltic Future Port, gehören zu diesen Aufgaben.

Organisation

Der Stabsstelle DOS wurden im Rahmen der Digitalen Strategie die Aufgaben der Aufbau- und Ablauforganisation zugewiesen. Dies umfasst die Analyse, Dokumentation und Optimierung der aufbauorganisatorischen Strukturen der Hansestadt Lübeck sowie die Entwicklung und Konzeption medienbruchfreier Prozessabläufe. Darüber hinaus ist es erforderlich, stadtweite Regelungen zu treffen und Standards zu definieren, um die Voraussetzungen für die Umsetzung von Digitalisierungsprojekten zu schaffen. Ein hoher zeitlicher Aufwand entfällt auf die Beratung und Unterstützung der Bereiche der Hansestadt Lübeck in Hinblick auf die Implementierung des Prozessmanagements. Dieses ist obligatorisch, da das Prozessmanagement die Grundlage für die Modernisierung der Verwaltung darstellt und eng mit aufbauorganisatorischen Themen sowie mit basalen Projekten wie Onlinezugangsgesetz oder DMS verknüpft ist.
Aktuell werden diese umfassenden Aufgaben lediglich von zwei Mitarbeiter:innen wahrgenommen, weshalb hier ein besonders großer Bedarf an Unterstützung besteht. Mit dem jetzigen Personalansatz wurde bereits das Prozessmanagement stadtweit ausgerollt, so dass die Bereiche in die Lage versetzt wurden, nach Schulung und unter Anleitung Prozessabläufe dezentral darzustellen. Die notwendigen Regelungen und Konventionen wurden bereits teilweise erarbeitet und den Bereichen zur Verfügung gestellt.
Deutlicher Personalbedarf besteht jedoch in Bezug auf die Entwicklung medienbruchfreier Querschnittsprozesse, welche die Grundlage für die vollständige Verwaltungsdigitalisierung darstellen. Ebenso entscheidend ist die Herstellung einheitlicher aufbauorganisatorischer Strukturen, die bislang nur sehr vereinzelt angegangen werden konnte. Hier erscheint es zwingend notwendig, vermehrt Personalkapazitäten aufzubauen, um stabile Strukturen zu schaffen, auf denen stadtweite Digitalisierungsprojekte aufsetzen können. Dies gilt auch für die Netzwerkaktivitäten über die Stadtgrenzen hinweg im Zuge des Aufbaus einer Smart City Region.

Strategie

Diese Aufgabe umfasst neben der Verantwortung, Weiterentwicklung und Umsetzung der Digitalen Strategie auch die strategische Steuerung der Informationstechnik für die Hanse-

stadt Lübeck sowie das Informationssicherheitsmanagement. Derzeit wird diese Aufgabe vorrangig vom Chief Digital Officer mit Unterstützung durch die Smart City Managerin wahrgenommen.
Als erste Erweiterung der Digitalen Strategie (VO/2020/08509) wurde im Zuge der Strategiephase der Modellprojekte Smart City eine Bestandsaufnahme der bestehenden Konzepte und Pläne in der Hansestadt Lübeck sowie der Stadtgesellschaft der Smart City Region durchgeführt. Hierbei wurden 34 Konzepte und Pläne unterschiedlicher Bereiche identifiziert. Vom Abfallwirtschaftskonzept über den Lärmaktionsplan und das Stadtentwicklungskonzept bis hin zum Konzept der zentralisierten IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen. Bei all diesen Konzepten wurden die jeweiligen Ansprechpersonen ermittelt und den Themenfeldern der Digitalen Strategie zugeordnet, damit sie auch bei zukünftigen Fortschreibungen eingebunden werden können. Die Fortschreibung wird jährlich berichtet. Perspektivisch soll diese Aufgabe von einem Strategiegremium wahrgenommen werden, das zusätzlich aus den noch zu besetzenden Stellen der E-Government-Manager:in und der IT-Strategie-Manager:in besteht. Es gilt gemäß der Oberziele eine intelligente Vernetzung der Ziele und Maßnahmen in Abstimmung mit dem Digital Governance Board umzusetzen.
Das Modellprojekt Smart City ist ein Baustein der Smart City Strategie, die mit Unterstützung von Fördermitteln umgesetzt wird. Hierbei werden aus der Strategie abgeleitete, definierte Maßnahmen umgesetzt. Nach erfolgreichem Abschluss der ersten Förderphase für das Modellprojekt Smart City (Ende 2022, mit Bestätigung der Strategieerweiterung in der Bürgerschaft) ist es erforderlich die Digitale Strategie fortzuschreiben, um auf den bislang erreichten Erfolgen aufzusetzen.

Abgeleiteter Veränderungsbedarf

Aufgrund des Personalzuwachses in den vergangenen Jahren und angesichts der bereits jetzt zu erwartenden Steigerung des Arbeitsaufkommens durch schon zugewiesene Aufgaben ist die Reorganisation der Stabsstelle DOS notwendig.
Aktuell kann durch den Personalaufwuchs die Personalführung und -entwicklung nicht mehr adäquat wahrgenommen werden. Aufgrund der sehr flachen Hierarchie besteht ein enormer Aufwand, um die zielgerichtete Information der Mitarbeitenden sicherzustellen. Zudem entsprechen die Tätigkeiten immer weniger dem Charakter einer Stabsstelle, deren Aufgabe vorrangig die Beratung von Leitungsstellen in Spezialthemen sein sollte. In der Stabsstelle DOS kommt es jedoch vor allem durch die Übernahme der organisatorischen Aufgaben vermehrt zum Zuwachs von operativen Tätigkeiten, die neben den strategischen Aspekten erfüllt werden müssen, um die Digitalisierung der Verwaltung erfolgreich zu meistern.

Aus den oben genannten Ausführungen ergibt sich daher die Notwendigkeit der organisatorischen Umwandlung der Stabsstelle DOS in den Bereich 1.103 - Digitalisierung, Organisation und Strategie innerhalb des Fachbereichs 1. Mit der kommissarischen Leitung des Bereiches wird Dr. Stefan Ivens, Chief Digital Officer der Hansestadt Lübeck, betraut, der bislang die Leitung der Stabstelle DOS wahrnimmt. Der Bereich wird zukünftig in vier Abteilungen gegliedert:

- 1.103.1 Organisation und Prozessmanagement
Aufgabenschwerpunkte: Aufbau- und Ablauforganisation, Changemanagement, Interner Service, Fördermittelakquise

- 1.103.2 E-Government
Aufgabenschwerpunkte: Initiierung, Koordination, Steuerung und Umsetzung von Digitalisierungsprojekten zur Verwaltungsmodernisierung

- 1.103.3 Smart City
Aufgabenschwerpunkte: Initiierung, Koordination, Steuerung und Umsetzung von Digitalisierungsprojekten zur Standortentwicklung und Open Data

- 1.103.4 Projektmanagement

Aufgabenschwerpunkte: Geschäftsführung für das Digital Governance Board, Multiprojektmanagement, Unterstützung der Bereiche bei fachbereichsübergreifenden Digitalisierungsprojekten

Gleichzeitig werden der Bereichsleitung die Aufgaben der IT-Strategie-Planung und der strategischen Informationssicherheit als Stäbe zugeordnet.
Zur Koordinierung und Fortschreibung der Digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck wird ein Strategiegremium, bestehend aus dem Bereichsleiter, den Leitungen der Abteilungen 2 und 3 sowie der Stabsstelle IT-Strategie, installiert.

Abgeleitet aus der dargestellten Situation ist der weitere Ausbau von Personalkapazitäten dringend erforderlich. Insbesondere werden drei zusätzliche Planstellen für die Abteilung Organisation und Prozessmanagement benötigt, die vorrangig für die Entwicklung von medienbruchfreien Prozessen und für die Schaffung der organisatorischen Grundlagen für stadtweite Digitalisierungsprojekte eingesetzt werden sollen und damit elementar sind für die Digitalisierung der Verwaltung. Zudem ist für den Aufbau der Abteilung Projektmanagement die Neuschaffung von drei Planstellen notwendig, um Personalkapazitäten zur Unterstützung der dezentralen Stellen zur Verfügung stellen zu können. Zu guter Letzt besteht Unterstützungsbedarf in der Abteilung Smart City, der durch eine zusätzliche Planstelle abgefangen werden soll. Durch die zusätzliche Belastung der Smart City Manager:in mit der Fortschreibung der Digitalen Strategie soll hiermit die operative Umsetzung der erarbeiteten Ziele sichergestellt werden.

Abgrenzung der Aufgaben zum Bereich 1.105 – Informationstechnik

Der Bereich 1.103 - DOS arbeitet auch in Zukunft eng verzahnt mit anderen zentralen Querschnittseinheiten, insbesondere jedoch mit dem Bereich 1.105 - Informationstechnik, zusammen.
Der Bereich DOS versteht sich dabei zum einen als Impulsgeber für das Themenfeld der Digitalisierung, indem hier die strategischen Ziele für die Modernisierung der Verwaltung und die Entwicklung der Hansestadt Lübeck zu einer Smart City vorgegeben werden. Zum anderen fungiert der Bereich DOS aber auch als Schnittstelle zwischen der Verwaltung und dem Bereich Informationstechnik, indem er die dezentralen Veränderungsbedarfe und Digitalisierungsideen aufnimmt und priorisiert, um dann gemeinsam mit dem Bereich IT die Möglichkeiten der technischen Umsetzung zu planen. Ein Instrument dieser abgestimmten Zusammenarbeit stellt das Digital Governance Board dar, in dem die Umsetzung der strategischen Anforderungen in Bezug auf die Digitalisierung und Informationstechnik gemeinsam sichergestellt werden. Darüber hinaus wird auch die IT-Strategie in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich IT entwickelt.
In die alleinige Zuständigkeit des Bereichs Informationstechnik fällt weiterhin die Planung und Steuerung des gesamtstädtischen IT-Einsatzes sowie der technische Betrieb des gesamtstädtischen IT-Einsatzes als Service für die dezentralen Stellen.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11252
öffentlich

Lübeck, 23.06.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.320 - Ordnungsamt

Bearbeitung: Melanie Wöhlk (E-Mail: melanie.woehlk@luebeck.de Telefon: 122-3219)

Fahrgastbeförderung mit Taxen, hier: Änderung der Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.08.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Änderung der Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck

Verfahren:

Beteiligte Bereiche / Projektgruppen	1.300 Recht
Ergebnis:	keine Einwände
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	Nein, weil deren Belange nicht betroffen sind
Begründung:	
Die Maßnahme ist vorgeschrieben durch:	Personenbeförderungsgesetz
Finanzielle Auswirkungen:	Nein
Die Entscheidung trifft:	Der Bürgermeister

Bericht:
Im Bereich des Personenbeförderungsrechts, hier: Gelegenheitsverkehr mit Taxen, werden die Beförderungsentgelte in der Stadtverordnung festgelegt.

Die letzte Anpassung der Beförderungsentgelte erfolgte zum 01.01.2019 u. a. aufgrund einer Erhöhung des Mindestlohns sowie erhöhter Wartungskosten durch Einführung der Fiskaltaxameter.

Am 17.02.2022 wurde in der Fahrerlaubnisbehörde ein Antrag auf Taxitarifänderung eingereicht. Der Antrag wird mit gestiegenem Mindestlohn (2018: 8,84 Euro bis 2021: 9,60 Euro) und steigenden Fahrzeugkosten begründet.
Am 11.03.2022 ging, aufgrund zwischenzeitlich stark gestiegener Kraftstoffpreise und einer geplanten Anhebung des Mindestlohns zum 01.10.2022, ein Änderungsantrag zum Antrag auf Tarifänderung ein.

Es wird ausschließlich eine Änderung der Grundgebühr sowie der Kilometerpreise beantragt.

Der gesetzliche Mindestlohn beträgt derzeit 9,60 Euro und wird auf 12,00 Euro (zum 01.10.2022) erhöht. Die Lohnkosten für die Taxiunternehmer:innen werden deutlich ansteigen. Ebenso ist nachvollziehbar, dass die steigenden Kraftstoffpreise zu einer zunehmenden finanziellen Belastung führen. Die Erhöhung der Beförderungsentgelte für das Taxengewerbe ist demnach erforderlich.

Anhand der nachstehenden Tabelle werden die Alt- und Neugebühren beispielhaft gegenübergestellt.

Fahrleistung	Aktueller Tarif (EUR) (ohne Wartezeiten)	beantragte Änderung gem. Änderungsantrag vom 17.02.2022 (EUR) (ohne Wartezeiten)	Auswirkung in Prozent gegenüber den aktuellen Tarif	beantragte Änderung gem. Änderungsantrag vom 11.03.2022 (EUR) (ohne Wartezeiten)	Auswirkung in Prozent gegenüber den aktuellen Tarif
2 km	7,60	8,80	15,8 %	9,50	25 %
4 km	11,20	13,30	18,75 %	14,40	28,6 %
6 km	14,80	17,30	16,9 %	18,80	27 %
8 km	18,20	21,30	17 %	23,20	27,5 %
10 km	21,6	25,30	17,1 %	27,60	27,8 %
15 km	30,10	35,30	17,3 %	38,60	28,2 %

Die Anhörung gem. § 51 (3) i.V. m. § 14 (2+3) Personenbeförderungsgesetz ist durchgeführt worden. Einwände bestehen nicht.

Die Entscheidung über den Erlass der Stadtverordnung trifft der Bürgermeister. Vor der Entscheidung ist die Verordnung der Bürgerschaft vorzulegen (§ 55 Landesverwaltungsgesetz).

Anlagen:
Anlage 1 Stadtverordnung zur Änderung der Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck vom 22.09.2006 in der Fassung vom __.__.2022
Anlage 2 Synopse - Änderung der Beförderungsentgelte für Taxen in der Hansestadt Lübeck 2022
Anlage 3 Taxen-Beförderungsentgelte – Tarifübersicht –
Anlage 4 Taxen-Beförderungsentgelte nach Kilometern (in €)

Senator Ludger Hinsen

Anlage 1

Stadtverordnung zur Änderung der Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck vom 22.09.2006 in der Fassung vom __.__.2022

Aufgrund des § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) und § 4 Abs. 2 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG-ZustVO) vom 11.01.2012 (GVOBl. Schl.-H. 2012 S.270), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.01.2019 (GVOBl. S. 30), wird die Stadtverordnung über Beförderungsentgelte für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Hansestadt Lübeck vom 22.09.2006, zuletzt geändert durch Verordnung vom 03.12.2018, wie folgt geändert:

Artikel 1

§ 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

Die Grundtaxe beträgt 4,10 Euro.
Die Fahrtaxe beträgt
von 0 km bis 3 km pro km 2,70 Euro
ab 3 km pro km 2,20 Euro
Der Kilometerpreis wird nach Schalteinheiten von 0,10 Euro berechnet.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Die Fahrpreisanzeiger sind spätestens sechs Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung auf den neuen Tarif umzustellen. Bis zur Umstellung des Fahrpreisanzeigers auf den neuen Tarif gilt für das Taxi der bisherige Fahrpreis weiter.

Lübeck, den __.__.2022

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister

Jan Lindenau

Synopse - Änderung der Beförderungsentgelte für Taxen in der Hansestadt Lübeck 2022

Alt	Neu
§ 2 Beförderungsentgelte	**§ 2 Beförderungsentgelte**
(1) Die Beförderungsentgelte setzen sich aus der Grundtaxe, dem Entgelt für die weitere Fahrleistung (Fahrtaxe) sowie etwaigen Zuschlägen und Entgelten für Wartezeiten zusammen.	(1) keine Änderung
(2) Die Grundtaxe beträgt 3,40 Euro. Die Fahrtaxe beträgt von 0 km bis 1 km pro km 2,20 Euro von 1 km bis 2 km pro km 2,00 Euro von 2 km bis 6 km pro km 1,80 Euro ab 6 km pro km 1,70 Euro Der Kilometerpreis wird nach Schalteinheiten von 0,10 Euro berechnet.	(2) Die Grundtaxe beträgt 4,10 Euro. Die Fahrtaxe beträgt von 0 km bis 3 km pro km 2,70 Euro ab 3 km pro km 2,20 Euro. Der Kilometerpreis wird nach Schalteinheiten von 0,10 Euro berechnet.

Taxen-Beförderungsentgelte - Tarifübersicht -

Stand: März 2022

Stadt / Kreis Derzeit geltende Stadt-/KreisVO (StV / KrV)	Grundpreis	Einheitstarif	Tagtarif: Mo-Sa in der Zeit von 06.00-22.00 Uhr	Nachttarif: Mo-Sa in der Zeit von 22.00-06.00 Uhr und Sonntag/Feiertag	Wartezeit pro Minute
Flensburg **StV vom 10.12.2014**	Tag 3,30 € Nacht 3,40 €	***neuer Antrag liegt nicht vor***	0-2 km 1,90 €; 2-6 km 1,80 €; über 6 km 1,50 €	0-2 km 1,90 €; 2-6 km 1,80 €; über 6 km 1,60 €	0,47 €
Kreis Herzogtum Lauenburg **KrV vom 13.11.2017**	5,- € (inkl. 1km)	***neuer Antrag liegt nicht vor***	2,- € je km (=50 m jew. 0,10 €)	2,10 € je km (=47,62 m jew. 0,10 €)	0,58 €
Kiel **StV vom 25.08.2020**	3,40 €	0-2 km 2,10 €; 2-6 km 1,90 €; über 6 km 1,45 €			0,40 €
Kiel **neu beantragt**	3,50 €	0-2 km 2,30 €, 2-6 km 2,00€, über 6 km 1,50 €			
Neumünster **aktuell**	3,50 €		0-2 km 2,00 €; 2-6 km 1,85 €; über 6 km 1,55 €	0-2 km 2,10 €; 2-5 km 1,90 €; über 5 km 1,65 €	0,60 €
Neumünster **beantragt**	4,50 € (Tagtarif) 5,50 (Nachttarif)		0-2 km 2,20 €, 2-6 km 2,00 €, über 6 km 1,60 €	0-2 km 2,20 €, 2-6 km 2,00 €, über 6 km 1,60 €	0,60
Kreis Ostholstein **StV vom 27.03.2019**	3,20 € (Tagtarif) 3,60 € (Nachttarif)		0-3 km 2,05 €, über 3 km 2,00 €	0-3 km 2,05 €, über 3 km 2,00 €	0,48 €
Kreis Ostholstein **neu beantragt**	3,80 € (Tagtarif) 4,20 € (Nachttarif)		0-3 km 2,50 €, über 3 km 2,30 €	0-3 km 2,60 €, über 3 km 2,30 €	0,60
Lübeck – Alt – **StV vom 03.12.2018**	3,40 €	0-1 km 2,20 €; 1-2 km 2,00 €; 2-6 km 1,80 €; über 6 km 1,70 €			0,60 €
Lübeck – Neu – **Antrag vom 17.02.22**	3,80 €	0-3 km 2,50 €; über 3 km 2,00 €			0,60 €
Lübeck – Neu – **Änderungsantrag vom 11.03.2022**	4,10	0-3 km 2,70€, über 3 km 2,20 €			0,60

Anlage 4

Taxen-Beförderungsentgelte nach Kilometern (in EUR)

Stand: März 2022

	1 km	2 km	3 km	4 km	5 km	6 km	7 km	8 km	9 km	10 km	15 km	20 km
Flensburg Tag	**5,20**	**7,10**	**8,90**	**10,70**	**12,50**	**14,30**	**15,80**	**17,30**	**18,80**	**20,30**	**27,80**	**35,30**
Flensburg Nacht	**5,30**	**7,20**	**9,00**	**10,80**	**12,60**	**14,40**	**16,00**	**17,60**	**19,20**	**20,80**	**28,80**	**36,80**
Hzgt. Lauenburg Tag	**5,00**	**7,00**	**9,00**	**11,00**	**13,00**	**15,00**	**17,00**	**19,00**	**21,00**	**23,00**	**33,00**	**43,00**
Hzgt. Lauenburg Nacht	**5,00**	**7,10**	**9,20**	**11,30**	**13,40**	**15,50**	**17,60**	**19,70**	**21,80**	**23,90**	**34,40**	**44,90**
Kiel aktuell	5,50	7,60	9,50	11,40	13,30	15,20	16,65	18,10	19,55	21,00	28,25	35,50
Kiel beantragt	**5,80**	**8,10**	**10,10**	**12,10**	**14,10**	**16,10**	**17,60**	**19,10**	**20,60**	**22,10**	**29,60**	**37,10**
Neumünster Tag aktuell	5,50	7,50	9,35	11,20	13,05	14,90	16,45	18,00	19,55	21,10	28,85	36,60
Neumünster Nacht aktuell	5,60	7,70	9,60	11,50	13,40	15,05	16,70	18,35	20,00	21,65	29,90	38,15
Neumünster Tag beantragt	**6,70**	**8,90**	**10,90**	**12,90**	**14,90**	**16,90**	**18,50**	**20,10**	**21,70**	**23,30**	**31,30**	**39,30**
Neumünster Nacht beantragt	**7,70**	**9,90**	**11,90**	**13,90**	**15,90**	**17,90**	**19,50**	**21,10**	**22,70**	**24,30**	**32,30**	**40,30**
Kreis OH Tag	5,25	7,30	9,35	11,35	13,35	15,35	17,35	19,35	21,35	23,35	33,35	43,35
Kreis OH Nacht	5,65	7,70	9,75	11,75	13,75	15,75	17,75	19,75	21,75	23,75	33,75	43,75
Kreis OH beantragt tagsüber	**6,30**	**8,80**	**11,30**	**13,60**	**15,90**	**18,20**	**20,50**	**22,80**	**25,10**	**27,40**	**38,90**	**50,40**
Kreis OH beantragt nachts	**6,80**	**9,40**	**12,00**	**14,30**	**16,60**	**18,90**	**21,20**	**23,50**	**25,80**	**28,10**	**39,60**	**51,10**
Lübeck – aktuell	5,60	7,60	9,40	11,20	13,00	14,80	16,50	18,20	19,90	21,60	30,10	38,60
Lübeck – Antrag vom 17.02.2022	***6,30***	***8,80***	***11,30***	***13,30***	***15,30***	***17,30***	***19,30***	***21,30***	***23,30***	***25,30***	***35,30***	***45,30***
Lübeck – Antrag vom 11.03.2022	**6,80**	**9,50**	**12,20**	**14,40**	**16,60**	**18,80**	**21,00**	**23,20**	**25,40**	**27,60**	**38,60**	**49,60**

Flensburg, Kreis Herzogtum Lauenburg und Neumünster haben einen Tag- und Nachttarif bzw. Sonntagstarif. Die Tarife für Kiel, Kreis Ostholstein und Lübeck gelten sowohl am Tage als auch in der Nacht bzw. an Sonn- und Feiertagen.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10434-02
öffentlich

Lübeck, 17.06.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

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

Berichtsvorlage zur Ausgestaltung von Schulsozialarbeit gemäß Antrag VO/2021/10434 des AM Haltermann (SPD)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Schuljahre 2020/21 und 2021/22 sind in besonderem Maße durch die Corona-Pandemie geprägt.
Die pandemiebedingten Herausforderungen in Schule und Gesellschaft wirken sich auch auf die Schulsozialarbeit aus und sind in den vorliegenden Bericht zur Bedarfsplanung von Schulsozialarbeit eingeflossen.

Bericht:

1. Einleitung

Das Schuljahr 2021/22 wurde wie das Vorjahr in besonderem Maße durch die Corona-Pandemie geprägt. Neben teils deutlichen Lernrückständen wurde in verschiedenen Studien eine erhöhte psychosoziale Belastung von Schüler:innen und Familien festgestellt. Laut Ergebnissen der zweiten Befragungsrunde der Copsy-Studie leidet fast jedes dritte Kind ein knappes Jahr nach Beginn der Pandemie unter psychischen Auffälligkeiten. „Sorgen und Ängste haben noch einmal zugenommen, auch depressive Symptome und psychosomatische Beschwerden sind verstärkt zu beobachten. Erneut sind vor allem Kinder und Jugendliche aus sozial schwächeren Verhältnissen oder mit Migrationshintergrund betroffen“ (Copsy-Studie, Pressemitteilung UKE, 10.02.2021).[1]
Hierdurch entsteht für die Schulsozialarbeit ein Mehrbedarf sowohl in der Einzelberatung von Schüler:innen und Familien bei psychosozialer Belastung als auch in gruppenpädagogischen Angeboten.
Schulsozialarbeit fördert Schüler:innen in ihren persönlichen und sozialen Kompetenzen sowie in ihrer Lern- und Leistungskompetenz mit dem Ziel, eine Schulkultur zu gestalten, die

[1] UKE - Pressemitteilung - COPSY-Studie: Kinder und Jugendliche leiden psychisch weiterhin stark unter Corona-Pandemie

die Potenzialentfaltung von Schüler:innen durch Wertschätzung und gemeinsames Lernen ermöglicht sowie Bildungsbenachteiligung verhindert.

2. Schulsozialarbeit in der Hansestadt Lübeck

Seit 2012 hat die Hansestadt Lübeck in mehreren Ausbaustufen die Schulsozialarbeit von 4 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) auf aktuell 30,5 VZÄ ausgebaut und nahezu alle Schulstandorte mit Schulsozialarbeit ausgestattet (Ausbau 2020-2022 vgl. Vorlage VO/2019/07234). Für das Schuljahr 2022/23 ist die Versorgung der Stadtschule Travemünde geplant.
Der Fokus des Ausbaus von Schulsozialarbeit lag zunächst auf Schulstandorten mit besonderen Problemlagen. Die Versorgung der 14 Gemeinschaftsschulen erfolgte sozialdatenbezogen. In der Folge lag der Schwerpunkt auf der frühzeitigen Förderung von Personalkompetenz und Sozialkompetenz bei Schüler:innen und erfolgte präventiv an den Grundschulen.
Die Gymnasien wurden 2012 erstmalig mit Schulsozialarbeit versorgt. Bereits 2012 teilten die Schulleitungen der Gymnasien einen höheren Bedarf mit, der aufgrund der vorrangigen Bedarfe an Grund- und Gemeinschaftsschulen sowie Förderzentren nicht umgesetzt werden konnte.

3. Personal- und Finanzausstattung

Die Finanzierung der Schulsozialarbeit in Lübeck erfolgt derzeit aus Landesmitteln Schulsozialarbeit, die über § 28 Finanzausgleichsgesetz (FAG) des Landes Schleswig-Holstein, zur Verfügung gestellt werden sowie aus kommunalen Mitteln.
2022 beträgt der Anteil der Landesmittel für Lübeck ca. 1,55 Mio. Euro.

Im August 2021 hat das Bildungsministerium des Landes Schleswig-Holstein bekannt gegeben, dass durch das Aktionsprogramm des Bundesbildungs- und des Bundesfamilienministeriums „Aufholen nach Corona für Kinder und Jugendliche“ kurzfristig Mittel für die Schulsozialarbeit zur Verfügung gestellt werden. Hieraus werden vom 01.10.2021 bis zum 31.12.2022 zusätzliche Personalkosten im Umfang von ca. 3,5 VZÄ refinanziert. Für Lübeck stehen zusätzliche FAG-Mittel in Höhe von 59.364,65 Euro für den Zeitraum vom 01.10.2021 bis 31.12.2021 sowie 237.456,75 Euro für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022 für zusätzliche Schulsozialarbeit an allgemein bildenden Schulen zur Verfügung.

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.2019 (VO/2019/07234) erfolgt bis 2022 ein sukzessiver Ausbau um 5,7 VZÄ für die adäquate Versorgung an Grundschulen, Förderzentren und Gemeinschaftsschulen sowie in der Fachberatung. In der Hansestadt Lübeck sind mit Stand zum 01.04.2022 insgesamt 49 Schulsozialarbeiter:innen auf 33,4 Vollzeitäquivalenten an 55 Schulen mit 19.838 Schüler:innen beschäftigt. Auf alle Lübecker Schulen betrachtet ist zum 01.04.2022 in der Hansestadt Lübeck ein/e Schulsozialarbeiter:in für 594 Schüler:innen zuständig.
An den Gymnasien sind aktuell 5 Schulsozialarbeiter:innen auf 3,5 VZÄ mit je einer halben Stelle je Gymnasium beschäftigt, hierunter 3 Männer und 2 Frauen.

Von 2019 bis 2024 werden Schulen mit besonderen Herausforderungen in Schleswig-Holstein im Rahmen des Programms „PerspektivSchule“ besonders unterstützt. Schulen in einem sozial belasteten Umfeld erhalten zusätzliche Unterstützung, um für sich und ihre Schülerinnen und Schüler eine neue Perspektive entwickeln zu können. Über die Perspektivschulmittel des Landes werden zum 01.04.2022 vier Schulsozialarbeiter:innen an der Julius-Leber-Schule, Heinrich-Mann-Schule, Trave GGemS und Gotthard-Kühl-Schule bis zum 31.07.2024 über ca. 2,5 VZÄ finanziert. Zusätzlich zur regulären Schulsozialarbeit werden an diesen Schulstandorten besondere Angebote wie z.B. eine pädagogische Insel oder Sozialkompetenztrainings für ganze Jahrgänge unterstützt. Schulleitungen berichten unter Einbeziehung von Rückmeldungen durch Lehrkräfte, Schüler:innen und Eltern, dass diese Angebote für die Schule als unverzichtbar betrachtet werden.

An den 7 Lübecker Gymnasien werden im Schuljahr 2021/22 5.380 Schüler:innen beschult, 3 Schüler:innen mehr als im Vorjahr. Der Anteil weiblicher Schüler:innen liegt bei 53 %. 247 Schüler:innen am Gymnasium sind ohne deutsche Staatsangehörigkeit, 11 Schüler:innen besuchen den Unterricht „DaZ-Deutsch als Zweitsprache“ am Gymnasium.
Bei 3,5 VZÄ Schulsozialarbeit für die Gymnasien ist derzeit 1 Schulsozialarbeiter:in für ca. 1.500 Schüler:innen zuständig, der Schlüssel Schulsozialarbeiter:in zu Schüler:in am Gymnasium liegt aktuell bei 1:1.538.

Vom Bundeskongress Schulsozialarbeit 2015, Kooperationsverbund Schulsozialarbeit, der GEW, Landesarbeitsgemeinschaften, der FH Dortmund und dem paritätischen Gesamtverband wird ein Schlüssel von 1:150 (Schulsozialarbeit zu Schüler:in) gefordert.[2]

Die Koordinator:innen Schulsozialarbeit der Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein halten einen Schlüssel von 1:500 für hinreichend.

4. Ziele und Aufgaben von Schulsozialarbeit an Gymnasien

Die Schulsozialarbeit ist eine Leistung der Jugendhilfe auf der Grundlage des § 13a Kinder- und Jugendstärkungsgesetz (SGB VIII). Sie wurde zum 10.01.2021 in das SGB VIII aufgenommen und stellt somit eine gesetzliche Aufgabe dar. Sie bildet eine Ergänzung zum schulischen Erziehungsauftrag der Lehrkräfte gemäß § 4 Schulgesetz Schleswig-Holstein.

Zielgruppe der Schulsozialarbeit sind alle Schüler:innen in der Hansestadt Lübeck. Ziel ist die präventive Förderung der sozialen Kompetenzen und das Angebot von Hilfen für Kinder und Jugendliche mit ihren Familien und ihrem Umfeld.

Die Schulsozialarbeit fördert Schüler:innen in ihren persönlichen und sozialen Kompetenzen sowie in ihrer Lern- und Leistungskompetenz mit dem Ziel, eine Schulkultur zu gestalten, die die Potenzialentfaltung von Schüler:innen durch Wertschätzung und gemeinsames Lernen ermöglicht sowie Bildungsbenachteiligung verhindert.

An den Gymnasien findet Schulsozialarbeit derzeit vorrangig als Einzelberatung von Schüler:innen mit ihren Familien statt. Weiterhin zählt die Beratung von Lehrkräften, die Organisation von Projekten zur Förderung von Sozialkompetenz sowie die Vernetzung zur Familienhilfe, Beratungsstellen und zur beruflichen Bildung zu den Aufgabenschwerpunkten.
Die Beratungsschwerpunkte der Schulsozialarbeit an den Gymnasien liegen bei Problemen im familiären Bereich, Leistungsdruck und psychische Belastung. In den letzten Jahren hat der Bedarf an Einzelberatung insbesondere mit den Beratungsanlässen psychische Gesundheit und Familie von Schüler:innen, Eltern und Lehrkräften zugenommen.

Begründet ist diese Entwicklung u.a. sowohl durch die geänderte Schulübergangsempfehlung mit freier Schulwahl als auch durch die vermehrte inklusive Beschulung an Gymnasien.
Durch den Wechsel von einer verpflichtenden hin zu einer beratenden Schulübergangsempfehlung seit 2019 werden zunehmend Schüler:innen an Gymnasien eingeschult, die sich nach kurzer Zeit überfordert zeigen und vermehrt Begleitung benötigen. Zum Halbjahreswechsel 2020/21 gab es deutlich mehr Schrägversetzungen vom Gymnasium an die Gemeinschaftsschule als in den Vorjahren.
Die Erweiterung der Schulsozialarbeit soll zur Bildungsgerechtigkeit beitragen, indem alle Schüler:innen unabhängig von ihrer Herkunft und der Unterstützung im Elternhaus die Möglichkeit erhalten, ihr Leistungspotential auszuschöpfen.

[2] http://jugendsozialarbeit.news/wp-content/uploads/2018/04/Positionspapier_Schulsozialarbeit-im-Prozess-der-Inklusion.pdf (letzter Aufruf am 28.07.2019)

5. Ausweitung Projektmittel Schulsozialarbeit

Für die kommenden Kalenderjahre besteht ein Nachholbedarf an gruppenpädagogischen Angeboten zur Förderung der Sozialkompetenz. Aufgrund der pandemiebedingten Schulschließungen und der hygienebedingten Kohorten- und Gruppenbildungen konnten von Februar bis Dezember 2020 sowie im 1. Halbjahr 2021 nicht alle geplanten Projekte Schulsozialarbeit der freien Träger durchgeführt werden. Im Jahr 2020 konnten nur 68 Projekte über freie Träger umgesetzt werden. 2019 fanden noch 77 Projekte statt. Im Jahr 2021 konnten 88 Projekte (Vorjahr 68 Projekte) über freie Träger umgesetzt werden, es wurden ca. 7.400 Schüler:innen erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 5.900 Schüler:innen ist dies eine deutliche Zunahme, da coronabedingt Bedarfe an Projekten zur Förderung der Sozialkompetenz anstiegen.

Hinzu kommt, dass für die Schüler:innen nicht nur die Schule als Lernort für soziale Kompetenzen, sondern auch Sportvereine, Jugendzentren und Familientreffen pandemiebedingt nur reduziert zur Verfügung standen und weiterhin ein hoher Nachholbedarf in Bezug auf die Sozialkompetenzen der Kinder und Jugendlichen besteht.

Parallel entwickeln immer mehr Schulen Sozialcurricula, die die Grundlage für ein systematisches Konzept von jahrgangsspezifischen Angeboten Sozialen Lernens darstellen. In das Sozialcurriculum fließen interne schulische Angebote wie Klassenrat, Konfliktlots:innen/Streitschlichtung, Sozialkompetenztrainings etc. ein, die durch externe Angebote von freien Trägern der Jugendhilfe, Präventionsfachstellen oder Krankenkassen ergänzt werden (www.luebeck.de/soziales-lernen).

Ziel der Projekte Schulsozialarbeit über freie Träger ist ergänzend zur Schulsozialarbeit im Sozialraum die Stärkung von sozialen Kompetenzen. Seit dem 01.02.2012 können Projektmittel Schulsozialarbeit in Höhe von jährlich ca. 100.000,- Euro an allgemein bildenden Schulen in einem gemeinsamen Antrag von Schule, Schulsozialarbeit und einem freien Träger aus dem Bereich der Jugendhilfe in Anspruch genommen werden.

Projektschwerpunkt an den allgemein bildenden Schulen ist das Training sozialer Kompetenzen, u.a. mittels Methoden der Theaterpädagogik, Erlebnispädagogik, Bewegungspädagogik, Naturpädagogik, Gesundheitspädagogik sowie über geschlechtsspezifische und interkulturelle Angebote, Elternangebote wie Elternkurse und Elternberatung. Die Vielfalt der Träger und damit das breite Spektrum an inhaltlichen und methodischen Angeboten wurden in den vergangenen Jahren sehr positiv durch Schulleitungen, Lehrkräfte, Eltern, Schüler:innen und Schulsozialarbeit bewertet.

Für das Jahr 2022 zeichnet sich ab, dass die Schulen entsprechend des höheren Bedarfs zur Förderung der Sozialkompetenz bei Schüler:innen mehr Projekttage beantragen und die Projektmittel Schulsozialarbeit nicht ausreichen werden. Die Schulleitungen planen in diesem Jahr vermehrt Projekte, da Rückmeldungen der Klassenlehrkräfte und Schulsozialarbeiter:innen auch im Jahr 2022 zeigen, dass mehr Maßnahmen für ein gutes Klassen- und Schulklima erforderlich sein werden.
In Kiel wurden 2021 gemäß Drucksache 0885/2020 ca. 850.000,- Euro Projektmittel für die Schulsozialarbeit zur Verfügung gestellt.

6. Umsetzungsplanung

Die Hansestadt Lübeck ist verpflichtet, „die erforderlichen und geeigneten Einrichtungen, Dienste und Veranstaltungen den verschiedenen Grundrichtungen der Erziehung entsprechend rechtzeitig und ausreichend zur Verfügung“ zu stellen (§ 79 Abs. 2 Satz 1 SGB VIII). Die Schulsozialarbeit hat mit dem Kinder- und Jugendstärkungsgesetz seit dem 10.06.2021 als § 13a SGB VIII eine eigene Rechtsstellung erhalten. Die Angebote und finanziellen Mittel müssen in einem Umfang zur Verfügung stehen, der eine gesicherte Aufgabenwahrnehmung ermöglicht.

Der Bereich Schule und Sport sowie die Jugendhilfeplanung der Hansestadt Lübeck empfehlen nach Auswertung relevanter Daten, Berichte und Studien des Jahres 2021 eine Verbesserung des Personalschlüssels der Schulsozialarbeit an Gymnasien sowie eine Ausweitung der Projektmittel. Der Fachbereich Kultur und Bildung hält einen Ausbau der aktuell 3,5 VZÄ Schulsozialarbeit an den 7 Gymnasien auf künftig 1 VZÄ je Gymnasium ab 2023 für adäquat. Durch den dauerhaften Ausbau um 3,5 VZÄ Schulsozialarbeit wäre eine Schülerrelation von 1:769 an Gymnasien gewährleistet.

Nach der Besetzung der geplanten Stellen Schulsozialarbeit an den Gymnasien wäre 2023 eine Gesamtstellenzahl von 39,5 VZÄ Schulsozialarbeit an Schulen erreicht. Dies entspräche bei aktuell 19.839 Schüler:innen einer Schulsozialarbeit-Schülerrelation von 1:502.

Je nach Schulart ergeben sich unterschiedliche Schlüssel in der Verteilung je VZÄ Schulsozialarbeit:

Schulart	**Schülerzahl inkl. DaZ**	**VZÄ 2022**	**Schlüssel 1:**	***Zusätzlich geplante VZÄ ab 2023***	***Schlüssel 1:***
Grundschulen und Grundschulteil GemS	7.257	16,5	440		*440*
Gemeinschaftsschulen SEK I+II	6.607	15	440		*440*
Gymnasien	5.380	3,5	1537	*3,5*	*769*
Förderzentren	527	1	527		*527*
gesamt	**19.839**	***36***	***551***	***3,5***	*502*

Leitend bei der Stellenbesetzung in der Schulsozialarbeit ist neben der Qualifikation und der Eignung ein ausgewogener Genderanteil und eine hohe Vielfalt an Sprachkenntnissen bzw. Migrationshintergründen.

Die Eingruppierung der Schulsozialarbeiter:innen erfolgt in TvÖD-SuE, EG S12. Gemäß den Personalkostendurchschnittswerten für 2022 sind für 1 Vollzeitstelle Mittel in Höhe von 70.980,- Euro jährlich einzuplanen.
Somit entfallen für die Erweiterung an den 7 Gymnasien auf je 1 Stelle je Gymnasium für insgesamt 3,5 neu einzurichtende VZÄ Personalkosten in Höhe von 248.430,- Euro jährlich ab 2023.

Nicht unberücksichtigt bleiben sollte bei der künftigen Bedarfsplanung Schulsozialarbeit die aktuelle Mehrbelastung durch die Aufnahme von ukrainischen Geflüchteten.
Der Kriegsangriff von Russland auf die Ukraine hat dazu geführt, dass auch in Lübeck vermehrt ukrainische Geflüchtete ankommen. Mit Stand vom 14.06.2022 sind ca. 1.850 ukrainische Geflüchtete im Lübecker Melderegister erfasst, hierunter ca. 500 Kinder und Jugendliche im schulpflichtigen Alter. Darüber hinaus halten sich noch weitere, bislang nicht erfasste Geflüchtete in Lübeck auf. Mit Stand 16.06.2022 werden lt. Schulamt in der Hansestadt Lübeck ca. 500 ukrainische Kinder und Jugendliche beschult.
Zudem empfiehlt die Hansestadt Lübeck eine Aufstockung der Projektmittel Schulsozialarbeit für allgemein bildende Schulen ab 2023 von derzeit 100.000,- Euro auf 150.000,- Euro jährlich, da davon auszugehen ist, dass auch in den kommenden Jahren wegen der oben aufgeführten coronabedingten Verzögerungen für die Entwicklung eines altersgemäßen Sozialverhaltens von Schüler:innen, ein Aufholbedarf besteht.

Mit der Umsetzung der vorliegenden Bedarfsplanung bezüglich Schulsozialarbeit in der Hansestadt Lübeck ist nach jetzigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass alle Schulstandorte und Schulformen hinreichend mit Schulsozialarbeit ausgestattet sein werden.
Eine Anpassung an künftige Bedarfe durch Zuwanderung oder andere Faktoren ist durch eine regelmäßige Bedarfsplanung weiterhin notwendig. Insbesondere bleibt abzuwarten, ob

die Landesmittel, die für die Perspektivschulen des Landes zur Verfügung gestellt werden, auch über den 01.08.2024 hinaus gewährt werden.

Anlagen:
Bericht Schulsozialarbeit an Lübecker Schulen im Schuljahr 2021/22

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK



Schulsozialarbeit 2021/22

Bericht Schulsozialarbeit

an allgemein und berufsbildenden Schulen und Förderzentren der Hansestadt Lübeck

Stand: April 2022

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/schulsozialarbeit

Verantwortlich:
Hansestadt Lübeck – Der Bürgermeister
Fachbereich Kultur und Bildung
4.401 Schule und Sport
(0451) 115 | www.luebeck.de

Inhalt

0. Einleitung 4
1. Bildungssituation von Kindern und Jugendlichen 5
2. Grundsätze von Schulsozialarbeit in Lübeck 5
3. Schulsituation in Lübeck im Schuljahr 2021/2022 6
4. Organisationsstruktur 7
5. Personal- und Finanzausstattung 9
6. Ziele von Schulsozialarbeit 11
7. Zielgruppen 11
8. Arbeitsfelder und Methoden 12
8.1. Aufgabenfelder von Schulsozialarbeit vor Ort an Schule 13
8.2. Aufgabenfelder von Kooperativer Erziehungshilfe 13
8.3. Aufgabenfelder der Koordination Schulsozialarbeit 14
9. Kooperation 15
10. Qualitätssicherung: Dokumentation, Monitoring 15
11. Projektmittel Schulsozialarbeit 16
12. Personalentwicklung und Monitoring 17
13. Perspektiven der inhaltlichen Ausrichtung Schulsozialarbeit 21
14. Quellenverzeichnis 22

0. Einleitung

Das Schuljahr 2021/22 wird wie die Vorjahre in besonderem Maße durch die Corona-Pandemie geprägt. Neben teils deutlichen Lernrückständen wurde in verschiedenen Studien die erhöhte psychosoziale Belastung von Schüler:innen und Familien festgestellt. Laut Ergebnissen der 2. Befragungsrunde der Copsy-Studie leidet fast jedes dritte Kind ein knappes Jahr nach Beginn der Pandemie unter psychischen Auffälligkeiten. „Sorgen und Ängste haben noch einmal zugenommen, auch depressive Symptome und psychosomatische Beschwerden sind verstärkt zu beobachten. Erneut sind vor allem Kinder und Jugendliche aus sozial schwächeren Verhältnissen oder mit Migrationshintergrund betroffen." (Copsy-Studie, Pressemitteilung UKE, 10.02.2021).

Für die Schulsozialarbeit vor Ort in Schule stellen sich damit besondere Herausforderungen in der Begleitung von Schüler:innen, Eltern und Lehrkräften. Pandemiebedingte Schulschließungen, Wechselunterricht, Homeschooling erschwerten die Kontaktaufnahme zwischen Schüler:innen und Schulsozialarbeiter:innen. Hausbesuche durften aufgrund der Hygienevorschriften längere Zeit nur in Gefährdungssituationen durch die Familienhilfe durchgeführt werden.

In der Tätigkeit der Schulsozialarbeit ergeben sich pandemiebedingt neue Beratungsschwerpunkte, insbesondere vermehrt das Thema psychische Belastung, familiäre Problematiken und Absentismus. Belastend waren im häuslichen Umfeld vor allem zu Beginn die fehlende digitale Ausstattung, hohe Disparitäten in der Begleitung des Homeschooling durch die Eltern sowie beengte Wohnverhältnisse und Bewegungsmangel.

Weiterhin zeichnet sich ab, dass in der Einzelberatung vermehrt männliche Schüler beraten werden. In den Vorjahren lag der Anteil bei ca. 50%, aktuell ist ein Anteil von knapp 60% männlicher Schüler zu beobachten, insbesondere an den weiterführenden Schulen. Es liegt nahe, dass diese Verschiebung durch die Corona-Pandemie erfolgt ist, da die unstrukturierte Lernsituation Jungen stärker belastet. Klaus Hurrelmann hat sich in einem Interview mit dem Deutschen Schulportal wie folgt geäußert: „Die Jungen leiden viel mehr darunter, dass der Alltag ohne Schule nicht strukturiert und geregelt ist" (Florentine Anders: Wachsende Bildungsungleichheit, 2021).

Gruppenangebote durch die Schulsozialarbeit waren 2020 aufgrund der Hygienevorschriften und der Beschulung in Kohorten nur eingeschränkt möglich, so konnten im Vergleich zu den Vorjahren nur ca. 2/3 der Gruppenangebote durchgeführt werden. 2021 konnten viele Angebote nachgeholt werden, es wurden ca. 7.400 Schüler:innen erreicht, im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 5.900 Schüler:innen eine deutliche Zunahme.

Die freien Träger, die in Schulen Projekte zur Sozialkompetenz durchführen, u.a. Training sozialer Kompetenzen über Theaterpädagogik, Erlebnispädagogik, Bewegungspädagogik, Naturpädagogik, Gesundheitspädagogik sowie geschlechtsspezifische, interkulturelle Angebote und Elternkurse, standen durch die pandemiebedingten Schließungen ebenfalls vor großen Herausforderungen. Dankenswerterweise zeigten sich die freien Träger zeitlich flexibel, so dass viele Angebote in die Präsenzphasen der Schulen verlegt werden konnten. Vielfach fand nur ein verkürztes Programm statt, einige Angebote konnten nicht durchgeführt werden.

Seitens der Bundesregierung wurde das Aktionsprogramm „Aufholen nach Corona für Kinder und Jugendliche" mit insgesamt zwei Lernmilliarden aufgelegt. Für die Hansestadt Lübeck sind ca. 300.000 Euro für die Aufstockung von Schulsozialarbeit, befristet bis 31.12.2022, vorgesehen.

1. Bildungssituation von Kindern und Jugendlichen

Durch den Wandel zur Informations- und Wissensgesellschaft kommt der Bildung eine immer höhere Bedeutung zu. Bildung ist ein entscheidender Faktor für berufliche, soziale und kulturelle Teilhabe und ist Voraussetzung für Chancengleichheit und soziale Gerechtigkeit.

Bildung als ganzheitlicher Prozess beinhaltet kognitive Wissensvermittlung ebenso wie die Entfaltung persönlicher Potenziale. Schulsozialarbeit unterstützt die formale Wissensvermittlung und den schulischen Erziehungsauftrag insbesondere im Bereich nicht formaler und informell erworbener Kompetenzen. Angebote von Schulsozialarbeit erschließen Bildungswelten durch Partizipation und Inklusion.

Schulsozialarbeit fördert Schüler:innen in ihren persönlichen und sozialen Kompetenzen sowie in ihrer Lern- und Leistungskompetenz mit dem Ziel, eine Schulkultur zu gestalten, die die Potenzialentfaltung von Schüler:innen durch Wertschätzung und gemeinsames Lernen ermöglicht sowie Bildungsbenachteiligung verhindert.

2. Grundsätze von Schulsozialarbeit in Lübeck

Schulsozialarbeit ist eine Leistung der Jugendhilfe auf der Grundlage des § 13a Kinder- und Jugendstärkungsgesetz (KJSG) im SGB VIII. Schulsozialarbeit wurde zum 10.01.2021 in das SGB VIII aufgenommen und stellt somit eine gesetzliche Aufgabe dar. Sie bildet eine Ergänzung zum schulischen Erziehungsauftrag der Lehrkräfte gemäß § 4 Schulgesetz Schleswig-Holstein.

Zielgruppe der Schulsozialarbeit sind alle Schülerinnen und Schüler in der Hansestadt Lübeck. Ziel ist die präventive Förderung der sozialen Kompetenzen und das Angebot von Hilfen für Kinder und Jugendliche mit ihren Familien und ihrem Umfeld.

Über die Schulsozialarbeit werden Angebote und Methoden der Jugendhilfe verbindlich in den Schulalltag integriert. Schulsozialarbeit arbeitet sozialräumlich, d.h. eng vernetzt mit den Schulen im Umfeld und weiteren Kooperationspartnern vor Ort.

Die Ausrichtung von Schulsozialarbeit wird an den jeweiligen Schulen im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Schulstandorten und dem Schulträger festgelegt und basiert auf einer gleichberechtigten Kooperation.
Die Einrichtung und personelle Ausstattung von „pädagogischen Inseln“ oder Trainingsräumen zur Unterstützung von Schüler:innen mit Lern- oder Verhaltensproblemen ist grundsätzlich Aufgabe der Lehrkräfte.

3. Schulsituation in Lübeck im Schuljahr 2021/2022

Im Schuljahr 2021/2022 werden 19.839 Schüler:innen an 55 allgemein bildenden Schulen beschult (35 Grundschulstandorte, 14 Gemeinschaftsschulen, 7 Gymnasien sowie 5 Förderzentren).[1]
Die Schüler:innenzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr um 0,7% gestiegen, landesweit um 0,3%. An den Grundschulen sind die Schüler:innenzahlen um 1,6% gestiegen, an den Gemeinschaftsschulen und Gymnasien zeigen sich wenig Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr.

Die Geschlechterverteilung an Grundschulen und Gemeinschaftsschulen ist nahezu paritätisch. An den Förderzentren überwiegen die Jungen mit 70%, an den Gymnasien mit 53% die Mädchen.
Der Anteil ausländischer Schüler:innen liegt bei ca. 10,4% und variiert von 4% an den Gymnasien bis 12% an den Grund- und Gemeinschaftsschulen sowie 14% an den Grundschulen. An den Förderzentren finden sich mit ca. 61% deutlich mehr männliche Schüler.

Die Zahl der Schüler:innen in der DaZ-Basisstufe ist in den letzten Jahren gesunken, in diesem Schuljahr werden etwas mehr DaZ-Schüler:innen unterrichtet. im Schuljahr 2021/22 werden 322 DaZ-Schüler:innen beschult, hierunter 199 Grundschulkinder.

Im Rahmen des Konzepts „Ganztag an Schule“ ist es gelungen, an allen Schulen fachliche Standards in der Schulkindbetreuung einzuführen und eine gemeinsame Basis von Vor- und Nachmittag zur Qualitätsentwicklung auf den Weg zu bringen. Erneut ist die Zahl der Kinder in der Schulkindbetreuung gestiegen, im Schuljahr 2021/22 nehmen ca. 4.800 Kinder teil, dies entspricht ca. 65% der Grundschüler:innen.

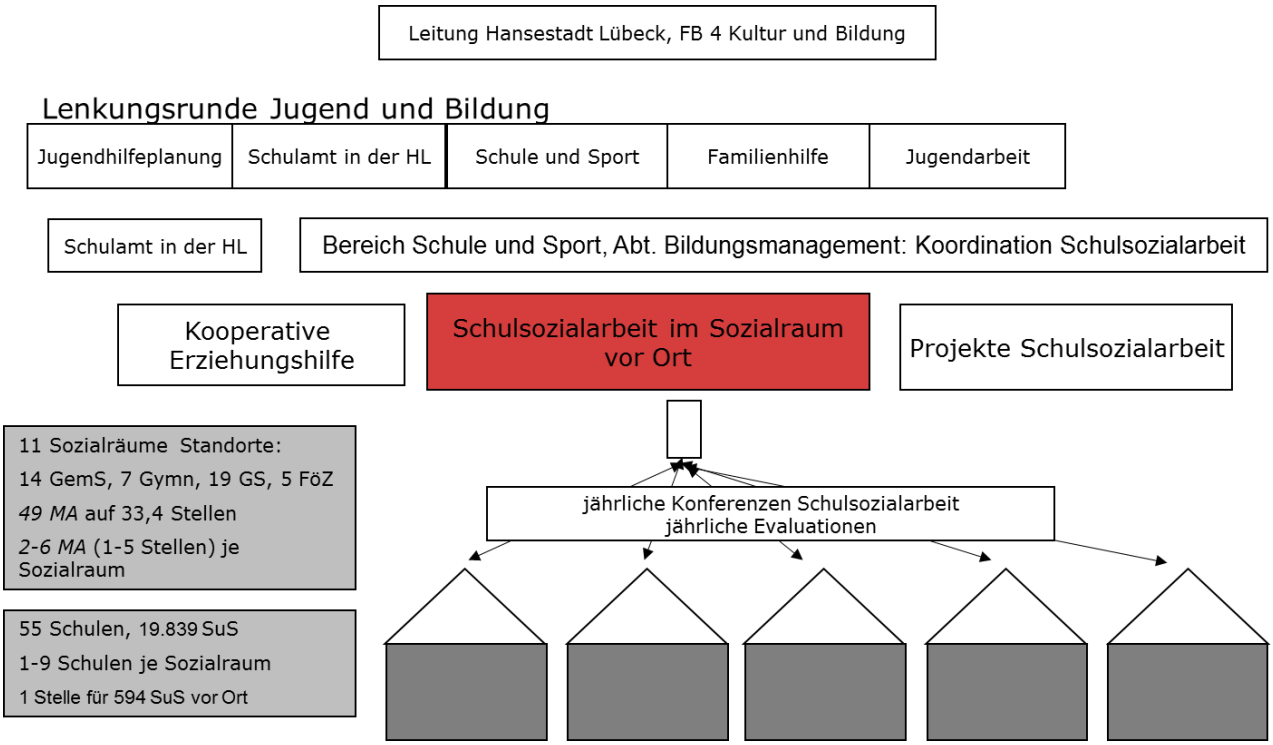
An den fünf Lübecker berufsbildenden Schulen in den Bereichen Gesundheit und Ernährung, Hotel- und Gaststättengewerbe, Sozialwesen, Technik sowie Wirtschaft und Verwaltung befinden sich im Schuljahr 2021/22 9.389 Schüler:innen. Die Schüler:innenzahl ist um 2,8% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Darunter sind 41% weibliche Schüler:innen und 498 DaZ-Schüler:innen (Vorjahr: 400 Schüler:innen).

[1] Quelle für alle Daten, soweit nicht anders gekennzeichnet, ist der Bildungsbericht: Schulstatistik der allgemein bildenden Schulen der Hansestadt Lübeck Schuljahr 2020/21 des Bereiches Schule und Sport von November 2020.

4. Organisationsstruktur

Die Schulsozialarbeit in Lübeck beruht auf 3 Säulen, organisiert über den Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck:

1. Teams Schulsozialarbeit in allen 11 Sozialräumen
2. Kooperative Erziehungshilfe (KEH) für Einzelfälle im Rahmen von schulischer Erziehungshilfe
3. Projekte zur gezielten Förderung von Sozialkompetenz über freie Träger

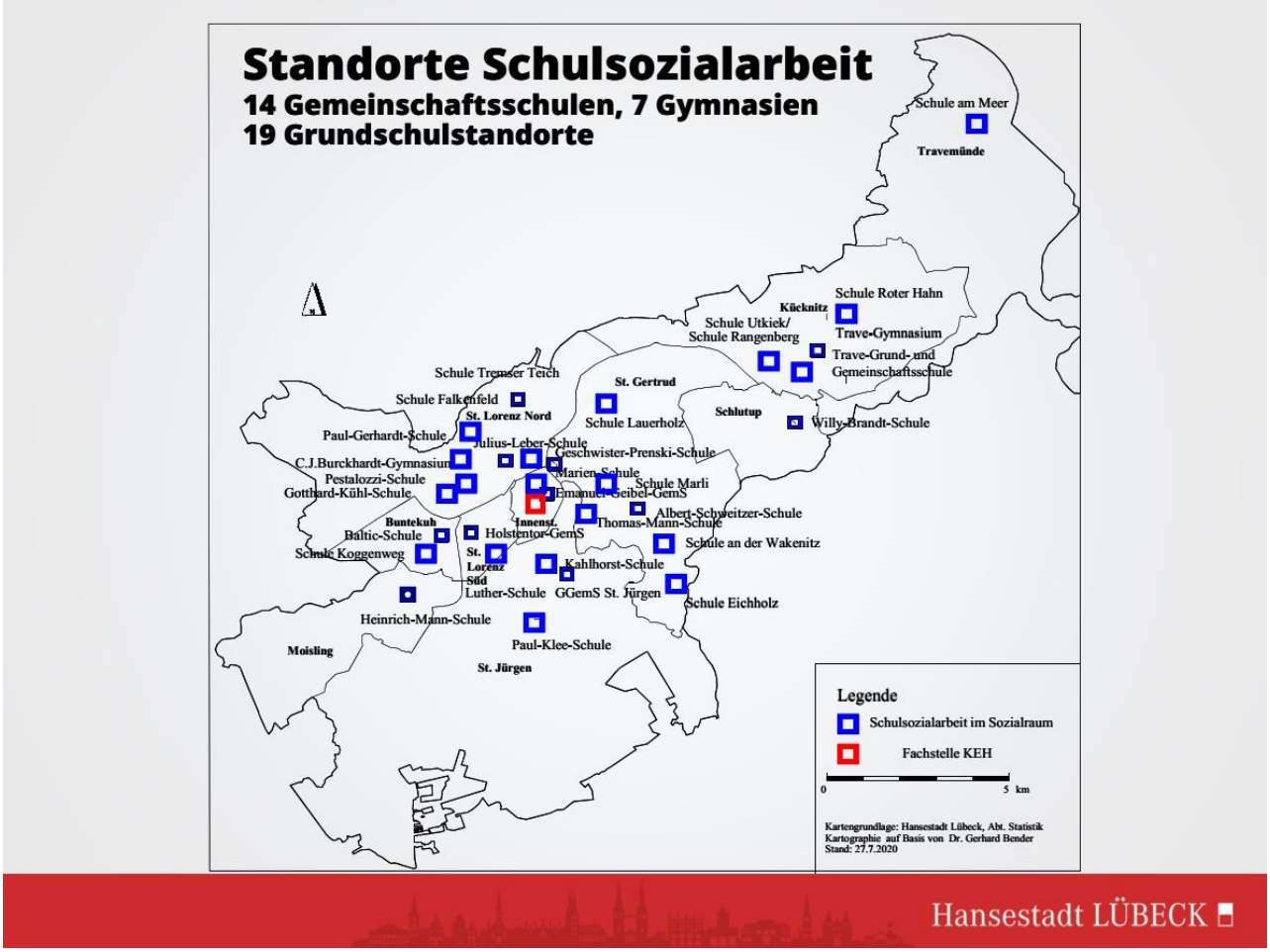


In der 4. Lübecker Bildungskonferenz am 08.04.2011 mit dem Thema der Weiterentwicklung von Schulsozialarbeit wurden Handlungsempfehlungen zu den Aufgabenfeldern und zur Organisationsform von Schulsozialarbeit herausgearbeitet.

Aus diesen Empfehlungen heraus entstand die sozialräumliche Organisationsform von Schulsozialarbeit vor Ort in 11 Sozialräumen mit damals noch 11 Gemeinschaftsschulen als Standorten. Für schulbezogene Einzelfallhilfe ist die Kooperative Erziehungshilfe mit einem Team aus 3,5 Stellen kommunal beschäftigter Sozialpädagoginnen, 1,5 Stellen Sozialpädagogig:innen über Sprungtuch sowie 9 sonderpädagogischen Lehrkräfte zuständig.
Schulsozialarbeit in Form von Projekten durch freie Träger wurde als weiterer Baustein konzipiert.

Die konzeptionellen Eckpunkte der Schulsozialarbeit wurden im Schul- und Sport- und Jugendhilfeausschuss im November 2011 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Beschluss zum Ausbau der Schulsozialarbeit an Grundschulen um 8 Vollzeitstellen wurde in der Bürgerschaftssitzung im Frühjahr 2016 bestätigt. Im Februar 2019 erfolgte die Zustimmung zum Ausbau um 2,5 Stellen für die Grundschulen.
Am 20.06.2019 beschloss die Bürgerschaft den Ausbau um 9 Vollzeitstellen in den Jahren 2020 bis 2022, hierunter 3,3 Vollzeitäquivalente (VZÄ) für Gemeinschaftsschulen und Förderzentren, 0,5 VZÄ für Gymnasien, 3,2 VZÄ für Grundschulen sowie 2 VZÄ für Fachberatung.

Im Schuljahr 2020/21 wurden folgende Standorte mit Schulsozialarbeit unterstützt:


Standorte Schulsozialarbeit
14 Gemeinschaftsschulen, 7 Gymnasien
19 Grundschulstandorte
Schule am Meer
Travemünde
Schule Roter Hahn
Kücknitz
Schule Utkiek/
Schule Rangenberg
Trave-Gymnasium
Trave-Grund- und
Gemeinschaftsschule
Schule Tremser Teich
St. Gertrud
Schule Falkenfeld
St. Lorenz Nord
Schule Lauerholz
Schlutup
Willy-Brandt-Schule
Paul-Gerhardt-Schule
Julius-Leber-Schule
Geschwister-Prenski-Schule
C.J.Burckhardt-Gymnasium
Marien-Schule
Pestalozzi-Schule
Schule Marli
Gotthard-Kühl-Schule
Emanuel-Geibel-GemS
Albert-Schweitzer-Schule
Buntekuh
Innenst.
Thomas-Mann-Schule
Baltic-Schule
Holstentor-GemS
Schule an der Wakenitz
Schule Koggenweg
St.
Lorenz
Süd
Kahlhorst-Schule
Luther-Schule
GGemS St. Jürgen
Schule Eichholz
Heinrich-Mann-Schule
Paul-Klee-Schule
Moisling
St. Jürgen
Legende
Schulsozialarbeit im Sozialraum
Fachstelle KEH
0
5 km
Kartengrundlage: Hansestadt Lübeck, Abt. Statistik
Kartographie auf Basis von Dr. Gerhard Bender
Stand: 27.7.2020
Hansestadt LÜBECK

5. Personal- und Finanzausstattung

Über §28 Finanzausgleichsgesetz (FAG) des Landes Schleswig-Holstein erhält die Hansestadt Lübeck eine anteilige Refinanzierung, 2022 beträgt der Anteil für Lübeck ca. 1,55 Mio. Euro.

Schulsozialarbeit in Lübeck hat bis zum Jahr 2011 an 4 Schulstandorten (den damaligen 3 Gesamtschulen und der jetzigen Holstentor-Gemeinschaftsschule) mit je einer Stelle stattgefunden, ergänzt durch die Kooperative Erziehungshilfe und finanziert aus kommunalen Mitteln. Anfang 2012 wurden 10,5 Stellen für die Schulsozialarbeit vor Ort neu eingerichtet. Die Stellenermittlung je Sozialraum erfolgte sozialdatenbezogen anhand der Schülerzahlen, DaZ-Zentren (Deutsch als Zweitsprache), Lerngruppen Erziehungshilfe (LEH) sowie mittels Sozialdatengewichtung (ALG I/II-Empfänger, U25 mit Migrationshintergrund).

Im Jahr 2016/17 erfolgte ein Ausbau der Schulsozialarbeit auf 25 Stellen für die Schulsozialarbeit vor Ort an Schule, zum Schuljahr 2019/20 wurden 2,5 Stellen an Grundschulen neu installiert. Im Schuljahr 2020/21 wurden 3,3 Stellen neu eingerichtet. Im Zeitraum 2021 bis 2022 erfolgt gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.2019 ein sukzessiver Ausbau um 5,7 Vollzeitstellen mit dem Ziel, alle Grundschulen ab einer Schülerzahl von 130 Schüler:innen mit Schulsozialarbeit vor Ort zu versorgen, alle Gymnasien und Förderzentren mit Schulsozialarbeit vor Ort auszustatten und an Gemeinschaftsschulen Teams zu etablieren.
Im Schuljahr 2021/22 wurden die Standorte Trave-Gymnasium, Matthias-Leithoff-Schule, Astrid-Lindgren-Schule und Emanuel-Geibel-Schule mit Schulsozialarbeit ausgebaut sowie 2 Stellen Fachberatung Schulsozialarbeit erstmalig mit 4 Schulsozialarbeiter:innen in Teilzeit besetzt.
Über die zusätzlichen Landesmittel aus dem Aktionsprogramm „Aufholen nach Corona“ wurden ca. 3,5 Stellen neu besetzt bzw. aufgestockt bis zum 31.12.2022.

33,4 Vollzeitstellen in der Schulsozialarbeit vor Ort sind zum 01.04.2022 mit 50 Sozialpädagog:innen bzw. Erzieher:innen mit Zusatzqualifikationen besetzt. Bei der Stellenbesetzung wurde besonderes Gewicht auf eine möglichst paritätische Geschlechterverteilung im Sozialraum und auf kulturelle Kompetenzen gelegt. 20 Mitarbeiter sind männlich (ca. 43% der Stellenanteile Schulsozialarbeit vor Ort), 4 Mitarbeiter:innen verfügen über einen Migrationshintergrund. Zudem sind 2 Anerkennungsstellen für Jahrespraktikant:innen eingerichtet, 1 Stelle im Dualen Studium sowie eine halbe Verwaltungsstelle. Es steht ein eigener Sachmitteletat zur Verfügung.

Die Dienst- und Fachaufsicht liegt beim Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck. Die Abteilungsleitung Bildungsmanagement, zu deren Aufgabe auch die Koordination Schulsozialarbeit gehört, ist mit 1,5 Stellen durch 2 Sozialpädagoginnen besetzt. Darüber hinaus zählen die Organisation von Ganztag an Schule, Projektvergabe an freie Träger sowie die Koordination für die Themen Bildungsmonitoring, Bildungsportal, Inklusion, Übergang Schule-Beruf und das Programm „Bildungskoordination für Neuzugewanderte“ zu den Aufgaben der Abteilungsleitung.

Die Büros der Schulsozialarbeit im Sozialraum befinden sich an allen Gemeinschaftsschulen sowie an 3 Gymnasien und 19 Grundschulen.

Regelmäßige Fortbildungsreihen, monatliche Teamsitzungen, Einzel- und Gruppensupervision sowie kollegiale Fallberatung und Praktikant:innen-Anleitung sichern eine hohe Qualität der pädagogischen Arbeit. Die Koordinatorinnen tauschen sich zur Weiterentwicklung des Schulsozialarbeitskonzeptes innerhalb der Städte Schleswig-Holsteins sowie mit dem Bildungs- und Sozialministerium aus.

Die Stellen der Schulsozialarbeit vor Ort verteilen sich mit Stand 01.04.2022 wie folgt:

Sozialraum	Stellen	Büro- und Präsenzstandorte	Schulen mit Präsenzzeiten	Schulen ohne Präsenzzeiten
Innenstadt	4	GemS Emanuel Geibel, Marien-Schule (GS), Dom-Schule (GS), Berend-Schröder-Schule (FöZ)	Oberschule zum Dom, Johanneum (Gymn) Ernestinenschule, Katharineum (Gymn)	
St. Jürgen	3,7	GGemS St. Jürgen, Kahlhorst-Schule (GS) Schule Grönauer Baum (GS), Paul-Klee-Schule (GS)	Kaland-Schule (GS)	
Moisling	2	GGemS Heinrich-Mann	Mühlenweg-Schule (GS) Astrid-Lindgren-Schule (FöZ) Schule Niendorf (GS)	
Buntekuh	2,8	GGemS Baltic, GS-Teil Baltic Schule Koggenweg (GS)		
St. Lorenz Süd	2,5	GemS Holstentor, Luther-Schule (GS), Bugenhagen-Schule (GS)		
St. Lorenz Nord A	2,7	GGemS Tremser Teich (2x), Schule Falkenfeld (GS), Schule Wilhelmshöhe (FöZ)	Paul-Gerhardt-Schule (GS)	
St. Lorenz Nord B	4,9	GGemS Julius Leber (2x), Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium GGemS Gotthard-Kühl (2x), Pestalozzi-Schule (GS)	Schule Schönböcken (GS) Schule Groß Steinrade (GS)	
St. Gertrud A	1,8	GemS Geschwister Prenski, Schule Lauerholz (GS)	Schule am Stadtpark (GS)	
St. Gertrud B	4,4	GGemS Albert Schweitzer, GGemS Schule an der Wakenitz Schule Eichholz (GS), Schule Marli (GS) Thomas-Mann-Schule (Gymn) Maria-Montessori-Schule (FöZ)		
Schlutup	1	GGemS Willy Brandt		
Kücknitz, Travemünde	3,6	GGemS Trave, Trave-Gymnasium, Schule Roter Hahn, Schule Rangenberg GGemS Schule am Meer	Schule Utkiek (GS) Matthias-Leithoff-Schule (FöZ)	Stadtschule Travemünde
Lübeck gesamt	**33,4**	**35 Kernstandorte Schulsozialarbeit**	**14 Präsenzstandorte**	**1 Standort ohne Schulsozialarbeit**

GemS = Gemeinschaftsschule, GS = Grundschule, Gymn = Gymnasium, FöZ = Förderzentrum, 2x = 2 Schulstandorte

47 von 911 in Zusammenstellung

6. Ziele von Schulsozialarbeit

Schulsozialarbeit ist vor Ort an Schule tätig und fördert junge Menschen in ihrer individuellen, sozialen, schulischen und beruflichen Entwicklung, um Bildungsbenachteiligungen abzubauen.[2]
Zu den Zielen gehören:

- Verbesserung der Lebens- und Lernbedingungen von Kindern und Jugendlichen
- Beteiligung an der Schulentwicklung und Umgestaltung zur inklusiven Schule als offener Lern- und Lebensort für alle Schüler:innen
- Förderung der Persönlichkeitsentwicklung von Schüler:innen inkl. Gender-Aspekten
- Förderung der Berufs- und Lebensplanung von Schüler:innen
- Förderung sozialer Kompetenz und Konfliktfähigkeit
- Unterstützung bei Krisen in Schule, Familie und Umfeld
- Motivierung der Eltern zur Mitwirkung bei schulischen Prozessen
- Förderung der Erziehungskompetenz der Eltern
- Beratung der Lehrkräfte in sozialpädagogischen Fragen
- Vernetzung und Kooperation von Schule und anderen Institutionen

7. Zielgruppen

Schulsozialarbeit im Sozialraum richtet sich an alle Schüler:innen der Klassen 1-13, an ihre Eltern, Erziehungsberechtigte und Lehrkräfte. Auf der Basis des UN-Abkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie des Inklusionsberichtes des Landes Schleswig-Holstein richtet sich Schulsozialarbeit an die Schülerschaft in der ganzen Bandbreite ihrer Heterogenität mit dem Recht auf Teilnahme an Bildung für alle.

Die Kooperative Erziehungshilfe (KEH) richtet sich an Schüler:innen mit Beeinträchtigungen der emotionalen und sozialen Entwicklung, die in ihren Bildungs-, Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Besondere Zielgruppen sind Schüler:innen mit Schulmüdigkeit, Absentismus, reduzierter Gruppenfähigkeit und/oder aggressivem bzw. auffälligem Rückzugsverhalten sowie Schüler:innen ohne Anschluss an eine altersgemäße Lerngruppe.

Bei ihrer Ausgestaltung berücksichtigt die Schulsozialarbeit gemäß §9 SGB VIII die unterschiedlichen Lebenslagen und individuellen Bedürfnisse von Mädchen und Jungen sowie transidenten, nichtbinären und intergeschlechtlichen jungen Menschen und fördert die Gleichstellung der Geschlechter und Sensibilisierung für Geschlechterrollen.

Schulsozialarbeit beachtet die kulturelle Vielfalt an Schule in der Gestaltung von Beratung und Elternabenden. Bei Verständigungsproblemen unterstützen die Sprach- und Kulturmittler:innen von Sprungtuch sowie Übersetzungstablets. Im Team Schulsozialarbeit finden sich eigene Migrationshintergründe und türkische, persische, aserbaidschanische, russische, ukrainische und italienische Sprachkenntnisse.

[2] vgl. Speck 2014, S. 44

8. Arbeitsfelder und Methoden

Schulsozialarbeit ist sowohl im präventiven wie im interventiven Bereich tätig und bedient sich hierzu Methoden der Einzelfallhilfe, Gruppen- und Gemeinwesenarbeit.[3]

Partizipation, Freiwilligkeit und Empowerment sind wesentliche Grundhaltungen und Handlungsprinzipien. Schüler:innen sollen befähigt werden, ihre eigenen Stärken zu nutzen und selbstbestimmt zur Problemlösung einzusetzen. Hierdurch können sie sich eigenverantwortlich in das Schulsystem, die Familie und in die Gesellschaft einbringen.

Jede:r Schulsozialarbeiter:in arbeitet mit den eigenen individuellen Stärken und Methoden, u.a. systemischer Ansatz, themenzentrierte Interaktion, Gesprächsführungstechniken, Elternarbeit (u.a. Starke Eltern - starke Kinder), erlebnis-, theater-, kunst-, bewegungs- und medienpädagogische Methoden, Streitschlichtung, No Blame Approach, Demokratiebildung (Ausbildung und Begleitung von Klassensprecher:innen, Schüler:innenparlamenten), Suchtprävention, Gestaltungstherapie, Sozialtherapie.
2017 wurden 15 Schulsozialarbeiter:innen insbesondere der Grundschulen zum/zur Selbstbehauptungstrainer:in weitergebildet.
Regelmäßig finden Fortbildungen und Fachvorträge in den Teamsitzungen statt, u.a. zu den Themen Professionelle Präsenz, Lösungsorientierte Beratung, No-blame-Approach, Klassenrat, Umgang mit Tod und Trauer, Heterogenität der Schülerschaft im Rahmen von Gender, psychisch kranke Schüler:innen und Eltern, Islamismus, Extremismus, Klassenklima, Traumata, Inklusion, z.B. zu Impulskontrolle/Wutableitung, Autismus, Hochsensibilität.

Gender und Cultural Mainstreaming werden in der Teamzusammenstellung im Sozialraum, bei Neueinstellungen und bei Angeboten wie Sozialkompetenztrainings, Jungen- und Mädchenarbeit, Queer-Angebote sowie Elternabenden berücksichtigt.
Die Schulsozialarbeit ist in den Arbeitskreisen „Frauen unterstützen Mädchen“ (FuM), „Männer für Jungs“, „Gender-AK“ und in der Landesarbeitsgemeinschaft Jungenarbeit vertreten.
Die Hansestadt Lübeck ist 2020 der Europäischen Städte-Koalition gegen Rassismus beigetreten und zur Umsetzung eines „10-Punkte-Aktionsplans“ verpflichtet. Hierzu zählt die präventive Arbeit gegen gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit und Antisemitismus durch die Stärkung sozialer Kompetenzen ebenso wie die Sensibilisierung der Schule und die Intervention bei antirassistischen Vorfällen.

Die Haupttätigkeit der Schulsozialarbeit liegt in der Einzelberatung von Schüler:innen, Eltern und Lehrkräften. An den Grundschulen findet eine verbindliche Durchführung von Sozialkompetenztrainings statt.
Schulsozialarbeit wird aber nicht nur als Krisenintervention aktiv, wenn Probleme bereits bestehen, sondern beteiligt sich daran, Bildungswege erfolgreicher zu gestalten und den Bildungsort Schule positiv zu besetzen. Im präventiven Bereich erfolgen gruppenpädagogische Angebote wie Sozialkompetenztrainings, die Vermittlung von Projekten und die Sozialraumvernetzung.

[3] Vgl. Speck 2006, S. 24

8.1. Aufgabenfelder von Schulsozialarbeit vor Ort an Schule

Zu den Schwerpunkten der Lübecker Schulsozialarbeit zählen auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Diskussion folgende Aufgabenfelder:[4]

- **Beratung von Schüler:innen, Eltern[5] und Lehrkräften sowie Vermittlung von Hilfen**
  - Offene Beratungsarbeit für alle Schüler:innen
  - Entwicklung von Hilfeplänen im Tandem mit Lehrkraft ggf. unter Einbeziehung von Sonderpädagog:innen, Beratungslehrkräften, Ganztagsmitarbeiter:innen, Schulbegleiter:innen, beauftragten Lehrkräften für Berufsorientierung, Coaches des Handlungskonzept PLuS (Praxis, Lebensplanung und Schule) etc.
  - Vermittlung von Hilfen in Zusammenarbeit mit Kooperativer Erziehungshilfe bei schulischen Problemen, Jugendhilfe bei familiären Problemen, Beratungsstellen sowie Jugendberufsagentur beim Übergang in den Beruf
  - Beratung von Eltern, Organisation themenbezogener Elternabende und Elternkurse
  - Beratung von Lehrkräften bei Problemlagen der Schüler:innen

- **Sozialpädagogische Gruppenangebote für Klassen oder Schülergruppen**
  - Durchführung von Sozialkompetenztrainings an Grundschulen
  - Koordinierung + ggf. Durchführung von Sozialkompetenztrainings in der Sekundarstufe
  - Unterstützung bei der Durchführung von Klassenrat und Streitschlichtungsausbildung
  - Bedarfsspezifische Angebote wie Konfliktmoderation, Mobbingprävention/-intervention (No Blame Approach), Gewaltprävention, Suchtprävention, Kommunikationstraining, Genderarbeit, Lernmethoden, Lebensplanung

- **Kooperation mit außerschulischen Institutionen – sozialräumliche Vernetzung**
  - Vernetzung mit Kooperationspartnern wie Beratungsstellen, Jugendfreizeiteinrichtungen
  - Beteiligung an Stadtteilnetzwerken und Arbeitskreisen
  - bedarfsabhängig Initiierung und Koordinierung von Projekten im Sozialraum
  - Teilnahme an Arbeitskreisen (Frauen unterstützen Mädchen, Männer für Jungs, Gender-AK, AG Suchtvorbeugung, LAK Schulsozialarbeit)

- **Mitarbeit in schulischen Gremien und Schulkultur**
  - Kooperation mit Schulleitung und Lehrkräften (regelmäßiger Austausch)
  - Mitwirkung bei der Schulentwicklung, z.B. Perspektivschule, Sozialcurriculum und Umgestaltung zur inklusiven Schule
  - Teilnahme an Konferenzen, Elternabenden, Informationsveranstaltungen, SET
  - Mitwirkung am Ganztagskonzept und am Konzept Soziale Gruppe, Pädagogische Insel mit zuständigen Trägern und Lehrkräften

8.2. Aufgabenfelder von Kooperativer Erziehungshilfe

Die Kooperative Erziehungshilfe (KEH) ist eine multiprofessionelle Beratungsstelle, in der Sozialpädagog:innen und Sonderschullehrkräfte, Schüler:innen, die in ihrer emotionalen und sozialen Entwicklung beeinträchtigt sind, auf ihrem Weg zum Schulabschluss unterstützen.

[4] Speck 2014, S. 78
[5] Im Folgenden sind unter dem Begriff „Eltern“ auch Sorgeberechtigte zu verstehen.

Die Kooperative Erziehungshilfe arbeitet interventiv und ist für Einzelfälle schulischer Erziehungshilfe z.B. bei Verhaltensproblemen in der Schule oder Absentismus zuständig. An den Grundschulen mit Schulsozialarbeit vor Ort und an den Gemeinschaftsschulen wird die Kooperative Erziehungshilfe über einen Meldebogen nach Abstimmung mit der Schulsozialarbeit eingeschaltet. An Grundschulen ohne Schulsozialarbeit vor Ort wird die Kooperative Erziehungshilfe direkt durch die Schule informiert.

- Beratung und Begleitung von Schüler:innen, Eltern und Lehrkräften
- Entwicklung einer individuellen Schulperspektive für die Schüler:innen gemeinsam mit der Familie und der Schule
- Unterstützung und Begleitung von Übergängen (Kita → Grundschule → weiterführende Schule → berufliche Maßnahmen)
- Aufbau eines Helfernetzwerkes
- Suche nach einem geeigneten Lernort
- Hinführung und Begleitung zu besonderen Beschulungsmaßnahmen (Lerngruppe Erziehungshilfe, Tiger-Klasse und TALENT
- Vermittlung eines pädagogischen Praktikums (max. 4 Wochen)
- Einrichtung einer kurzzeitigen sozialpädagogischen Intervention (KSI)
- Erstellung eines sonderpädagogischen Gutachtens im Förderbereich emotionale und soziale Entwicklung

8.3. Aufgabenfelder der Koordination Schulsozialarbeit

Die Koordination Schulsozialarbeit ist für die Steuerung der Sozialraumteams Schulsozialarbeit zuständig und gemeinsam mit dem Schulamt für die Kooperative Erziehungshilfe.

- Durchführung von Sozialraumkonferenzen zur Zielplanung und Aufgabenabstimmung der Tätigkeit Schulsozialarbeit und KEH mit Schulleitungen
- Durchführung monatlicher Teambesprechungen zu spezifischen Themen, teils mit Expert:innen aus Beratungsstellen zu Themen wie Gewaltprävention, Gender, Straßensozialarbeit, Impulskontrolle mit dem Ziel des kontinuierlichen Wissenserwerbs, Reflexion des professionellen Handelns und zur Sicherung von Qualitätsstandards
- Steuerung und Weiterentwicklung der Konzeption (z.B. Migration, Inklusion, Grundschulen, Absentismus, Extremismus)
- Jahresberichterstellung mit quantitativem und qualitativem Monitoring
- Personalentwicklung, Wahrnehmung der Dienst- und Fachaufsicht, inkl. Zusammenarbeit mit den Fachhochschulen bezüglich Anleitung im Anerkennungsjahr und Dualem Studium
- Organisation der Fortbildungsangebote für Schulsozialarbeit
- Teilnahme an der Lenkungsrunde Jugend und Bildung und Bildungsrunde
- Abstimmung mit Schulamt, Jugendhilfeplanung, Familienhilfe-Jugendamt, Jugendarbeit, Kindertagesstätten, Kinder- und Jugendschutz, VHS, Beratungsstellen, Eingliederungshilfe, Berufsbildenden Schulen, Jugendberufsagentur
- Austausch mit den kreisfreien Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein zu Qualitätsstandards und konzeptioneller Weiterentwicklung
- Austausch mit dem Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur sowie Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein
- Teilnahme an kommunalen Ausschüssen (Schul- und Sportausschuss, Jugendhilfeausschuss), Gremien und Arbeitskreisen wie Bildungsrunde, AG §78 SGB VIII mit UAGs, AG Soziales Lernen, Städteverband AK Schulsozialarbeit, Planungs- und Steuerungsgruppe Integrierte Kinder- und Jugendberichterstattung)

9. Kooperation

Das schulspezifische Konzept Schulsozialarbeit wird in der Regel jährlich in einer Konferenz auf die individuellen Bedingungen und Bedarfe der Schulen abgestimmt. An der Konferenz Schulsozialarbeit nehmen die Schulleitung, das erweiterte Schulleitungsteam, Ganztagskoordination, die Schulsozialarbeiter:innen und die Koordination Schulsozialarbeit teil.

Grundlage für die Schulsozialarbeit ist die Kooperationsvereinbarung zwischen den Schulen und dem Schulträger. Schulsozialarbeit soll im Schulprogramm sichtbar verankert sein. Der Zugang zu Schulsozialarbeit ist durch Flyer, die Schulhomepage und die Homepage der Hansestadt Lübeck zu gewährleisten.

In der Lenkungsrunde Jugend und Bildung werden mit dem Schulamt und den Bereichsleitungen der Bereiche Familienhilfen/Jugendamt, Jugendarbeit, Kindertagesstätten, Jugendhilfeplanung und Kooperative Erziehungshilfe regelmäßig Schnittstellen der Schulsozialarbeit abgestimmt.

In der AG Soziales Lernen treffen sich seit Herbst 2016 Schulamt, Bereich Jugendarbeit-Kinderschutz und der Bereich Schule und Sport-Schulsozialarbeit, um Soziales Lernen in Schule unter den Gesichtspunkten Erziehung, Bildung und Gesundheit systematischer zu befördern, u.a. durch die Entwicklung einer Rahmenkonzeption und Standards für Projekte an Schulen.

Im AK Absentismus wurden in der Fachdiskussion mit Schulamt, Lehrkräften, KEH-Mitarbeiter:innen und Schulsozialarbeiter:innen praxisorientiertes Material für die Handreichung Absentismus des Schulamtes entwickelt, die 2021 neu aufgelegt wurde.

Enge Kooperationspartner sind der schulpsychologische Dienst, regionale und überregionale Beratungsstellen wie z.B. Beratungsstelle Inklusive Schule/Autismus (BIS-Autismus), PROvention - Präventions- und Beratungsstelle gegen religiös begründeten Extremismus oder Beratungs-netzwerk gegen Rechtsextremismus (Beranet).

10. Qualitätssicherung: Dokumentation, Monitoring

Es erscheint ein jährlicher Bericht der Lübecker Schulsozialarbeit durch die Koordination Schulsozialarbeit, der im Familien- und Bildungsportal veröffentlicht wird. Zum 2. Halbjahr erstellen die Schulsozialarbeiter:innen eine schriftliche quantitative Datenerfassung sowie im Frühjahr eine qualitative Dokumentation über 3 Monate, die als Grundlage für die konzeptionelle Weiterentwicklung dienen und in den Jahresbericht sowie im jährlichen Kerndatenreport und in den Kennzahlen der kommunalen Produktplanung einfließen. Basis für das Monitoring sind die Forschungsergebnisse und Umsetzungen im ESF-Programm „Schulerfolg sichern“ in Sachsen-Anhalt von Prof. Dr. Karsten Speck.[6]

In Konferenzen Schulsozialarbeit, in der Regel jährlich, wird die Schulsozialarbeit bezüglich der Schwerpunktsetzung von Schulsozialarbeit, deren Ziele und Zielgruppen auf Grundlage der Bedarfe im Sozialraum überprüft und ggf. modifiziert.

Zur Dokumentation an den Schulen vor Ort stehen Schüler:inbogen mit Anamnese und Verlaufsdokumentation, Schweigepflichtsentbindung, Gesprächsprotokollbögen, Formulare zur

[6] Vgl. Speck 2006, sowie www.schulerfolg-sichern.de

Unterrichtshospitation, Kindeswohlgefährdung sowie die Anlagen der Handreichung Absentismus und insbesondere für Lehrkräfte Formulare der schulischen Erziehungshilfe zur Verfügung.

Sozialpädagog:innen und Sozialarbeiter:innen unterliegen der gesetzlichen Schweigepflicht nach §203 StGB, diese ist für alle Lübecker Schulsozialarbeiter:innen grundlegend. Die datenschutzrechtlichen Bestimmungen im Aufgabenfeld Schulsozialarbeit sind u.a. in der Handreichung des ULD „Datenschutz und Sozialarbeit an Schulen" festgelegt und sind einzuhalten[7]. In der neuen Landesverordnung SchulDSVO von 2018 sind die Schnittstellen zur Weitergabe von Daten in Schule geregelt.

11. Projektmittel Schulsozialarbeit

Ziel der Projekte Schulsozialarbeit über freie Träger ist ergänzend zur Schulsozialarbeit vor Ort an Schule die Stärkung von Sozialen Kompetenzen.

Seit dem 01.02.2012 können Projektmittel Schulsozialarbeit in Höhe von jährlich ca. 100.000 Euro an allgemein bildenden Schulen in einem gemeinsamen Antrag von Schule, Schulsozialarbeit und einem freien Träger aus dem Bereich der Jugendhilfe in Anspruch genommen werden.

Projektschwerpunkt an den allgemein bildenden Schulen ist das Training sozialer Kompetenzen, u.a. über Theaterpädagogik, Erlebnispädagogik, Bewegungspädagogik, Naturpädagogik, Gesundheitspädagogik sowie geschlechtsspezifische und interkulturelle Angebote, Elternangebote wie Elternkurse und Elternberatung.

An den fünf berufsbildenden Schulen Dorothea-Schlözer-Schule, Emil-Possehl-Schule, Friedrich-List-Schule, Gewerbeschule sowie Hanse-Schule, werden die Mittel für die Kernaufgabe Schulsozialarbeit in der Einzelberatung mit etwa jeweils einer vollen Stelle eines/r Schulsozialarbeiter:in je Schule durch einen freien Träger eingesetzt.
Die DaZ-Angebote (Deutsch als Zweitsprache) der fünf berufsbildenden Schulen konnten in den vergangenen Jahren durch die Projektmittel Schulsozialarbeit ergänzt werden.

Im Jahr 2021 konnten 88 Projekte (Vorjahr 68 Projekte) über freie Träger umgesetzt werden, es wurden ca. 7.400 Schüler:innen erreicht, im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 5.900 Schüler:innen eine deutliche Zunahme, da coronabedingt Projekte nachgeholt wurden. Die Projektträger haben sich zudem sehr bemüht, mit Hygienekonzepten coronakonforme Angebote nach Kohorten durchzuführen und zeitlich flexibel die Schulöffnungen zu nutzen.

Die Vielfalt der Träger und damit das breite Spektrum an inhaltlichen und methodischen Angeboten wurden in den vergangenen Jahren sehr positiv bewertet. Die Auswertung der standardisierten Projektberichte mit Rückmeldungen von Schulleitung, Schulsozialarbeit und Träger zeigt u.a. eine Zunahme sozialer Kompetenz bei den Schüler:innen, die in vielen Projekten von Lehrkräften auch nach Beendigung der Projekte sichtbar war.

[7] ULD-Handreichung Datenschutz und Sozialarbeit an Schulen 2011

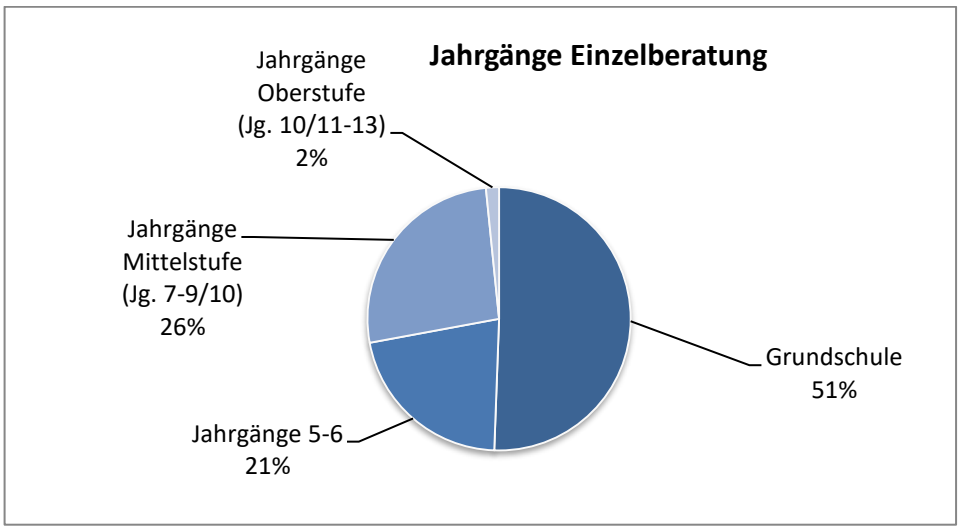
12. Personalentwicklung und Monitoring

Der **Ausbau** von Schulsozialarbeit erfolgte seit 2012 in 3 Ausbaustufen:
Im Schuljahr 2016/17 wurden 8 Vollzeitstellen für Grundschulen eingerichtet, die mit 12 Schulsozialarbeiter:innen besetzt wurden. Hierdurch erhielten folgende Standorte erstmalig Schulsozialarbeit vor Ort: Marien-Schule, Kahlhorst-Schule, Schule Koggenweg, Luther-Schule, Schule Falkenfeld, Schule Lauerholz, Schule Eichholz, Schule Marli, GS-Teil Willy-Brandt-Schule, Schule Roter Hahn, GS-Teil GGemS Trave sowie die Stadtschule Travemünde. Durch die Reduzierung der DaZ-Standorte wurde 2018 eine Umsetzung aus der Stadtschule Travemünde an die Maria-Montessori-Schule und den GS-Teil Schule an der Wakenitz vorgenommen. Die Neustrukturierung der Schulsozialarbeit an Grundschulen erfolgte haushaltsneutral durch die Umwidmung der Hälfte der Projektmittel Schulsozialarbeit in Stellen.

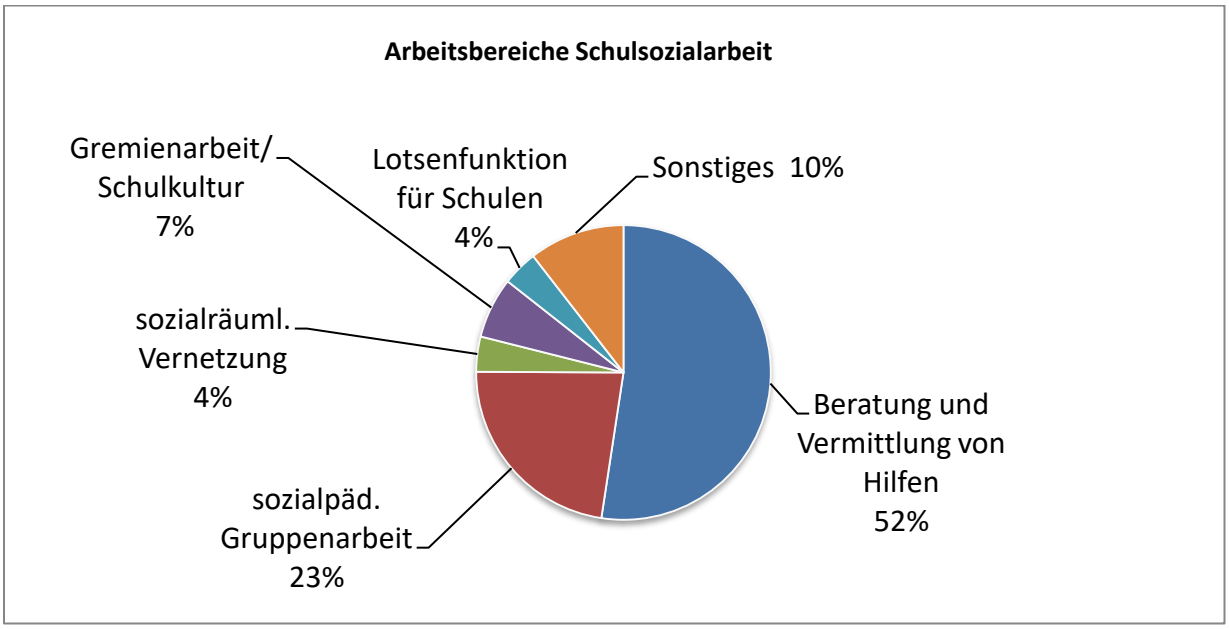
Durch eine weitere Umwidmung von Projektmitteln in Stellen wurden zum Schuljahr 2019/20 2,5 Vollzeitstellen á 19,5 Stunden eingerichtet und durch 3 neue Schulsozialarbeiter:innen 4 weitere Standorte (Dom-Schule, Pestalozzi-Schule, GS-Teil Schule Tremser Teich, Bugenhagen-Schule) erstmalig mit Schulsozialarbeit vor Ort versorgt.

Im Zeitraum 2020 bis 2022 erfolgt gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.2019 ein sukzessiver Ausbau um 9 Vollzeitstellen mit dem Ziel, alle Grundschulen ab einer Schülerzahl von 130 Schüler:innen mit Schulsozialarbeit vor Ort zu versorgen, alle Gymnasien und Förderzentren mit Schulsozialarbeit vor Ort auszustatten und an Gemeinschaftsschulen Teams zu etablieren.
Im Schuljahr 2020/21 wurden 3,3 Stellen neu eingerichtet. Hierdurch wurden 5 Schulstandorte (Schule Grönauer Baum, Schule Utkiek, Schule Rangenberg, GS-Teil Baltic-Schule, Schule Wilhelmshöhe, Maria-Montessori-Schule) mit Schulsozialarbeit vor Ort erstmalig abgedeckt.
Im Schuljahr 2021/22 ist die Versorgung der Standorte Trave-Gymnasium, Matthias-Leithoff-Schule und Astrid-Lindgren-Schule sowie die Fachberatung Schulsozialarbeit vorgenommen worden. Im Schuljahr 2022/23 erfolgt die Besetzung der Schulsozialarbeit an der Stadtschule Travemünde und an der Kaland-Schule.

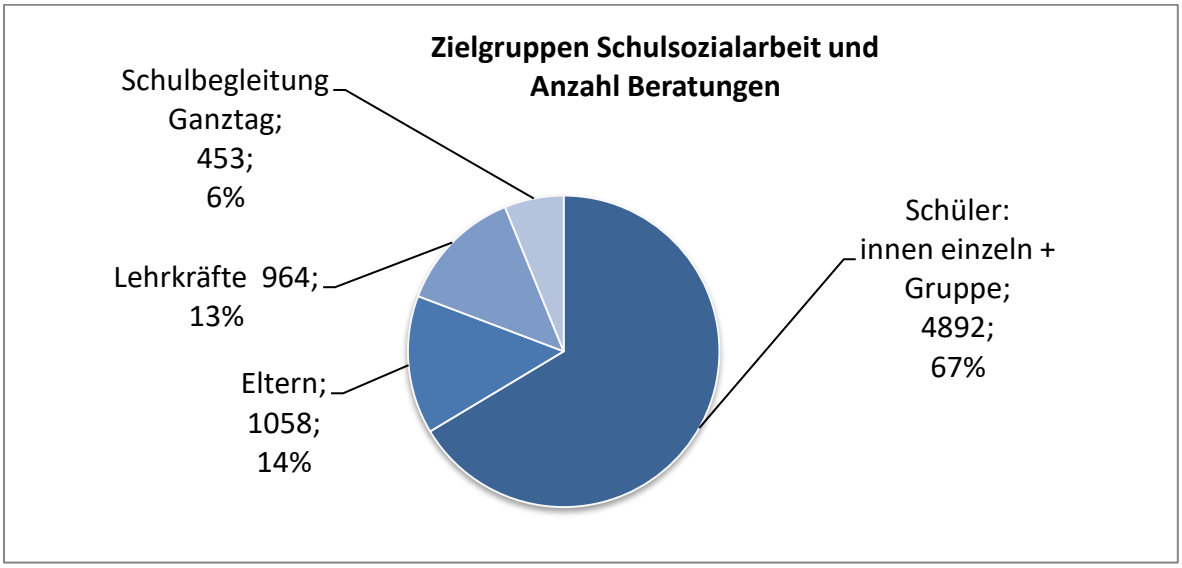
Das Monitoring der Schulsozialarbeit zeigt, dass der Geschlechteranteil der Schüler:innen in den Angeboten Schulsozialarbeit wie in den Vorjahren in etwa paritätisch ist.
In den Monaten Februar bis Juli 2021 wurden ca. 1.200 Schüler:innen im Einzelgespräch beraten. Die Beratung fand schwerpunktmäßig mit anteilig zu etwa 51% in der Grundschule (Vorjahr 37%), zu 22% im 5. und 6. Jahrgang wie im Vorjahr, zu 26% in der Mittelstufe (Vorjahr 30%) statt. In der Oberstufe lag der Anteil bei nur ca. 2% (Vorjahr 7%).



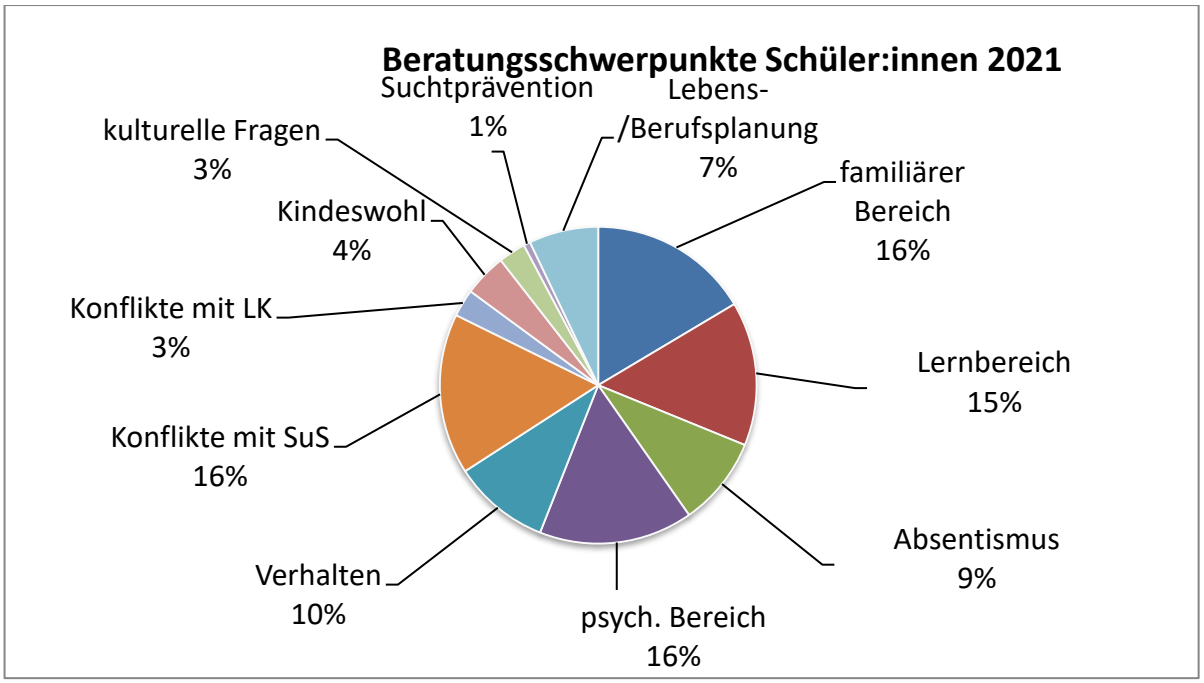
Tätigkeitsschwerpunkt der Schulsozialarbeiter:innen war 2020/21 ähnlich wie im Vorjahr mit 53% die Einzelberatung gefolgt von sozialpädagogischer Gruppenarbeit mit 23%.



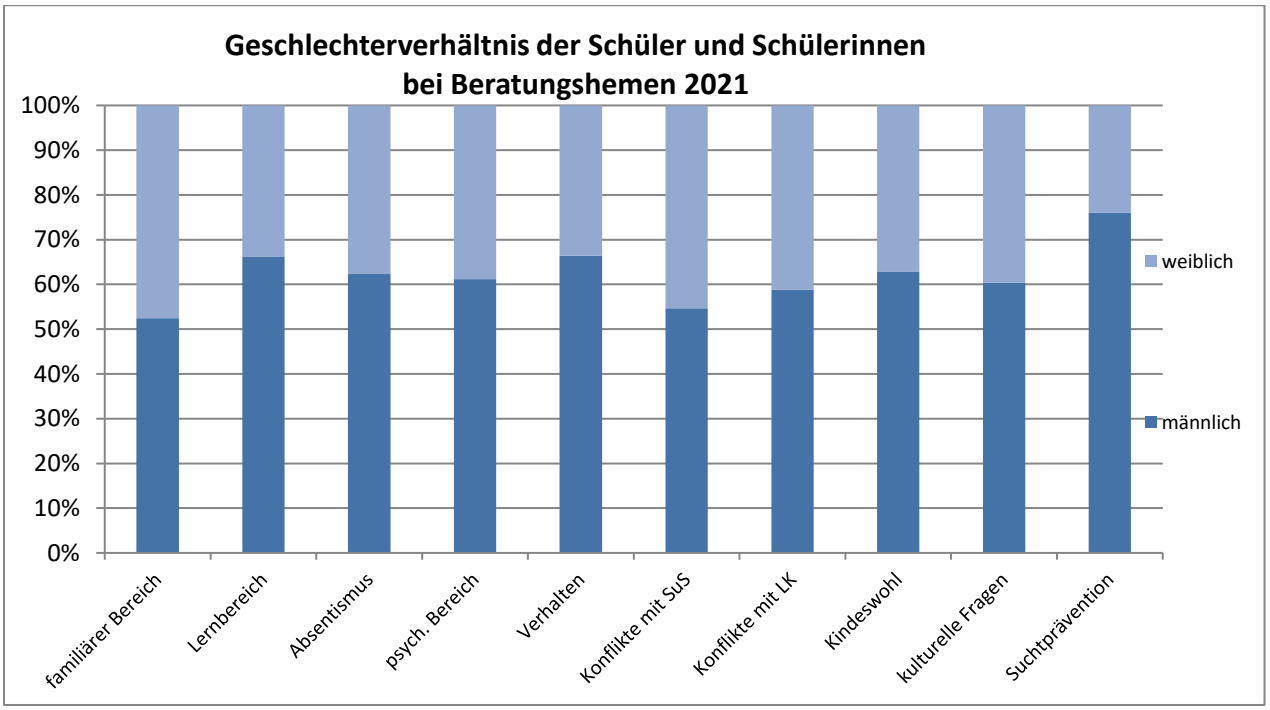
Die Schüler:innen in der Einzelberatung sowie in der sozialpädagogischen Gruppenarbeit stellten wie in den Vorjahren mit 67% die größte Zielgruppe der Beratungstätigkeit, gefolgt von der Elternberatung mit ca. 14%, der Begleitung der Lehrkräfte mit ca. 13% und mit ca. 6% der Schulbegleitung sowie Ganztag.



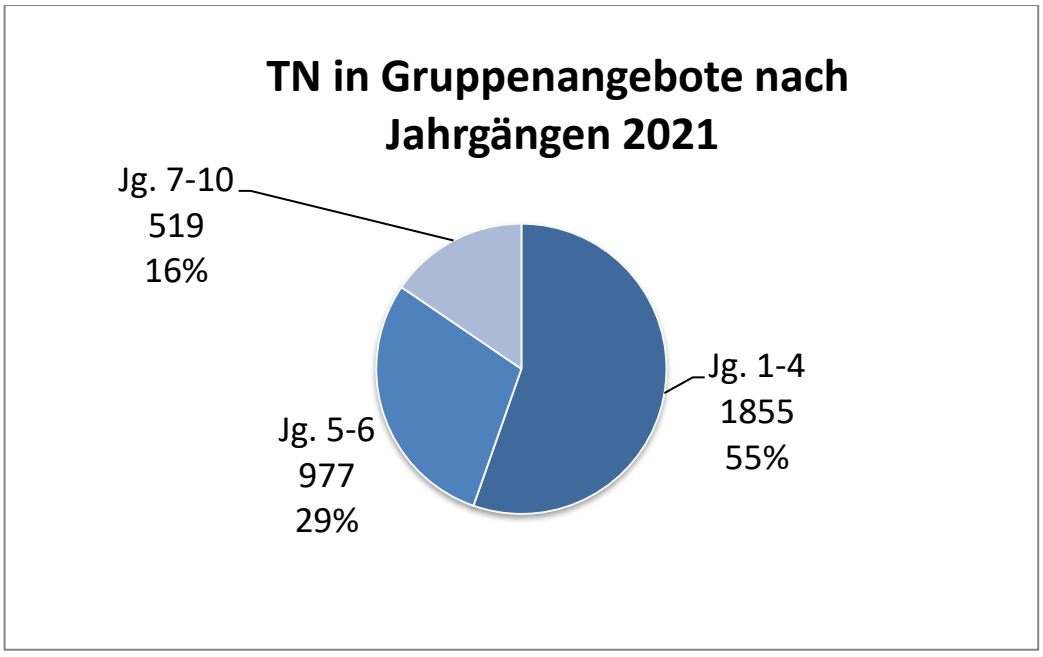
Das Monitoring der Schulsozialarbeit im Frühjahr 2021 zeigt wie erwartet ein großes Aufgabenspektrum der Schulsozialarbeiter:innen in der Einzelberatung von Schüler:innen, Eltern und Lehrkräften: Konfliktmanagement, Verhaltensauffälligkeiten und familiäre Probleme.
Wie im Vorjahr ist auffällig, dass der Anteil psychischer Probleme in den Beratungsanlässen zugenommen hat. Auch das Thema Absentismus nimmt einen hohen Beratungsanteil ein. Probleme im Lernbereich und Konflikte sind in der Beratung der Schulsozialarbeit hingegen zurückgegangen. Die Beratung zu familiären Problemen hat hingegen zugenommen.



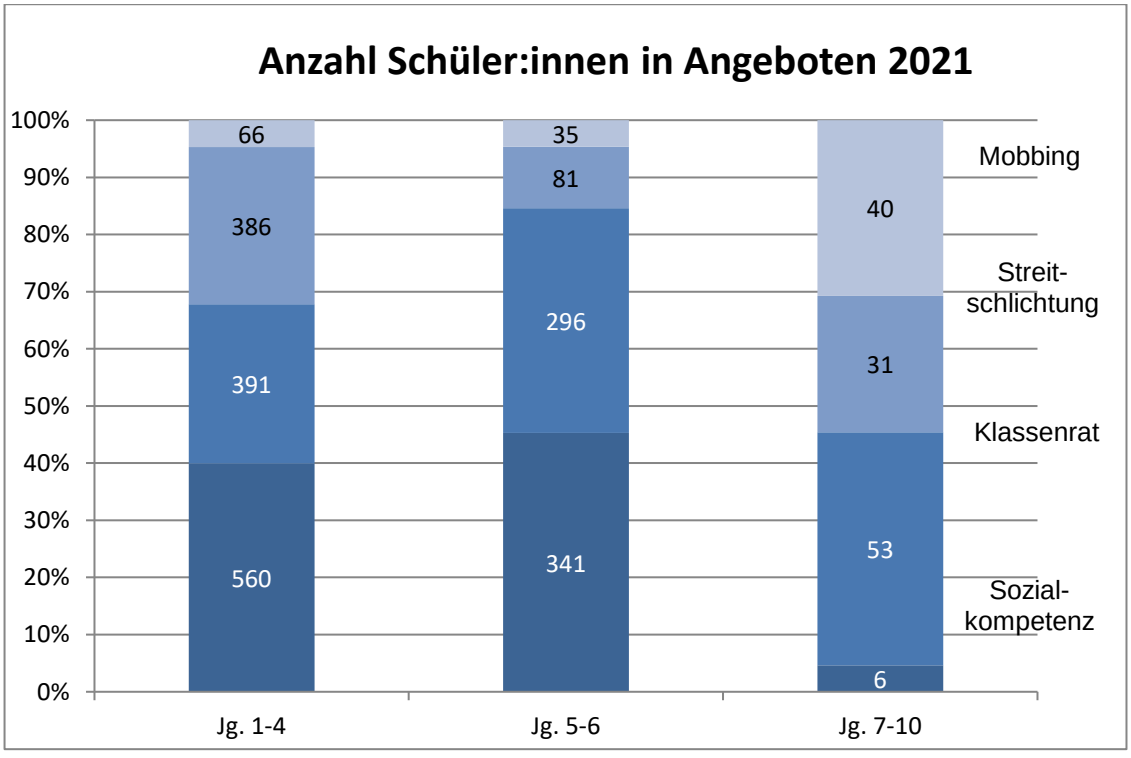
Geschlechtsspezifisch betrachtet gab es 2021 die größten Anteile männlicher Schüler bei den Anlässen Verhaltensauffälligkeiten und Suchtprävention. Im Vergleich zum Vorjahr fällt auf, dass der Anteil männlicher Schüler beim Beratungsschwerpunkt psychische Probleme stark zugenommen hat, ebenso wie die Themen Lernen und Absentismus.



2021 konnten durch die Schulsozialarbeit im Vergleich zur coroabedingten Beeinträchtigung im Jahr 2020 wieder mehr Gruppenangebote durchgeführt werden. Weiterhin gab es jedoch Einschränkungen durch die hygienebedingte Kohortenregelung. Im Vergleich zum Vorjahr wurden nur knapp 2/3 der Gruppenangebote durchgeführt mit entsprechend reduzierter TN-Zahl. Die meisten Angebote fanden wie im Vorjahr in der Grundschule statt, gefolgt von den Jahrgängen 5 und 6.



Gruppenangebote wurden vorwiegend im Bereich Sozialkompetenztraining, Klassenrat, Streitschlichtung, Gender-Kompetenz und Mobbing durchgeführt.



13. Perspektiven der inhaltlichen Ausrichtung Schulsozialarbeit

2022 soll das Themenfeld „**Soziales Lernen in Schule**“ weiter gestärkt werden. Ziel ist mit Unterstützung des Schulamtes möglichst viele Schulen zur Einrichtung eines Sozialcurriculums sowie zur Umsetzung des Programms „Lubo aus dem All“ zu motivieren. Insbesondere vor dem Hintergrund der coronabedingten Schulschließungen ist die Förderung des Sozialen Lernens in Schule unabdingbar. Mit der Einrichtung der Datenbank Soziales Lernen soll der Zugang zu qualitätsgeprüften Programmen verschiedener Träger für die Schulen erleichtert werden.

Die Themen **Partizipation und Demokratiebildung** in Klassenräten und Schüler:innenparlamenten sollen weiterhin an Bedeutung gewinnen. Nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie und die Querdenker-Bewegung hat politische Bildung an Bedeutung gewonnen. Im Sommer 2021 wurde hierzu u.a. der Arbeitskreis Antisemitismus an weiterführenden Schulen gegründet. Weiterhin unterstützt die Schulsozialarbeit Vorhaben von Schüler:innen im Rahmen des Programms „Demokratie leben“.

Zudem wird ein Fokus auf Schüler:innen mit **Absentismus**problemen gelegt, um steigenden Absentismuszahlen entgegen zu wirken. Hierzu wird ein Arbeitskreis im Team Schulsozialarbeit eingerichtet.

Mit Kooperationspartnern wird das Thema **Medienbildung** eine wichtige Rolle spielen, da coronabedingt der Medienkonsum von Kindern und Jugendlichen stark angestiegen ist. Für die Tätigkeit der Schulsozialarbeit ist eine adäquate technische Ausstattung notwendig, die auch Online-Angebote ermöglicht.

14. Quellenverzeichnis

ALLRIS-Vorlage Nr. VO/2019/07674 - Bericht Schulsozialarbeit zum Ausbau 2020-2022, gemäß Antrag/Anfrage VO/2019/07234

Bildungsbericht: Schulstatistik der allgemein bildenden Schulen der Hansestadt Lübeck, Schuljahr 2020/21 des Bereiches Schule und Sport. Februar 2021.

Bildungsbericht: Schulstatistik der Berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck, Schuljahr 2020/21 des Bereiches Schule und Sport. Februar 2021.

UKE - Pressemitteilung - COPSY-Studie: Kinder und Jugendliche leiden psychisch weiterhin stark unter Corona-Pandemie (letzter Aufruf 28.07.2021)

Florentine Anders: Risikoschüler – Wachsende Bildungsungleichheit – was Schulen tun können. Das Deutsche Schulportal. 2. März 2021

Karsten Speck: Qualität und Evaluation in der Schulsozialarbeit: Konzepte, Rahmenbedingungen und Wirkungen. Wiesbaden 2006.

Karsten Speck: Schulsozialarbeit. Eine Einführung. München 2014.

Landesverordnung über die Verarbeitung personenbezogener Daten an öffentlichen Schulen (Schul-Datenschutzverordnung SchulDSVO). Kiel 2018.

ULD (Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein): Datenschutz und Sozialarbeit an Schulen. Handreichung für die Datenverarbeitung der Schulsozialarbeiterinnen und Schulsozialarbeiter. Kiel 2011.

Impressum

Herausgeber:	Hansestadt Lübeck Fachbereich 4 – Kultur und Bildung 4.401 Schule und Sport 23539 Lübeck
Ansprechpartnerin:	Nicole Maas, Tel. (0451) 122-4071
e-mail:	nicole.maas@luebeck.de
Internet:	http://www.luebeck.de/schulsozialarbeit

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2022/11210**
öffentlich

Lübeck, 13.06.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

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

Pädagogische Schul-IT - Jahresbericht 2021

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Zur Qualitätssicherung bei der Schaffung einer lernförderlichen IT-Infrastruktur an den Lübecker Schulen erfolgt ein Jahresbericht mit einer Zusammenfassung der durchgeführten organisatorischen und technischen Maßnahmen, sowie einem Ausblick auf die anstehenden Aufgaben und Projekte.

Bericht:
Bericht siehe Anlage 1

Anlagen:
1. Jahresbericht Schul-IT 2021
2. Anlage 5.1 Status Förderprogramme Stand Q1 2022
3. Anlage 5.2 Meilensteinübersicht
4. Anlage 5.3 Kompendium lernförderliche IT Infrastruktur HL

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK



Pädagogische Schul-IT

Jahresbericht 2021

Zentralisierung • Standardisierung • Professionalisierung

Eine lernförderliche IT-Infrastruktur für die Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Fachbereich Bildung und Kultur

Bereich Schule und Sport

Abteilung 4.401.1

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort 3
2. Organisatorisches 5
2.1. Kooperation Travekom 5
2.2. Förderprogramme 6
2.2.1. Digitalpakt Schule 6
2.2.2. Administratorenprogramm 6
2.2.3. Lehrer:innenendgeräte 7
2.2.4. Landesprogramm Leihgeräte für Schüler:innen 7
2.3. Medienwerkstatt 7
2.4. Medienkoordinator:innen 8
2.5. Standardisierter IT-Warenkorb 8
2.6. Kompendium lernförderliche IT-Infrastruktur 8
3. Technisches 9
3.1. Zentrale Systeme 9
3.1.1. Benutzer:innenverwaltung 9
3.1.2. BBB Videokonferenzsystem 10
3.1.3. OX Mail, Dateiablage und Online Office 10
3.1.4. Lernmanagementsystem 10
3.1.5. Knowledgebase / FAQ 11
3.1.6. Endgeräteverwaltung 11
3.1.7. Ticketsystem 11
3.1.8. WLAN-Verwaltung 12
3.2. lokale Systeme 12
3.2.1. Interaktive Displays 12
3.2.2. Internetanbindung / pädagogisches Landesnetz 13
3.2.3. LAN & WLAN 13
3.2.4. Lokale Schulserver 13
3.2.5. Computerräume / Ehemalige Landes- und Stadt-PCs 13
3.2.6. Schulgebundene mobile Endgeräte 14
3.2.7. Ladeinfrastruktur für mobile Endgeräte 14
4. Ausblick 2022 14
5. Anlagen 15
5.1. Übersicht Förderprogramme 15
5.2. Meilensteinübersicht Stand Q1 2022 15
5.3. Kompendium lernförderliche IT Infrastruktur 15

1. Vorwort

Basierend auf dem „Zielbild-Schul-IT“ des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur und dem Konzept „IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen“ des Instituts für Softwaretechnik und Programmiersprachen (ISP) der Universität zu Lübeck (VO/2016/04082) werden aktuell umfangreiche Maßnahmen zur Zentralisierung, Standardisierung und Professionalisierung der Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck umgesetzt. Gefördert werden die Maßnahmen größtenteils aus Mitteln des DigitalPakts Schule[1]. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden, wie auch in 2020, einzelne Maßnahmen vorgezogen oder im Ablaufplan geändert, um den Schulen Dienste und Infrastruktur für die Durchführung digitaler Angebote zur Verfügung zu stellen.
Die umgesetzten Maßnahmen setzten seit Beginn des Förderprogramms DigitalPakt Schule zunächst bei der LAN/WLAN-Infrastruktur an und konnten dort bereits auf Vorarbeiten der letzten Jahre aufbauen. Als nächster Schritt wurde mit der Ausstattung aller pädagogisch genutzten Räume mit Präsentationstechnik begonnen. Dabei wird auf die Ausstattung der Schulen mit digitalen Displays gesetzt. Mit der Koordination der Beschaffung und Umsetzung der Ausstattung mit digitalen Displays wurde die Travekom beauftragt (VO/2021/09984). So kann auch direkt die Integration der Geräte in die Support- und Wartungsinfrastruktur sichergestellt werden, mit deren Aufbau und Bereitstellung die Travekom bereits zuvor beauftragt wurde (VO/2020/09089). Zur Ausstattung der Schulen mit Endgeräten wurden durch Bund und Länder während der Corona-Pandemie Sofortausstattungsprogramme ins Leben gerufen, die die Ausstattung der Schulen mit Leihendgeräten für Schüler:innen möglich machten (siehe 2.3.2).

Wie auch das Vorjahr, war das Jahr 2021 durch die Corona-Pandemie geprägt. Einschränkungen des Präsenzunterrichts sorgten wie auch zuvor für eine große Nachfrage nach digitalen Lösungen für den schulischen Alltag. Dabei konnte auf Strukturen zurückgegriffen werden, die seit Beginn der Pandemie ausgebaut oder geschaffen wurden.
Im Jahr 2021 konnten Maßnahmen aus dem zweiten Sofortausstattungsprogramm für Endgeräte für Schüler:innen umgesetzt werden. Insgesamt haben die Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck seit 2020 nun mehr als 5.800 Endgeräte erhalten, die bei pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts an Schüler:innen verliehen werden können und sonst im Unterricht eingesetzt werden. Eine Support- und Wartungsstruktur für die Geräte sowie eine Hotline für Fragen rund um den Umgang damit wurde bereits im Vorjahr geschaffen und durch die Travekom bereitgestellt.

Ein weiterer Meilenstein in der fortlaufenden Digitalisierung der Schulen war die Eröffnung der Medienwerkstatt im August 2021. In der Medienwerkstatt werden u.a. Fortbildungen zu Endgeräten, Webkonferenzen und digitalen Displays angeboten. Damit wird nicht nur die technische Ausstattung der Schulen mit einer modernen IT-Infrastruktur sichergestellt, sondern es wurden auch Strukturen geschaffen, um Anwender:innen Sicherheit im Umgang mit Geräten und Anwendungen zu geben.

[1] Im Jahr 2019 trat die „Verwaltungsvereinbarung DigitalPakt Schule 2019 bis 2024“ in Kraft. Mit dem DigitalPakt Schule wurden bundesweit insgesamt 5 Milliarden Euro für die Digitalisierung der Schulen bereitgestellt. Die Hansestadt Lübeck erhält für die Schulen in ihrer Trägerschaft insgesamt rund 11,2 Millionen Euro.

Auch das Thema Endgeräte für Lehrer:innen wurde 2021 durch das Land Schleswig-Holstein auf den Weg gebracht und erste Endgeräte wurden durch Dataport an die Lehrkräfte ausgeliefert. Auf eine Kompatibilität der Geräte mit der Supportinfrastruktur der Hansestadt Lübeck wurde durch die Zusammenarbeit zwischen Schulträger und Schulen geachtet.

2. Organisatorisches

2.1. Kooperation Travekom

Mitte 2020 hat die Hansestadt Lübeck die Travekom mit der Bereitstellung einer Support- und Wartungsinfrastruktur für die IT der Lübecker Schulen beauftragt (VO/2020/09089). Dies umfasste im Zuge des Sofortausstattungsprogramms für Endgeräte für Schüler:innen zunächst diese Geräte. Langfristig soll eine Ausweitung auf weitere Geräte erfolgen, um den Schulen IT-Services aus einer Hand bereitstellen zu können. Daher wurde im Mai 2021 beschlossen, die Travekom im Rahmen des bestehenden Rahmenvertrages mit der zentralen Beschaffung für die standardisierte IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen zu beauftragen (VO/2021/09984). Dies betrifft im Zuge der Umsetzung des DigitalPakts Schule zunächst vor allem die digitalen Displays, mit denen alle pädagogisch genutzten Räume der Schulen ausgestattet werden sollen, die noch nicht über moderne Präsentationstechnik verfügen.
Mit der Beauftragung der Travekom sollen die bis dahin aufwendigen projektbezogenen Einzelbeauftragungen durch einen standardisierten IT-Warenkorb ersetzt werden und Beschaffungsvorgänge sollen so vereinfacht und schneller umsetzbar werden, was aufgrund der zeitlichen Befristung des Förderprogramms DigitalPakt Schule unabdingbar ist.
Die Beschaffungen erfolgen durch die Travekom unter Anwendung des Vergaberechts, die Finanzierung der Beschaffungen erfolgt weitestgehend durch Fördermittel des DigitalPakts Schule.
Zudem wurde die Travekom mit der Beschaffung, Einrichtung und zentralen Verwaltung der Geräte aus dem Sofortausstattungsprogramm II beauftragt, die so ebenfalls in die zuvor aufgebaute Infrastruktur integriert werden konnten (VO/2021/09930).

Dadurch, dass die Travekom auch den Support und die Wartung für die IT-Infrastruktur der Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck anbietet, können neu beschaffte Geräte direkt in die Support- und Wartungsinfrastruktur integriert werden. Dies erleichtert Support und Wartung und entlastet die Personalsituation beim Schulträger, wo sonst die zeit- und personalintensive Umsetzung der Einzelbeauftragungen und die Koordination der Installation lag.
Ein weiterer Meilenstein in der Kooperation mit der Travekom war die Eröffnung der Medienwerkstatt, worauf unter 2.4 noch näher eingegangen werden soll.

Des Weiteren stellt die Travekom nach wie vor die digitalen Dienste bereit, mit denen sie 2020 beauftragt wurde. Diese umfassen:

- das BigBlueButton Videokonferenzsystem zur pädagogischen Nutzung
- die Knowledgebase in Form einer FAQ-Webseite als Informationsplattform für Anwender:innen von luebeck.schule
- die Bereitstellung des zentralen Helpdesks mit Telefonhotline und Ticketsystem
- IT-Consulting nach Bedarf

2.2. Förderprogramme

Das bereits seit 2019 laufende Förderprogramm DigitalPakt Schule wird noch bis Ende 2024 umgesetzt. Aus den Fördermitteln dieses Programms werden vor allem LAN/WLAN-Infrastruktur und Präsentationstechnik sowie Serverinfrastruktur finanziert. Hinzugekommen sind außerdem Förderprogramme für Endgeräte für Schüler:innen und Lehrer:innen sowie ein Programm zur Förderung der Geräteadministration.

2.2.1. Digitalpakt Schule

Im Rahmen des DigitalPakts Schule erhält die Hansestadt Lübeck rund 7,4 Millionen Euro für die allgemeinbildenden und rund 3,8 Millionen Euro für die berufsbildenden Schulen. Mit den Mitteln des DigitalPakts Schule soll ein einheitlicher Standard in der IT-Ausstattung der Lübecker Schulen erreicht werden. Dabei wurde zunächst das vorgeschriebene Stufenprinzip in der Planung berücksichtigt, d.h. dass zunächst alle Schulen mit WLAN/LAN auszustatten sind, bevor Präsentationstechnik beantragt werden kann (siehe auch VO/2019/07671).
Im Jahr 2021 wurde die Ausbau der LAN/WLAN-Struktur weiter vorangebracht und es konnten weitere Schulen mit interaktiven Displays ausgestattet werden. Abweichungen vom Stufenprinzip waren aufgrund laufender Baumaßnahmen oder aufgrund von Dringlichkeit möglich.
Das Stufenprinzip für Präsentationstechnik fiel durch die Novellierung der Förderrichtlinie im November 2021 weg.
Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen wurde der aktuelle Stand der jeweiligen Schule basierend auf der aktuellen Ausstattung der entsprechenden Schule berücksichtigt.

2.2.2. Administratorenprogramm

Im Juni 2021 trat die Förderrichtlinie zur Vergabe der Finanzhilfe aus der Zusatz-Verwaltungsvereinbarung „Administration“ zum DigitalPakt Schule 2019 bis 2024 an die Träger der Schulen und der Pflegeschulen, „Landesprogramm DigitalPakt SH – Administration“, in Kraft. Die Hansestadt Lübeck erhält daraus 897.636,19 Euro für die Schulen in ihrer Trägerschaft. Das Programm wurde als Förderprogramm während der Corona-Pandemie ins Leben gerufen, um die Administration der digitalen Technik, die auch im Rahmen der Sofortausstattungsprogramme angeschafft wurde, aufzubauen und zu professionalisieren.
Die Hansestadt Lübeck finanziert aus den Mitteln des Programms die professionelle Administrations- und Supportstruktur, die durch die Travekom zur Verwaltung der Geräte aus den Sofortausstattungsprogrammen aufgebaut wurde, laufend erweitert wird und langfristig auch weitere Geräte, darunter die interaktiven Displays, in den Schulen verwalten soll. Zudem sollen aus dem Programm Kosten für technische Weiterbildungen von städtischen Mitarbeiter:innen der Schul-IT übernommen werden. Im Rahmen des Förderprogramms tragen Schulträger zehn Prozent der Kosten als Eigenanteil. Die tatsächlichen Kosten der zentralen Geräteverwaltung sowie des Supports sind höher als die dafür verfügbaren Fördermittel und werden von der Hansestadt Lübeck getragen.

2.2.3. Lehrer:innenendgeräte

Ebenfalls im Jahr 2021 wurde durch die Landesregierung ein Programm zur Ausstattung der Lehrkräfte mit Endgeräten auf den Weg gebracht. In Abstimmung mit den Schulträgern bestellen die Schulen die Lehrer:innenendgeräte direkt bei dem Landesdienstleister Dataport. Das Land übernimmt die Grundkonfiguration der Geräte und die zentrale Administration. Die Hansestadt Lübeck befindet sich in enger Abstimmung mit verschiedenen Akteuren zu diesem Thema, da verschiedene organisatorische und finanzielle Punkte als noch klärungsbedürftig gesehen werden. Die Abstimmung der Schulen mit den Schulträgern vor der Bestellung ist dennoch wichtig, um eine Kompatibilität der Geräte mit der durch den Schulträger zur Verfügung gestellten Infrastruktur sicherzustellen.

2.2.4. Landesprogramm Leihgeräte für Schüler:innen

Im Rahmen des Landesprogramms zur Ausstattung von Schüler:innen mit Leihgeräten (Sofortausstattungsprogramm II) konnten durch die Hansestadt Lübeck weitere Endgeräte für Schüler:innen beschafft werden, die über kein Gerät zur Teilnahme am digitalen Unterricht während pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts verfügen.
Die Hansestadt Lübeck erhielt für die Schulen in ihrer Trägerschaft aus dem Sofortausstattungsprogramm II rund 1,5 Millionen Euro von denen 3.125 Geräte beschafft wurden. Mit der Beschaffung, Einrichtung und zentralen Verwaltung der Geräte wurde, wie auch bei den Geräten aus dem ersten Sofortausstattungsprogramm im Jahr 2020, die Travekom beauftragt (VO/2021/09930).
Seit 2020 konnten also insgesamt mehr als 5.800 Endgeräte für Schüler:innen bereitgestellt werden, die bei pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts an Schüler:innen verliehen werden konnten und den 2020 von den Schulen gemeldeten Bedarf an Endgeräten abdecken. Nach der Rückkehr zum Präsenzunterricht verblieben die Geräte in den Schulen und können im Unterricht eingesetzt werden.

2.3. Medienwerkstatt

Im August 2021 eröffnete die Medienwerkstatt der Stadtwerke Lübeck als zentraler Ort zum Ausprobieren und Entdecken moderner Medien und digitaler Technologien. Die Medienwerkstatt ist Teil der Digitalisierungsstrategie der Hansestadt Lübeck und entstand in Zusammenarbeit mit der Travekom, die als Tochterunternehmen der Stadtwerke Lübeck für den Betrieb der Medienwerkstatt verantwortlich ist. Zum Angebot der Medienwerkstatt gehören unter anderem Angebote für Lehrkräfte, um technische Weiterbildungen zu den digitalen Displays, die im Rahmen des DigitalPakts Schule aktuell beschafft werden, anbieten zu können. Aber auch Fortbildungen zu den durch die Hansestadt Lübeck bereitgestellten Online-Diensten für Schulen in ihrer Trägerschaft werden angeboten und bilden so einen wichtigen Baustein in der Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck.
Durch die Angebote der Medienwerkstatt können Lehrkräfte neue digitale Technik ausprobieren und kennenlernen. So soll ein vertrauter Umgang mit der durch den Schulträger bereitgestellten

digitalen Infrastruktur sichergestellt werden, um digitale Technik und Anwendungen im Unterricht bestmöglich nutzen zu können. Darüber hinaus bietet die Medienwerkstatt einen Gruppenarbeitsraum, ein „Lab“ als kreativer Experimentierraum und ein digitales Klassenzimmer für Fortbildungen. Aufgrund der Corona-Pandemie konnten Präsenzangebote teils nur eingeschränkt stattfinden, aber auch digitale Angebote gehören zum Portfolio der Medienwerkstatt und konnten durch Lehrkräfte genutzt werden.

2.4. Medienkoordinator:innen

Die Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck wurden durch den Schulträger aufgefordert, Medienkoordinator:innen zu benennen, die als zentrale Ansprechpartner für digitale Themen agieren. Durch die Medienkoordinator:innen können auch Tickets bei der Supporthotline der Travekom eingereicht werden. Durch dieses Konzept soll erreicht werden, dass Anfragen und Meldungen der Schulen zentral durch eine Person erfolgen und dies auch nur, wenn das Problem vor Ort nicht selbst lösbar war. Für Medienkoordinator:innen wurde im Jahr 2021 ein erste Workshops in der Medienwerkstatt angeboten, wo es um die medienkonzeptionelle Arbeit in den Schulen sowie die durch den Schulträger bereitgestellte Infrastruktur und allgemeine Themen der Digitalisierung ging.
Die Zusammenarbeit mit den Medienkoordinator:innen als zentrale Ansprechpartner:innen für digitale Themen der Schulen hat sich bewährt und für einen regelmäßigen Austausch mit dem Schulträger gesorgt.

2.5. Standardisierter IT-Warenkorb

Wie bereits unter 2.1 dieses Berichts erwähnt, wurde die Travekom im Mai 2021 im Rahmen des bestehenden Rahmenvertrages mit der zentralen Beschaffung und damit verbundenen weiteren Leistungen für die standardisierte IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen beauftragt (VO/2021/09984). Dies betrifft im Zuge der Umsetzung des DigitalPakts Schule zunächst vor allem die digitalen Displays. Ziel ist es jedoch, einen standardisierten IT-Warenkorb zu schaffen, der als Grundlage für eine zentralisierte Beschaffung dienen soll. Die Komponenten, die in dem Warenkorb enthalten sein sollen, setzen sich aus Infrastruktur (z.B. Verkabelung), aktiven Komponenten (z.B. interaktive Displays) und Dokumentation (z.B. Netzwerkdokumentation) zusammen und sollen zentral durch die Travekom beschafft und konfiguriert bereitgestellt werden, um aufwendige Einzelbeschaffungen und -installationen durch den Schulträger zukünftig zu vermeiden (VO/2021/09984).

2.6. Kompendium lernförderliche IT-Infrastruktur

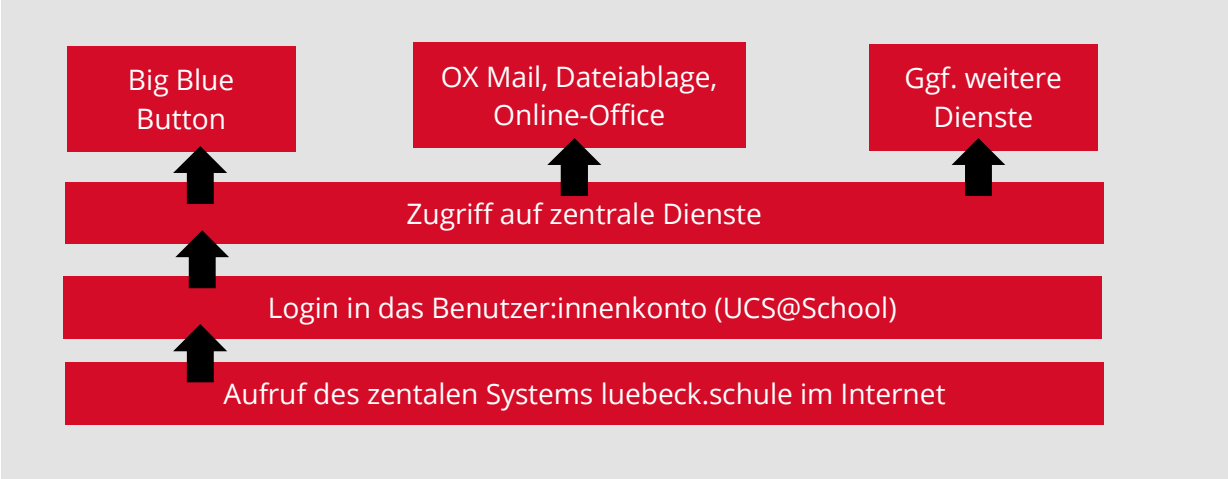
Im April 2021 wurde durch den Schulträger das Kompendium für eine lernförderliche IT-Infrastruktur für die Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck erstellt und den Gremien im Mai 2021 vorgelegt (VO/2021/09984). In dem Dokument werden zentrale Punkte der Umsetzung und Nutzung der lernförderlichen IT-Infrastruktur der Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck vorgestellt. Grundlage für das Dokument bilden u.a. das Konzept „IT-

Infrastruktur an Lübecker Schulen“ des Instituts für Softwaretechnik und Programmiersprachen (ISP) der Universität zu Lübeck (VO/2016/04082), das Zielbild Schul-IT des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur sowie aktuelle Entwicklungen und technische Gegebenheiten. Das Kompendium dient auch als Grundlage für die zentrale Beschaffung standardisierter IT-Infrastruktur durch die Travekom (siehe 2.5) und wird laufend an aktuelle Entwicklungen und technische Gegebenheiten angepasst.

3. Technisches

3.1. Zentrale Systeme

Die zentralen Systeme, die im Jahr 2020 seit Beginn der Corona-Pandemie kurzfristig aufgebaut und zur Verfügung gestellt wurden, wurden im Jahr 2021 weiter ausgebaut. Zentraler Zugriffspunkt für verschiedene Dienste ist das Lübecker Schulportal luebeck.schule, das über das Internet erreichbar ist und somit auch während pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts nutzbar war.[2] Sämtliche Dienste werden von der Travekom als zentraler Dienstleister für die Umsetzung der Lübecker Schul-IT betrieben.



Grafik 1: Aufbau der zentralen Schulträgerlösung luebeck.schule

Ursprünglich war erst eine spätere Bereitstellung des Systems geplant (siehe 3.1.3), dies wurde aber aufgrund der Corona-Pandemie vorgezogen, um schnell Lösungen für digitalen Unterricht bereitzustellen.

3.1.1. Benutzer:innenverwaltung

Die zentrale Benutzer:innenverwaltung ist ein wichtiger Baustein zur Nutzung der Open Source Schulträgerlösung UCS@School und der darin befindlichen Dienste, da der zentrale Zugriff auf alle Dienste auf luebeck.schule über den Login in die zentrale Benutzer:innenverwaltung erfolgt.

[2] Schulen der Pilotphase (siehe 3.1.3) nutzen weiterhin schule.luebeck. Eine Migration der Schulen der Pilotphase in das Schulträgerportal luebeck.schule ist für 2022 geplant.

Die zentrale Datenhaltung ermöglicht eine zentrale Verwaltung der Benutzer:innenkonten für verschiedenste pädagogische Dienste. Da auch das Schulportal des Landes auf UCS@School basiert, wird die Schaffung einer Schnittstelle zwischen den Benutzer:innenverwaltungen beider Portale weiterhin angestrebt. Dazu befindet sich die Hansestadt Lübeck im Austausch mit den verantwortlichen Stellen des Landes.

3.1.2. BBB Videokonferenzsystem

Mit Big Blue Button (BBB) steht den Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck ein Videokonferenzsystem zur pädagogischen Nutzung zur Verfügung. Das Videokonferenzsystem auf Basis von Open Source ist, wie die anderen Dienste auch, über luebeck.schule zu erreichen. Die Medienwerkstatt (siehe 2.3) bietet Schulungen zu BBB an, um Nutzer:innen mit dem System vertraut zu machen und einen bestmöglichen Einsatz für unterrichtliche Zwecke zu ermöglichen.

3.1.3. OX Mail, Dateiablage und Online Office

Von 2016 bis 2019 lief eine Pilotphase zur Erprobung eines zentralen Serversystems an vier Lübecker Schulen. Auf Basis des Konzeptes des Instituts für Softwaretechnik und Programmiersprachen (ISP) der Universität zur Lübeck wurde OpenXchange im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie als pädagogisches E-Mailsystem, Dateiablage und Online-Office System basierend auf Erkenntnissen der Pilotphase kurzfristig allen Schulen bereitgestellt. Eine Ausrollung auf alle Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck war ursprünglich zu einem späteren Zeitpunkt geplant, wurde aber aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts vorgezogen. Auch im Jahr 2021 wurden die zentralen Dienste E-Mail, Dateiablage und Online-Office System von den teilnehmenden Schulen genutzt. Das System konnte zudem weiter ausgebaut werden und wird von den Schulen auch nach der Rückkehr zum Präsenzunterricht weiterhin genutzt. Die Schüler:innen und Lehrer:innen der teilnehmenden Schulen erhalten durch den Zugriff auf das zentrale System eine E-Mailadresse und Zugriff auf das OpenXchange E-Mailpostfach inkl. Dateiablage und Online-Office. Aktuell sind 16.200 Userlizenzen für das System aktiv.

3.1.4. Lernmanagementsystem

Die Möglichkeit zur Einbindung eines zentralen Lernmanagementsystems für Lübecker Schulen wird weiterhin geprüft, um dies bei Bedarf der Schulen umsetzen zu können. Basis für die Konzeptionierung ist die erweiterte Schulträgerlösung des Landes, wo u.a. ein Forum und Kurssystem vorgesehen ist. Das Land stellte den Schulen 2020 aufgrund der Corona-Pandemie kurzfristig itslearning als Lernmanagementsystem kostenlos im Schulportal des Landes bereit. Das IQSH bietet dazu Fortbildungen an. Daher wurde seitens der Hansestadt Lübeck zunächst kein kurzfristiger Bedarf an der Schaffung einer Lernmanagementsystemlösung gesehen.

3.1.5. Knowledgebase / FAQ

Zur Unterstützung der Supporthotline der Travekom wurde 2020 eine Informationsplattform unter faq.luebeck.schule geschaffen um einen zentralen Ort für Anleitungen, Hilfestellungen und Dokumentationen zu schaffen und um sowohl Lehrkräften, Schüler:innen als auch Erziehungsberechtigten Informationen rund um die Schul-IT der Lübecker Schulen bereitzustellen. Die „Frequently Asked Questions“ (FAQ)- Seite wird inhaltlich von der Travekom verwaltet und laufend erweitert. Auch Anleitungen zur Inbetriebnahme der Endgeräte aus den Sofortausstattungsprogrammen befinden sich auf der Seite und entlasten so die Supporthotline. Im Jahr 2021 besuchten insgesamt rund 17.100 Besucher:innen die Seite faq.luebeck.schule.

3.1.6. Endgeräteverwaltung

Die aus dem Sofortausstattungsprogramm II angeschafften Geräte wurden von der Travekom in die zentrale Endgeräteverwaltung integriert, die im Rahmen des ersten Sofortausstattungsprogramms aufgebaut wurde. Die Endgeräteverwaltung soll an die zentrale Benutzer:innenverwaltung angebunden werden und sowohl Endgeräte mit iOS als auch mit Windows verwalten. Der Vorteil in der zentralen Endgeräteverwaltung liegt in der Entlastung der Schulen bei der Wartung und Verwaltung der Geräte, da Updates automatisch ausgeführt werden und Software zentral bereitgestellt und auf die Geräte aufgespielt wird. Außerdem sollen sich Benutzer:innen langfristig direkt mit ihren Logindaten in der zentralen Verwaltung an dem Gerät anmelden können und es so personalisiert nutzen können. Auch eine Sperrung von gestohlenen Geräten ist über das zentrale Management möglich. Endgeräte, die die Schulen unabhängig von den Sofortausstattungsprogrammen angeschafft haben und aktuell noch von externen Dienstleistern oder selbst verwaltet werden, sollen zukünftig auch zentral von der Travekom verwaltet werden. Die Migration der Geräte in die Verwaltung der Travekom ist angelaufen und wird fortgesetzt. Abweichungen von der zentralen Verwaltung der Travekom sind nach Rücksprache mit dem Schulträger möglich, wenn das Medienkonzept der Schulen dies unbedingt erfordert.

3.1.7. Ticketsystem

Im Rahmen des Supportauftrages der Travekom wurde bereits 2020 ein zentrales Ticketsystem bereitgestellt, um einen Überblick über die anfallenden Supportmeldungen zu erhalten und Schulen eine zentrale Adresse für Supportanfragen bereitzustellen. Die Medienkoordinator:innen der Schulen können ein Ticket eröffnen und so einen Supportfall melden. Durch die zentrale Lösung und Bearbeitung können Supportfälle besser koordiniert und bearbeitet werden. Dies entlastet auch das Personal im Bereich Schule und Sport, da viele Tickets bereits durch den Support der Travekom gelöst werden können und nur in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, an die Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck weitergeleitet werden. Die Art, Bearbeitungsdauer, Laufzeit der Tickets, sowie die jeweilige Problemlösung sind sowohl für künftige Anpassungen des zentralen Schul-IT-Supports, sowie für entsprechende Anpassungen an

den IT-Systemen von grundlegender Entscheidung. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 813 Tickets über das Ticketsystem aufgegeben.

3.1.8. WLAN-Verwaltung

Die Integration der vorhandenen WLAN-Installationen in den zentralen WLAN-Controller wurde auch im Jahr 2021 weiter vorangetrieben. Zum aktuellen Zeitpunkt sind bereits 47 Standorte an dem zentralen WLAN-Controller angebunden. Durch den zentralen WLAN-Controller können jederzeit WLAN-Status und Auslastung zentral eingesehen werden und verschiedene Einstellungen zentral vorgenommen werden. So können Probleme schneller identifiziert und gelöst werden.

3.2. lokale Systeme

3.2.1. Interaktive Displays

Gemäß Ausstattungskonzept sollen mit den Mitteln aus dem Digitalpakt Schule sukzessive alle Klassen- und Fachräume der Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck mit interaktiven 86“ Displays ausgestattet werden. Die Displays werden die Kreidetafeln ersetzen und sind im Unterricht vielseitig einsatzbar. Um weitere Nutzungsszenarien abseits der digitalen Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, sind die Displays mit magnetischen Whiteboard-Tafelflügeln ausgestattet.

Im Mai 2021 wurde beschlossen, die Travekom im Rahmen des bestehenden Rahmenvertrages mit der zentralen Beschaffung für die standardisierte IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen zu beauftragen (VO/2021/09984). Dies betrifft im Zuge der Umsetzung des DigitalPakts zunächst vor allem die digitalen Displays. Die Umsetzung der Ausstattung der Schulen erfolgte dabei zunächst gemäß Förderrichtlinie des DigitalPakts Schule nach dem Stufenprinzip (siehe 2.2.1), Abweichungen waren jedoch möglich, sofern eine bauliche oder andere Dringlichkeit gegeben war. Durch die Novellierung der Förderrichtlinie im November 2021 wurde das Stufenprinzip für Präsentationstechnik aufgehoben. Im Jahr 2021 konnten 338 Displays in pädagogisch genutzten Räumen an 32 Schulstandorten installiert werden. Technische Einführungen zur Nutzung des Displays werden durch die Medienwerkstatt angeboten (siehe 2.3).

3.2.2. Internetanbindung / pädagogisches Landesnetz

Im Sinne der Standardisierung wurden im Jahr 2021 weitere der in den Schulen zum Einsatz kommenden Internetrouter durch einen einheitlichen Standard ersetzt und der pädagogische Internetzugang über den vom Land bereitgestellten Glasfaseranschluss eingerichtet. In der Standardkonfiguration ist der Parallelbetrieb der vorhandenen Internetanschlüsse der Telekom mit dem Landesnetz vorgesehen, um im Falle eines Ausfalles des Landesnetzes dennoch Internetzugang zu haben. Zum aktuellen Zeitpunkt wurden bereits fast alle Standorte auf den pädagogischen Landesnetzanschluss umgestellt. Des Weiteren soll die Einrichtung und Konfiguration der Router in den Schulen im Rahmen des standardisierten IT-Warenkorbs und basierend auf dem Rahmenvertrag zukünftig ebenfalls durch die Travekom übernommen werden. Der Leistungsschein befindet sich in Vorbereitung. Zum Jahresende 2021 wurde durch das Land Schleswig-Holstein eine Kostenübernahme für notwendige Bandbreitenerhöhungen der pädagogischen Internetanschlüsse beschlossen.

3.2.3. LAN & WLAN

Im Rahmen von Sanierungen und Erweiterungen wurde die LAN- und WLAN-Infrastruktur der Schulen im Jahr 2021 laufend verbessert und erneuert. Bis auf einige, aus baulicher Sicht problematische Standorte, kann an allen Schulen in allen pädagogisch genutzten Räumen auf ein WLAN zugegriffen werden. Im Rahmen des standardisierten IT-Warenkorbs und basierend auf dem Rahmenvertrag werden die noch fehlenden Bereiche zukünftig ebenfalls durch die Travekom mit LAN & WLAN ausgestattet. Der Leistungsschein befindet sich in Vorbereitung

3.2.4. Lokale Schulserver

Das Konzept des ISP der Universität zu Lübeck basiert auf einer Kombination aus einem zentralen Schulträgerserver mit lokalen Schulservern, um in den Schulnetzwerken zusätzliche lokale Dienste wie Windows, LAN/WLAN-Anmeldungen oder Speicherplatz für lokale Dateiablagen bereitstellen zu können. Die Ausstattung mit lokalen Schulservern soll zukünftig im Rahmen des standardisierten Warenkorbs und basierend auf dem Rahmenvertrag durch die Travekom durchgeführt werden. Der Leistungsschein befindet sich in Vorbereitung.

3.2.5. Computerräume / Ehemalige Landes- und Stadt-PCs

Im Jahr 2021 konnten 142 stationäre Arbeitsplätze in Schulen mit ehemaligen Landesrechnern ausgestattet werden, die zuvor entsprechend aufbereitet wurden. Zudem wurde die Aufbereitung und Auslieferung von 500 ehemaligen städtischen PCs durch die Travekom beauftragt und abgeschlossen. Durch die Wiederaufbereitung von bereits genutzten PCs werden nicht nur die Kosten pro Arbeitsplatz um mehr als die Hälfte gesenkt, auch im Sinne der Nachhaltigkeit ist die Aufbereitung von PCs zur schulischen Nutzung eine sinnvolle Alternative zur Neuanschaffung.

3.2.6. Schulgebundene mobile Endgeräte

Im Rahmen des Sofortausstattungsprogramms II wurden 3.125 weitere schulgebundene, mobile Endgeräte angeschafft, die bei eingeschränktem Präsenzunterricht an Schüler:innen verliehen werden können. Für die Endgeräte wird aus städtischen Mitteln passende Ladeinfrastruktur bereitgestellt (siehe 3.2.7).

3.2.7. Ladeinfrastruktur für mobile Endgeräte

Im Jahr 2021 wurde die Travekom auf Grundlage des Rahmenvertrags mit der Prüfung der Umsetzbarkeit, Beschaffung und Einrichtung von 110 Lademöglichkeiten für iPads aus den Sofortausstattungsprogrammen und 50 Lademöglichkeiten für Notebooks beauftragt. Pro Lademöglichkeit können jeweils mehrere Geräte gleichzeitig aufgeladen werden. Das Gesamtvolumen beider Aufträge umfasste rund 300.000 Euro.

4. Ausblick 2022

Bis Ende 2022 sind gemäß Förderrichtlinie alle Anträge für Fördermittel aus dem DigitalPakt Schule zu stellen. Dementsprechend liegt der Fokus im Jahr 2022 auf der Planung und Umsetzung der Maßnahmen, die bis Ende 2024 aus Mitteln des DigitalPakt Schule gefördert werden sollen. Dies betrifft abschließende LAN/WLAN-Maßnahmen sowie Präsentationstechnik und die lokale Serverinfrastruktur.
Die Zusammenarbeit mit der Travekom soll im Jahr 2022 weiter vertieft werden, um den Schulen einen zentralen Ansprechpartner für die gesamte Themenbreite der schulischen IT bereitstellen zu können und um die zentrale Verwaltung der schulischen IT-Infrastruktur aus einer Hand anzubieten. Dazu sollen vor allem die Themen Netzwerktechnik und Serverinfrastruktur weiter vorangebracht und zeitnah durch die Travekom auf Grundlage des bestehenden Rahmenvertrags übernommen werden. Auch das Thema Ladeinfrastruktur für die in den Schulen befindlichen Endgeräte wird 2022 weiterverfolgt. Eine Herausforderung ist dabei vor allem der Umgang mit sanierungsbedürftigen Stromnetzen.
Des Weiteren sollen weitere Endgeräte in den Schulen, die aktuell noch durch externe Dienstleister verwaltet werden, gemäß Zielbild in das zentrale Management der Travekom überführt werden. Für das Thema kostenpflichtige Apps soll im Jahr 2022 ein Standartprozess für durch die Travekom verwalteten Geräte entwickelt werden, um Schulen eine einfache Beschaffung solcher Apps zur pädagogischen Nutzung zu ermöglichen.
In der Medienwerkstatt sollen parallel zu der Ausstattung der Schulen mit interaktiven Displays auch weiterhin technische Einführungen stattfinden, um Anwender:innen Grundlagenkenntnisse und erweiterte Kenntnisse im Umgang mit der Technik zu vermitteln.

Zudem sollen Mitte 2022 die Arbeiten an dem Medienentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck abgeschlossen werden. Aufgrund der Corona-Pandemie und zahlreicher vorgezogener Maßnahmen sowie kurzfristig bekannt gegebener Förderprogramme, wurde der Plan in den vergangenen Jahren laufend aktualisiert, um aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Auch das Thema der nachhaltigen Ausstattung von Schüler:innen mit Endgeräten soll darin thematisiert werden.

5. Anlagen

5.1. Übersicht Förderprogramme

Zur Übersicht der laufenden und abgeschlossenen Förderprogramme sind der aktuelle Status, sowie wichtige Kennzahlen der Förderprogramm in einer Übersicht zusammengefasst.
Dateiname: Anlage 5.1 - Status Förderprogramme Stand Q1 2022.xlsx

5.2. Meilensteinübersicht Stand Q1 2022

Zur Übersicht der verschiedenen Handlungsstränge und Abläufe sind in der Meilensteinübersicht die groben Ziele der jeweiligen Themengebiete aufgelistet. Der zeitliche Ablauf dient der grundsätzlichen Orientierung und ist abhängig von den jeweiligen Ressourcen. Lediglich die orangefarbenen Termine sind feste Deadlines und beruhen auf der Förderrichtlinie des Digitalpaktes.
Dateiname: Anlage 5.2 - Meilensteinübersicht Stand Q1 2022.xlsx

5.3. Kompendium lernförderliche IT Infrastruktur

Kompendium zur Umsetzung und Nutzung lernförderlicher IT-Infrastruktur der Hansestadt Lübeck (Stand 06/2022).
Dateiname: Anlage 5.3 – Kompendium lernförderliche IT-Infrastruktur.pdf

Status Förderprogramme Schul-IT - Stand Januar 2022

	Digitalpakt	Digitalpakt Zusatzvereinbarung Sofortausstattungsprogramm	Landeserweiterung Digitalpakt Zusatzvereinbarung Sofortausstattungsprogramm	Digitalpakt Zusatzvereinbarung Administrationsprogramm
Status	läuft	abgeschlossen	abgeschlossen	ausstehend
Laufzeit von	16.05.2019	16.03.2020	16.03.2020 (Rückwirkend)	03.06.2020 (Rückwirkend)
Laufzeit bis	31.12.2024	30.09.2020	30.06.2022	15.05.2024
Gesamtsumme HL	11.222.772,95 €	1.410.571,15 €	1.491.865,23 €	897.636,19 €
in Beantragung	197.698,27 €	1.410.571,15 €	1.491.865,23 €	542.796,19 €
verausgabt	3.500.000,00 €	1.408.986,91 €	1.491.865,23 €	72.313,92 €
davon abgerechnet	197.698,27 €	1.408.986,91 €	1.491.865,23 €	72.313,92 €
Restsumme	7.722.772,95 €	1.584,24 €	- €	825.322,27 €
Restbudget in %	69%	0,1%	0,0%	92%
Restlaufzeit in %	45%	abgeschlossen	abgeschlossen	49%

Umsetzungsplanung lernförderliche IT-Infrastruktur	2020				2021				2022				2023				2024				2025		Meilensteine
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	
AP 1 - WLAN und LAN																							
Abschließende Verkabelung vor Ort																							Technik zur Bereitstellung von LAN und WLAN ist in allen Schulen verfügbar
Übernahme Netzwerkarbeiten durch Travekom											30. Sep.												Die Travekom agiert als zentraler Point of Contact für Schulen und koordiniert die Netzwerkarbeiten
Wartung und Instandhaltung LAN/WLAN																							LAN und WLAN Technik wird laufend gewartet
Umzug in den WLAN-Controller																							Alle WLANs sind im zentralen Controller verfügbar
Wartung und Instandhaltung WLAN-Controller																							Die Verfügbarkeit der WLANs ist sichergestellt
Anbindung an Landesnetz																							Die Anbindung an das pädagogische Landesnetz ist abgeschlossen
Wartung und Instandhaltung Landesnetz																							Die Verfügbarkeit des Landesnetzes wird durch Wartungsaufgaben unterstützt.
Erhebung und Austausch 100 Mbit Switches																							Alle Schulen verfügen über 100 Mbit Switches
AP 2 Präsentationstechnik																							
Erstellung einer Marktübersicht																							Eine Übersicht mit 5 Geräten verschiedener Hersteller ist erstellt
Definition der Beschaffungsvorgänge																							Der Vorgang für die Beschaffung von Präsentationstechnik ist definiert
Erprobung verschiedener Geräte in der Praxis																							Erfahrungen aus dem Praxiseinsatz in Schulen liegen für 3 Geräte vor
Vergabe des Beschaffungsprozesses an Travekom																							Die Travekom übernimmt die Beschaffung der Präsentationstechnik
Beteiligung der zuständigen Gremien/Stellen																							Beteiligte Gremien und Stellen werden, sofern erforderlich, laufend eingebunden
Beschaffung der Geräte																							Der Beschaffungsvorgang ist abgeschlossen
Begehungen vor Ort durch Travekom																							Begehungen vor Ort durch Travekom sind abgeschlossen
Erstellung eines Ausrollungsplans																							Ein Ausrollungsplan für die Installation der Präsentationstechnik ist erstellt
Installation der Geräte																							Die interaktiven Displays sind installiert und einsatzbereit
Zentrales Gerätemanagement durch Travekom																							Die interaktiven Displays werden zentral durch die Travekom verwaltet
Durchführung technischer Schulungen																							Technische Schulungen sind für alle interessierten Schulen durchgeführt
AP 3 Medienentwicklungsplanung																							
Einholung und Auswertung der Medienkonzepte																							Der Großteil der schulischen Medienkonzepte liegt vor und ist ausgewertet
Beratung der Schulen bei der Medienplanung																							Schulen werden bei Bedarf fortlaufend bei der Erstellung und Fortschreibung von Medienkonzepten sowie zu Fragen rund um die Förderprogramme beraten
Erarbeitung eines Medienentwicklungsplans																							Der erste Entwurf des Medienentwicklungsplans ist erstellt
Beteiligung der zuständigen Gremien																							Der Medienentwicklungsplan ist den zuständigen Gremien vorgestellt
Erarbeitung eines Schulungskonzept für den pädagogischen Einsatz der beschafften Geräte																							Ein Schulungskonzept für den Einsatz der beschafften Geräte liegt vor
Durchführung medienpädagogischer Schulungen in Zusammenarbeit mit externen Stellen (AP 4)																							Technische Schulungen sind in Zusammenarbeit mit externen Stellen durchgeführt
Fortschreibung der Medienentwicklungsplanung																							Der Medienentwicklungsplan wird basierend auf laufenden Entwicklungen fortgeschrieben
AP 4 Medienwerkstatt																							
Erarbeitung eines Konzepts für die Medienwerkstatt in enger Zusammenarbeit mit externen Akteuren																							Das mit allen beteiligten Akteuren erarbeitete Konzept für die Medienwerkstatt liegt vor
Konzeption von mind. 3 Angeboten für Lübecker Schulen in Zusammenarbeit mit externen Akteuren																							Konzepte für 3 Angebote der Medienwerkstatt für Lübecker Schulen sind erstellt und liegen zur Umsetzung bereit
Eröffnung der Medienwerkstatt							31. Aug.																Die Medienwerkstatt ist eröffnet
Auswertung der Ist-Zustände des Medieneinsatzes an Lübecker Schulen (AP 3)																							Die Auswertung der Ist-Zustände der Lübecker Schulen ist abgeschlossen und in die Angebotserstellung mit eingeflossen
Fortschreibung der Angebotsplanung und -bereitstellung																							Die Angebotsplanung und -bereitstellung wird laufend fortgeschrieben
AP 5 Zentrale Dienste																							
Bereitstellung einer zentralen UCS Instanz mit OX und Filewave																							Die zentrale UCS Instanz mit OX ist bereitgestellt und wird eingesetzt
Bereitstellung Big Blue Button																							Big Blue Button und bereitgestellt und wird eingesetzt
Übernahme der Bereitstellung zentraler Dienste durch Travekom																							Die Travekom betreibt die zentralen Dienste im Auftrag der Hansestadt Lübeck
Installation / Anbindung lokaler Server durch Travekom																							Lokale Server sind installiert und an die zentralen Dienste angebunden
Anbindung weiterer Dienste / Anbindung an Landesdienst																							Weitere Dienste werden laufend an zentrale Dienste angebunden.
AP 6 Support																							
Erarbeitung eines Supportkonzepts																							Das Supportkonzept ist erstellt und von entsprechenden Stellen verabschiedet
Beteiligung der zuständigen Gremien																							Die zuständigen Gremien haben ihre Zustimmung erteilt
Vergabe des Supports an die Travekom																							Die Travekom hat den Support der Schul-IT übernommen
Bereitstellung einer Hotline & Ticketsystems durch Travekom																							Eine zentrale Hotline mit Ticketsystem ist bereitgestellt und in den laufenden Betrieb übergegangen
Klärung der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Land und Kommunen																							Die Supportzuständigkeiten zwischen Land und Kommunen sind definiert
AP 6.1 Administrator:innenprogramm																							
Mittelbeantragung und Durchführung der Maßnahmen						12. Jul.														31. Dez.			Mittel aus dem Administrator:innenprogramm sind beantragt
Endgeräteverwaltung durch Travekom (AP 7)																							Die Endgeräteverwaltung durch die Travekom (AP 7) ist durch die Projektmittel finanziert
Interne Fortbildungen																				31. Dez.			Interne Fortbildungen sind abgeschlossen
Verwendungsnachweis																						16. Mai.	Verwendungsnachweis liegt dem Land vor
AP 7 Endgeräte																							
Bedarfsabfrage bei den Schulen für Geräte zur Teilnahme am Distanzunterricht während der Corona-Pandemie																							Die Bedarfsabfrage bei den Schulen für Endgeräte für Schüler:innen zur Teilnahme am Distanzunterricht ist abgeschlossen
Beantragung von Mitteln im Rahmen der Sofortausstattungsprogramme I und II																							Die Mittel aus dem Sofortausstattungsprogramm I und II sind beantragt und ausgezahlt
Beteiligung der zuständigen Gremien																							Die zuständigen Gremien haben ihre Zustimmung zu der Vergabe an die Travekom erteilt
Vergabe der Beschaffung von Endgeräten aus den Sofortausstattungsprogrammen an die Travekom			31. Jul.		31. Mrz.																		Die Travekom ist mit der Beschaffung von Endgeräten aus dem Sofortausstattungsprogramm I und II beauftragt
Auslieferung der Endgeräte aus Sofortausstattungsprogrammen																							Die Endgeräten aus dem Sofortausstattungsprogramm I und II sind an die Schulen ausgeliefert und einsatzbereit
Einbindung der Endgeräte in zentrale Infrastuktur																							Die Endgeräten aus dem Sofortausstattungsprogramm I und II sind in die zentrale Infrastruktur eingebunden
Clientmanagement durch die Travekom																							Die Travekom ist mit dem Clientmanagement für die Endgeräte aus dem Sofortausstattungsprogramm I und II beauftragt

Erstellung eines Finanzierungsplans für Endgeräte Lübecker Schüler:innen																							Ein Finanzierungsplan für die Beschaffung weiterer Endgeräte ist erstellt
Erstellung eines Konzepts zur nachhaltigen und langfristigen Ausstattung von Lübecker Schüler:innen mit Endgeräten																							Ein vom DigitalPakt unabhängiges Konzept zur Ausstattung von Lübecker Schüler:innen mit Endgeräten ist erstellt und entsprechenden Stellen zur Entscheidung vorgelegt
AP 8 Internetanbindung																							
Installation von standardisiertem Dual-WAN Router																							Die Installation standartisierter Dual-WAN-Router ist abgeschlossen
Umstellung auf Dataport-Basis-Anschluss (100Mbit)																							Die Umstellung auf Dataport-Basis-Anschluss (100Mbit) ist an allen Schulen erfolgt
Zentrale Routerverwaltung durch Travekom																							Die zentrale Routerverwaltung erfolgt durch die Travekom
AP 9 Projektmanagement / Digitalpakt																							
Antragsstellung LAN WLAN Projekte 2019																							Die Antragsstellung für LAN/WLAN Projekte aus 2019 ist abgeschlossen
Antragsstellung LAN WLAN berufsbildende Schulen																							Die Antragsstellung LAN/WLAN berufsbildende Schulen ist abgeschlossen
Antragsstellung LAN WLAN allgemeinbildende Schulen																							Die Antragsstellung LAN/WLAN allgemeinbildende Schulen ist abgeschlossen
Antragstellung Präsentationstechnik 2020																							Die Antragsstellung für Präsentationstechnik 2020 ist abgeschlossen
Antragstellung Präsentationstechnik 2020+																							Die Antragsstellung für Präsentationstechnik 2021-24 ist abgeschlossen
Antragsstellung Server																							Die Antragsstellung für Server ist abgeschlossen
Antragsstellung berufsbildende Schulen / nach Absprache																							Die Antragsstellung für berufsbildende Schulen ist durch die Schulen erfolgt
ggf. Antragsstellung für Restmittel																							Antragsstellung für mögliche Restmittel ist geprüft und ggf. erfolgt
Lieferung und Abnahme aller Gegenstände																							Alle gelieferten Gegenstände sind abgenommen
Finale Schlussabrechnung																							Die Finale Schlussabrechnung und das Berichtswesen ist abgeschlossen
Abrechnung Sofortausstattungsprogramme																							Die Projekte Sofortaustattungsprogramm I und II sind abgeschlossen, Verwendungsnachweise wurden erstellt und versandt

				31. Dez.					31. Jan.														
												31. Dez								31. Dez		30. Jun	

Hansestadt LÜBECK



Lernförderliche IT-Infrastruktur

Kompendium der Hansestadt Lübeck

Zentralisierung • Standardisierung • Professionalisierung

Kompendium für eine lernförderliche IT-Infrastruktur für die Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Fachbereich Bildung und Kultur

Bereich Schule und Sport

Abteilung 4.401.1

Inhaltsverzeichnis

1 Zielbild 5
2 Ausstattungskonzept 6
2.1 Präambel 6
2.2 Netzwerkschrank 6
2.3 Internet 6
2.4 LAN 6
2.5 WLAN 7
2.6 Zentrale IT Infrastruktur 7
2.7 lokale Schulserver 8
2.8 Klassen- und Fachräume 8
2.9 Endgeräte 8
2.10 Landesdienste 9
2.11 Medienstützpunkte und weitere Lernorte 9
3 Support- und Wartungskonzept 10
3.1 Präambel 10
3.2 Personen und Personenkreise 10
3.3 Servicezeiten 10
3.4 Kommunikationswege 11
3.5 Dokumentation 11
3.6 Wissensdatenbank / FAQ 11
3.7 Support 12
3.8 Zuständigkeiten 12
3.9 Supportablauf 13
3.10 Kategorisierung von Supportfällen 13
3.11 Reaktionszeiten 16
3.12 Wiederkehrende Wartungsaufgaben / Endgeräteverwaltung 16
3.13 Proaktives Monitoring 16
3.14 Internetmonitoring 17
3.15 LoraWAN Dashboard 17
3.16 Temperatur- und Feuchtigkeitsüberwachung 17
4 Standardisierter IT Warenkatalog 18
4.1 Präambel 18
4.2 Infrastruktur 18
4.2.1 Niederspannung 18
4.2.2 Daten- und Übertragungstechnik 19
4.2.3 Ausbau-Kabelwege 39
4.3 Aktive Komponenten 40
4.3.1 IT Infrastruktur 40
4.3.2 Medientechnik 44
4.3.3 Schulserver 47
4.3.4 Schulgebundene Endgeräte 48

82 von 911 in Zusammenstellung

4.3.5 Peripherie 48
4.4 Dokumentation 49
4.4.1 Klassifizierung 49
4.4.2 QR Code – Servicetag Aufkleber 51
4.4.3 Brandschutzdokumentation 51
4.4.4 Blockschaltbild 51
4.4.5 Schrankansicht 51
4.4.6 Patchfeldansicht 51
4.4.7 Beschriftung 52
4.5 Netzwerkkonfiguration 53
4.5.1 IP-Adressen und Bereiche 53
5 Schulungskonzept 53
5.1 Knowledgebase / FAQ 53
5.2 Medienwerkstatt 53
5.3 Technische Einführungen 54
5.3.1 Videokonferenzsystem BigBlueButton 54
5.3.2 Online Office Open Xchange 54
5.3.3 Interaktive Displays 55
5.4 Pädagogische Fortbildungen 55
6 Anlagen, Berichte und Studien 56
6.1 Intern – Zusammenfassung auf luebeck.de 56
6.1.1 VO/2016/04082 IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen 56
6.1.2 VO/2018/05668 Stand der Pilotphase 56
6.1.3 VO/2018/06193 Medienentwicklungsplanung 56
6.1.4 VO/2019/07671 Evaluation Pilotphase und Digitalpakt 56
6.1.5 VO/2020/09089 Support und Wartung der IT-Infrastruktur 56
6.1.6 VO/2021/09984 Standardisierung und Zentralisierung der Beschaffung von pädagogischer Schul-IT 56
6.2 Extern 57
6.2.1 Konzept zur IT-Ausstattung an Lübecker Schulen 57
6.2.2 Szenarien lernförderlicher IT-Infrastrukturen in Schulen 57
6.2.3 Empfehlungen für die schulische IT- und Medienausstattung in SH 57
7 Versionshistorie 58

Dieses Kompendium dient der Orientierung für alle an der Umsetzung oder Nutzung der lernförderlichen IT-Infrastruktur der Hansestadt Lübeck beteiligten Personen, Personengruppen und Dienstleister. Es wird laufend, mindestens quartalsweise, an die aktuellen Entwicklungen und technischen Gegebenheiten angepasst und besitzt keinen Anspruch auf eine abschließende Vollständigkeit.

Stand: 02.06.2022 – V. 1.5

1 Zielbild

Das Zielbild der lernförderlichen IT-Infrastruktur der Hansestadt Lübeck orientiert sich grundsätzlich an den Handlungsempfehlungen des IQSH und dem Zielbild Schul-IT des Ministeriums für Bildung Wissenschaft und Kultur. Zu Grunde liegt zudem das Primat der Pädagogik, bei dem die technische Ausstattung dem pädagogischen Einsatz entsprechen muss.

Durch die Drei Eckpfeiler, der Standardisierung, Zentralisierung und Professionalisierung wird es möglich eine verlässliche, finanzierbare und leistungsstarke IT-Infrastruktur für die pädagogische Nutzung durch die Schulen bereitzustellen. Die Standardisierung sorgt hierbei für eine Kostenreduktion, die Zentralisierung für eine Vereinfachung der Prozesse und die Professionalisierung für die Erhöhung der Zufriedenheit der Nutzer:innen. In der Umsetzung wird das Zielbild flankiert durch eine größtmögliche Datensouveränität und die damit einhergehende Kontrolle über die Daten, da die Server und Dienste innerhalb der Hansestadt Lübeck betrieben werden.

Den technischen und organisatorischen Kern des Zielbildes bildet die zentrale Benutzerverwaltung gemäß Konzept der Universität zu Lübeck und den Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein. Durch ein zentrales Identitätsmanagement wird die Grundlage für die Anbindung verschiedener lokaler oder zentraler Dienste erst ermöglicht. In Anlehnung an des Zielbild Schul-IT des Landes wird die technische Anbindung an das zentrale Landesportal Schule-SH bzw. die zentrale Schulverwaltungssoftware School-SH angestrebt um sowohl Lizenzkosten zu sparen, als auch eine doppelte Benutzerdatenpflege zu vermeiden. Pilotprojekte für die jeweiligen Anbindungen sind hierfür bereits in der Vorbereitung.

Ergänzend zu der zentralen Serverstruktur mit zentralen Diensten für alle Lübecker Schulen werden lokale Schulserver eingesetzt um standortbezogene Dienste, wie Druckerverwaltung, Netzlaufwerke oder Domänenanmeldungen realisieren zu können, die nicht zentral zur Verfügung gestellt werden können.

2 Ausstattungskonzept

2.1 Präambel

Das Ausstattungskonzept beschreibt den zu erreichenden Mindeststandard der technischen Ausstattung der Schulen im Allgemeinen, sowie der Klassen- und Fachräume im speziellen.

Hierbei handelt es sich um nicht technisch definierte Standards. Die technischen Standards sind in dem standardisierten IT-Warenkatalog näher definiert.

Die Umsetzung der angestrebten Ausstattung hat mit Hard- und Software des standardisierten IT-Warenkatalogs zu erfolgen.

Erweiterungen des Ausstattungskonzeptes bzw. Abweichungen vom standardisierten IT-Warenkatalog bedürfen einer technischen, pädagogischen oder baulichen Begründung.

Dieses Dokument wird fortlaufend an die aktuellen Entwicklungen und technischen Gegebenheiten angepasst.

2.2 Netzwerkschrank

Zur Unterbringung der aktiven Hardware muss ein ausreichend dimensionierter (max. 70% Auslastung) und abschließbarer Netzwerkschrank vorhanden sein. Die wichtigen Komponenten (Schulserver) sind zwingend mittels einer USV zu sichern. Verbindungen zwischen Netzwerkschränken sind grundsätzlich mittels LWL Verkabelung vorzunehmen. Jeder Netzwerkschrank ist gemäß Dokumentationsstandard zu dokumentieren. Jeder Netzwerkschrank wird in die zentrale Temperatur- und Feuchtigkeitsüberwachung aufgenommen.

2.3 Internet

Der Internetzugang wird durch über das pädagogische Landesnetz realisiert. Als Fallbackleitung wird eine zusätzliche Internetanbindung konfiguriert um eine Ausfallsicherheit zu gewährleisten.
Die Jugendschutzfilterung des Internetzuganges wird zentral durch Dataport gewährleistet.
Die Internetzugänge werden in die zentrale Internetüberwachung aufgenommen.

2.4 LAN

Das gesamte Netzwerk, inkl. aktiver Komponenten, soll mindestens Gbit-fähig sein. Das Netzwerk ist grundsätzlich als Sterntopologie zu konzeptionieren, Erweiterungen einzelner Sternstrahlen durch Unterverteilungen sind nur in Sonderfällen, z.B. Aufgrund von erhöhten Leitungslängen, vorzusehen Es werden mindestens zwei LAN-Doppeldosen pro Klassen- /Fachraum benötigt (je-

weils eine in Tafel- und Deckennähe für WLAN Accesspoint). Es muss eine Netzwerkdokumentation gemäß Dokumentationsstandard vorliegen. Netzwerkdosen sind entsprechend zu Beschriften (siehe Beschriftungsstandard). Für die Anbindung der WLAN Accesspoints sind POE Switche zu verwenden.

2.5 WLAN

Das WLAN muss in jedem pädagogisch genutzten Raum verfügbar sein. Die WLAN Accesspoints und POE Switche müssen über den zentralen Controller verwaltet werden.

2.6 Zentrale IT Infrastruktur

Die Benutzerdaten der SuS und LuL werden in das zentrale Schul-IT-Identitätsmanagement der Hansestadt Lübeck eingefügt. Die Benutzerdaten werden mittelfristig im zentralen Landes-IDM vorgehalten und mittels zentraler Schulverwaltungssoftware gepflegt Der zentrale Masterserver der Hansestadt Lübeck stellt gemäß Konzept der Universität zu Lübeck mindestens folgende Dienste bereit:

- Softwareverteilung und Fernwartungssystem mittels Filewave
- WLAN Verwaltung mittels Unifi Controller
- Identitätsmanagement mittels Univention UCS@School
- E-Mail und Dateiablage für pädagogische Nutzung mittels OpenXchange
- Webserver für Schul-Homepages
- BigBlueButton Videokonferenzsystem
- Internetanschlussüberwachung- und Auswertung
- Lora-WAN Dashboard für Temperatur- und Feuchtigkeits- sowie Standortsensoren
- Dokumentationssystem

2.7 lokale Schulserver

Der lokale Schulserver stellt gemäß Konzept der Universität zu Lübeck mindestens folgende Dienste bereit:

- DHCP und DNS (Netzwerkdienste)
- Radius (für WLAN Anmeldung)
- Druckerverwaltung
- Optionale Dienste ergeben sich aus dem standardisierten IT-Warenkatalog

2.8 Klassen- und Fachräume

Sämtliche Klassenräume sollen Präsentationstechnik in Form von großflächigen, interaktiven Displays, gemäß standardisiertem IT-Warenkatalog, bereitstellen.
Die Verwendung/Installation eines Druckers in jedem Klassenraum ist optional.
Die Verwendung/Installation einer Dokumentenkamera in jedem Klassenraum ist optional.

2.9 Endgeräte

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen ist das Endgerätekonzept aktuell in der Überarbeitung.

Bisher gilt:

Die Ausstattung mit Endgeräten beruht auf dem Medienkonzept der einzelnen Schulen. Die Auswahl der Endgeräte ist auf den standardisierten IT-Warenkatalog beschränkt.

Die Bereitstellung eines PC-Raumes mit stationären Endgeräten ist optional.

Grundschulen werden mit 5 mobilen Endgeräten pro Klassenraum (inkl. Ladevorrichtung und Diebstahlschutz), sowie mit einem mobilen Klassensatz ausgestattet, bzw. ab einer 4-Zügigkeit mit zwei Klassensätzen.

Weiterführende Schulen werden mit mobilen Klassensätzen ausgestattet.

Die schulgebundenen Endgeräte sind in die zentrale Endgeräteverwaltung zu integrieren.

Die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für mobile Endgeräten beruht auf dem Medienkonzept der einzelnen Schulen. Die Auswahl der Ladeinfrastruktur ist auf den standardisierten IT-Warenkatalog beschränkt.

2.10 Landesdienste

Die Nutzung von pädagogischen Landesdiensten obliegt der Schule. Um eine bestmögliche Usability für die Nutzer:innen zu erreichen, wird die Anbindung der Schulträgerlösung luebeck.schule und dem Landesdienst schule-sh.de vorangetrieben und die doppelte Benutzerdatenhaltung schnellstmöglichst durch die zentrale Datenhaltung im Landesdienst abgelöst. Die Benutzerdatenpflege erfolgt dann ausschließlich in dem zentralen Schulverwaltungssystem School-SH.

2.11 Medienstützpunkte und weitere Lernorte

Um die Arbeit mit mobilen Endgeräten zu fördern, werden Medienstützpunkte bzw. weitere Lernorte bereitgestellt

3 Support- und Wartungskonzept

3.1 Präambel

Das Support- und Wartungskonzept beschreibt den grundsätzlich geplanten Ablauf und die Zuständigkeiten in Bezug auf die IT-Infrastruktur (pädagogische und Landes-IT) der Lübecker Schulen.
Die Durchführung der Wartungs- und Supportdienstleistung für die pädagogische IT-Infrastruktur erfolgt durch die TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH (im Weiteren TraveKom).

Grundlage des Support- und Wartungskonzeptes ist der standardisierte IT Warenkatalog. Dort enthaltene Hard- und Software ist gemäß Ausstattungsplanung der Hansestadt Lübeck ausgewählt und ist bindend bei der Neuanschaffung.

Support und Wartung können, nach Rücksprache mit dem IT-Support, auch auf bereits vorhandene und nicht in dem standardisierten IT Warenkatalog enthaltene Hard- und Software erweitert werden.

3.2 Personen und Personenkreise

Das Supportkonzept unterscheidet grundsätzlich folgende Personenkreise:

1. Endanwender: Als Endanwender werden Schüler:innen, Lehrer:innen oder sonstige Benutzer im schulischen Kontext bezeichnet
2. Medienkoordinator:innen: Als Medienkoordinator:innen werden von der Schule ernannte Lehrer:innen (oder in Einzelfällen Schüler:innen) bezeichnet
3. IT-Support: Als IT-Support wird übergreifend die Personengruppe bezeichnet, die Seitens der TraveKom den IT-Support bereitstellt und betreibt.
4. Dienstleister: Als Dienstleister werden interne und externe Firmen bezeichnet

3.3 Servicezeiten

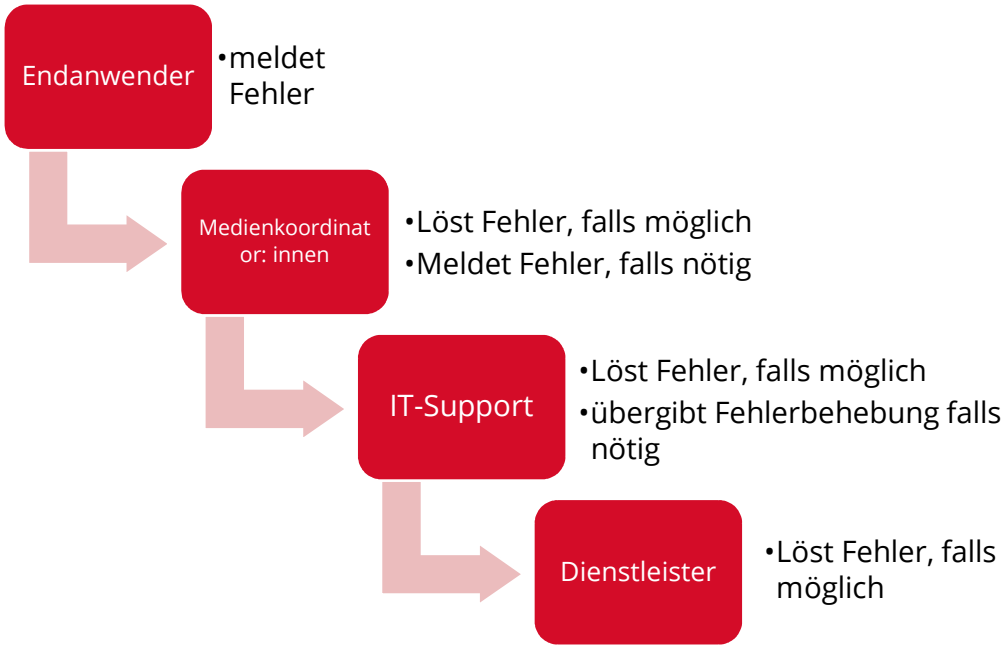
Die Servicezeit wird definiert als die Zeit, in der der HelpDesk für die Meldung von Störungen und Anfragen erreichbar ist.

Servicezeit des HelpDesks: Werktags von 07.30 bis 15.30 Uhr

3.4 Kommunikationswege

Zur Kommunikation mit dem IT-Support stehen drei Kommunikationswege zur Verfügung:

- Meldung per Ticketsystem unter luebeck.schule
- Per E-Mail an **schul-it@travekom.de**
- Per Telefon unter: 0451- 888 1 999



3.5 Dokumentation

Die Pflege der Dokumentation ist Teil des Support- und Wartungskonzeptes und wird durch den IT-Support durchgeführt. Hierfür steht eine zentrale Dokumentationsplattform zur Verfügung. IT-Beauftrage und Dienstleister erhalten auf Nachfrage einen aktuellen Auszug aus der Dokumentation. Veränderungen an der IT-Infrastruktur durch IT-Beauftragte und Dienstleister sind zu dokumentieren und dem IT-Support zu melden.

3.6 Wissensdatenbank / FAQ

Zur Verbesserung der Informationsaufbereitung und –weitergabe kommt eine zentrale Wissensdatenbank zum Einsatz. Diese ist unter faq.luebeck.schule erreichbar.
Die Wissensdatenbank wird laufend mit Anleitungen, Hilfestellungen, Videos und Antworten auf häufig gestellte Fragen erweitert. Ziel der Wissensdatenbank ist die Reduktion der Supportaufwände durch die vorherige Aufklärung und Hilfestellung bei der Benutzung der schulischen IT-Systeme.

3.7 Support

Um den Support und die Wartung der IT-Infrastruktur gewährleisten zu können, werden die in 3.3. dargestellten Kommunikationswege für alle Schulen zugänglich gemacht. Um einen reibungslosen Informationsfluss gewährleisten zu können, benennt jede Schule Medienkoordinator:innen , inkl. Vertretung.

Um die Koordination mit den Dienstleistern übernehmen zu können, meldet jede Schule die Kontaktdaten der bisher beauftragten IT-Firmen bei dem IT-Support. Eventuell vorhandene Wartungsverträge sind mitzuliefern.

Der IT-Support wird ganzheitlich durch die TraveKom realisiert.

Dies beinhaltet die Bereitstellung eines Ticketsystems, einer telefonischen Hotline und dem Aufbau einer zentralen Dokumentationsplattform.

Die Wartung der technischen Infrastruktur ist quartalsweise, je nach Zentralisierungsstand vor Ort oder mittels Fernwartung durchzuführen.

Die Fehlerbehebung und Supportannahme ist mittels Zeitnachweis zu dokumentieren.

Eine mit zusätzlichen Kosten verbundene Beauftragung von externen Dienstleistern bedarf der Freigabe des Bereichs Schule und Sport.

3.8 Zuständigkeiten

Medienkoordinator:innen	**IT-Support**	**Dienstleister**
Erste Fehlerbehebung / Fehlerqualifizierung	Ticketannahme und Koordination	Fehlerbehebung
Kommunikation mit IT-Support	Fehlerbehebung	Umsetzung von Anpassungen vor Ort
Erstellen von Tickets	Allgemeine Wartungsarbeiten	Allgemeine Wartungsarbeiten
Kommunikation mit Kollegium	Wartung der IT-Infrastruktur	Wartung der IT-Infrastruktur
	Wartung der Endgeräte inkl. Softwareverteilung	Wartung der Endgeräte inkl. Softwareverteilung
	Schulung / Fortbildung	Schulung / Fortbildung

3.9 Supportablauf

Der Supportablauf entspricht dem Kommunikationsweg in 3.4

Bestimmte Verfahren oder Geräte müssen, bis zur vollständigen Standardisierung, ggfs. von dem Supportablauf ausgenommen und der Support direkt von entsprechenden Dienstleistern erfolgen.

3.10 Kategorisierung von Supportfällen

Die Kategorisierung von Supportfällen wird laufend angepasst und erweitert. Der aktuelle Stand sieht eine Kategorisierung auf Grundlage der folgenden Kategorien vor:

1. Pädagogische Schul-IT
    1.1. Endgeräte/Peripherie
        1.1.1. Endgeräte
            1.1.1.1. Desktop PCs
            1.1.1.2. Laptops
            1.1.1.3. Tablets
            1.1.1.9. sonstiges
        1.1.2. Präsentationstechnik
            1.1.2.1. Interaktive Displays
            1.1.2.9. Sonstiges
        1.1.3. Drucker
        1.1.9. Sonstiges
    1.2. Lokale Infrastruktur
        1.2.1. Internetanschluss
            1.2.1.1. T@School-Anschluss
            1.2.1.2. Pädagogischer Landesnetzanschluss
            1.2.1.3. Webfilterung
            1.2.1.9. sonstiges
        1.2.2. Schulserver / Router
            1.2.2.1. Radius Server
            1.2.2.2. DHCP / DNS Server

1.2.2.3. Druckerserver

1.2.2.4. Lokaler IDM Server / Domänenserver

1.2.2.5. Booster Server / Imaging Server

1.2.2.9. sonstiges

1.2.3. Netzwerkinfrastruktur

1.2.3.1. LAN

1.2.3.2. WLAN

1.2.3.9. Sonstiges

1.2.9. Sonstiges

1.3. Zentrale Server-Infrastruktur

1.3.1. Physikalischer Server / Virtualisierungsumgebung

1.3.2. Dienste

1.3.2.1. Filewave Server

1.3.2.2. OpenXchange

1.3.2.3. UCS@School

1.3.2.4. BBB

1.3.2.5. Webserver

1.3.2.6. Ticketsystem

1.3.2.9. Sonstiges

1.3.9. Sonstiges

1.9. Sonstiges

2. Sonstiges

2.1. CO2 Sensoren

3. Landes Schul-IT

3.1. Endgeräte / Peripherie

3.1.1. Endgeräte

3.1.1.1. Desktop-PCs

3.1.1.2. Laptops

3.1.1.9. Sonstiges

3.1.2. Drucker

3.1.9. Sonstiges

3.2. Lokale Infrastruktur

3.2.1. Internet

3.2.1.1. Landesnetzanschluss (Verwaltungsnetz)

3.2.2. Netzwerkinfrastruktur

3.2.2.1. LAN

3.2.2.9. Sonstiges

3.9. Sonstiges

3.9.2. Lehrer:innen Endgeräte

3.9.3. Zentrale Schulverwaltungssoftware

3.9.4. SchulCommsy

3.9.5. Schulportal SH

3.9.6. Dienstliche Mailadresse

3.9.7. Itslearning

3.9.8. Videokonferenzlösung Jitsi

3.9.9. Sonstiges

3.11 Reaktionszeiten

Die Reaktionszeiten sind definiert als der Zeitraum des Eingangs einer Meldung per telefonischer Hotline oder per E-Mail und der Bearbeitung des Tickets. Die Reaktionszeit beträgt max. 8 Stunden innerhalb der Servicezeit, wobei Anfragen durch den HelpDesk sofort versucht werden zu lösen. Sollte eine direkte Lösung nicht möglich sein, ist der anfragenden Schule mitzuteilen, mit welcher Bearbeitungszeit sie zu rechnen haben oder an wen die Anfrage weitergegeben wird.

Die Störungen werden wie folgt klassifiziert:

Prioritäts-Code	Beschreibung	Reaktionszeit-Vorgabe	Lösungszeit-Vorgabe
1	Kritisch	Sofort	1 Stunde
2	Hoch	10 Minuten	8 Stunden
3	Mittel	4 Stunden	24 Stunden
4	Niedrig	24 Stunden	72 Stunden
5	Sehr niedrig	1 Tag	1 Woche

3.12 Wiederkehrende Wartungsaufgaben / Endgeräteverwaltung

Bestehende Wartungsverträge für bereits vorhandene und nicht im IT-Warenkatalog enthaltene Geräte und Systeme bleiben bis zur Überführung in den avisierten Standard erhalten. Für im IT-Warenkatalog enthaltene Geräte und Systeme erfolgt automatisch die Integration in die bestehenden Supportstrukturen.

Die Endgeräteverwaltung wird sukzessive um die bereits in den Schulen vorhandene Endgeräte erweitert.

3.13 Proaktives Monitoring

Um für die Nutzenden der schulischen IT System einen möglichst störungsfreien Betrieb zu ermöglichen werden Kernelemente der Infrastruktur laufend Überwacht und Anhand von Schwellenwerten dahinterliegende Mechanismen ausgelöst.

3.14 Internetmonitoring

Die Internetanbindung der Schulen basiert, gemäß Ausstattungskonzept, auf dem pädagogischen Glasfaseranschluss des Landes Schleswig-Holstein und einem T@School Anschluss als Backupleitung.
Aufgrund der zentralen Bedeutung für den Schulbetrieb und der auf der Internetanbindung basierenden Nutzung der meisten schulischen IT-Systeme, wird der Internetanschluss im Rahmen des zentralen Monitorings laufend überwacht.
Überwacht und ausgewertet werden:

- Aktive Leitung (Glasfaser des Landes oder T@School)
    - bei Wechsel Hinweis an das zentrale Ticketsystem
- Grundsätzliche Erreichbarkeit / Internetverbindung
    - bei Nichterreichbarkeit Hinweis an das zentrale Ticketsystem
- Geschwindigkeit (Ping, Up- und Download, Prüfung alle 30 Minuten)
    - bei Unterschreitung von Schwellenwerten Hinweis an das zentrale Ticketsystem

3.15 LoraWAN Dashboard

Zur Überwachung systemkritischer oder mobiler Komponenten steht ein zentrales Dashboard für die im Einsatz befindlichen LoraWAN Sensoren zur Verfügung.

3.16 Temperatur- und Feuchtigkeitsüberwachung

Um die Laufzeit der aktiven Komponenten zu erhöhen und potentiell im Brandfall weitere automatisierte technische Maßnahmen (Notfallbackup erstellen o.Ä) einzuleiten werden Serverschränke mit Temperatur- und Feuchtigkeitssensoren ausgestattet.
Bei Überschreitung von Schwellenwerten erfolgt ein Hinweis an das zentrale Ticketsystem

4 Standardisierter IT Warenkatalog

4.1 Präambel

Die im IT Warenkatalog definierten Hard- und Softwareprodukte, sowie die standardisierten IT-Dienstleistungen werden im Rahmen von Inhousegeschäften an die Travekom vergeben. Die Travekom wiederum schreibt Ihrerseits die zu erfüllenden Leistungen aus. Die Travekom fungiert in Bezug auf die Umsetzung des standardisierten IT Warenkataloges als Single-Point of Contact für die Hansestadt Lübeck. Die für diese Anschaffungen zur Verfügung stehenden Mittel richten sich nach den jeweiligen Haushaltsansätzen der einzelnen Schularten, sowie möglicher, zur Verfügung stehender Fördermittel (z.B. Digitalpakt o.Ä.). Die Beauftragung von Investitionen (investiver Haushalt) im Rahmen des standardisierten IT-Warenkatalogs bedarf einer Freigabe durch den Bereich Schule und Sport. Mittelfristig ist der Aufbau eines digital gestützten Bestellprozesses geplant, bei dem die Schulen selbständig Bestellungen aus dem IT Warenkatalog durchführen können.

Der IT-Warenkatalog basiert auf entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnissen und Empfehlungen des Landes SH und wird in Absprache mit den Schulen kontinuierlich erweitert.

4.2 Infrastruktur

Der Bereich 4.2 Infrastruktur beinhaltet die Spezifikation der technischen und organisatorisch einzuhaltenden Standards bei der Beschaffung und Umsetzung der schulischen IT-Infrastruktur
Zum Bereich Infrastruktur zählen vorrangig, aber nicht abschließend die Unterbereiche Netzwerkinfrastruktur, Strom und die Verlegung der notwendigen Verkabelungen.

4.2.1 Niederspannung

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.1.1 Kabel / Leitungen

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.1.2 Elektroanlagen

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.1.3 Schalter und Steckdosen

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.2 Daten- und Übertragungstechnik

Vorbemerkungen für die Errichtung eines Kupferdatennetzes Klasse E_A

Notwendige Zertifikate

Für das geschirmte Kupfer-Verkabelungssystem sind mit dem Angebot folgende Zertifikate von akkreditierten Prüflabors bzw. Nachweise über die Einhaltung vorzulegen:

- der Kategorie 6_A Einzelproduktanforderung nach der ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06 / DIN-EN 50173-Serie und re-embedded nach IEC 60603-7-51 und IEC 60512-27-100
- der Grenzwerte der Übertragungsklasse E_A für die gesamte Übertragungsstrecke (4-Connector-Channel und 3 Connector Permanent Link) nach ISO/IEL 1180 Ed.2.2:2011-06 / DIN-EN 50173-Serie
- die Erfüllung des POE/POE+ Standards gemäß IEC 60512-99-001 und IEC 60512-9-3
- des PVP Standards, Teilnahme an der dauerhaften Qualitätskontrolle des "GHMT Premium Verification Program“.

Allgemeine Anforderungen

- garantierte Systemreserve von mindestens 2dB NEXT (schriftl. Nachweis des Herstellers)
- geeignet für künftige POE Anwendungen bis 100W (schriftl. Nachweis des Herstellers)
- rückwärtskompatibel zu Kategorie 6 und Kategorie 5
- Schirmkontaktierung mittels 360 Grad Abgriff
- 100%-Stückprüfung
- integrierte Kabelzugentlastung und Aderzugentlastung durch Beschaltungsblock
- integriertes Produktionsdatum und Seriennummer
- Nachweis der EMV Konformität gemäß EU Direktive 2004/108/EG (schriftl. Nachweis des Herstellers)

Das Verkabelungssystem muss vorbereitet sein für die Aufnahme von:

- visueller Farbmarkierung mit integriertem Staubschutz von Dose, Rangierfeld und Rangierkabel
- mechanischer Codierung von Dose, Rangierfeld und Rangierkabel
- mechanischem Aus- und Einsteckschutz von Dose und Rangierfeld (entriegelbar nur mit Spezialschlüssel)
- Staub- und Feuchtigkeitsschutz bis IP54 von Dose

Einzuhaltende Normen

Die Produktanforderungen und Messungen basieren auf den Spezifikationen der Normen:

ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06.
DIN-EN 50173-1:2011, DIN-EN 50173-2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2013, DIN-EN 50173-5:2013, DIN-EN 50173-6:2014, IEC 60603-7-51.

Es ist immer die letztgültige Norm anzuwenden.

Kalibrierung von Messgeräten

Die Messgeräte sind nach den Angaben des Messgeräteherstellers regelmäßig zu kalibrieren. Wenn im Messprotokoll kein Kalibrationsdatum aufscheint, ist zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kalibration ein Kalibrationszertifikat beizulegen. Auf dem Messgerät muss die letztgültige Version der Firmware installiert sein. Die Messungen der Kabelstrecken mit den vorgegebenen NVP-Werten ist nicht genau genug. Es sind deshalb exakte Referenzlängen für die Kalibrierung der Messgeräte vorzustellen. Auf dieser Grundlage wird der neue mittlere NVP festgelegt und als Standard definiert. Die Abweichung der Fertigungstoleranzen wird zu Gunsten der Installationsfirmen ausgelegt.

Klasse E_A Messung der Twisted-Pair Kupferverkabelung

Klasse E_A Permanentlinkmessung der Kupferverkabelung nach der ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06. Messung und Auswertung aller in der Norm beschriebenen Parameter und Dokumentation in Schriftform und auf Datenträger.

Anforderungsprofil für Kupferkabel-Messtechnik

Zur Überprüfung bzw. Zertifizierung von dienstneutralen, strukturierten Verkabelungen ist ein Messgerät einzusetzen, das folgende technische Eigenschaften aufweist.

Eigenschaften:

- Level IIIe oder Level IV - Genauigkeit gefordert.
- ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06 bis 500 MHz
- Messung gemäß Grenzwerten nach DIN-EN 50173-1:2011 und DIN-EN 50173-2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2013, DIN-EN 50173-5:2013, DIN-EN 50173-6:2014 bis 500 MHz

Messbereich:

Frequenzbereich: 1-500 MHz

geforderte Messparameter:

- Verdrahtungsplan
- Widerstand
- Länge
- Dämpfung
- DUAL NEXT TM (**Nahnebensprechen** von beiden Seiten)
- ACR-N
- Impedanz (85 - 115 Ohm)
- Laufzeit / Laufzeitdifferenz
- Dual Return Loss (Rückflussdämpfung von beiden Seiten)
- Power Sum NEXT
- Power Sum ACR
- ACR-F (gleichpegliges Übersprechen am fernen Ende)
- Power Sum ACR-F
- Headroom (Systemreserve)

Vorbemerkungen für die Errichtung eines Lichtwellenleiterdatennetzes

Anforderung der Komponenten

Für die LWL-Kabel sind Datenblätter über die Einhaltung folgender Kategorien nach der DIN EN 50173-1: 2011-05 bzw. der ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06 bzw. DIN-EN 50173-1:2011 und DIN-EN 50173-2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2011, DIN-EN 50173-5:2011

EN 50173-6:2014 beizulegen:
- OM3 bzw. OM4 bei den Multimode Übertragungsstrecken
- OS2 bei den Singlemode Übertragungsstrecken

Für die Stecker sind Datenblätter über die Einhaltung folgender Assemblierungsklassen nach IEC 61753 und IEC 61755 beizulegen:
- Grade M/4 bei Multimode Stecker
- Grade B/1 bei Singlemode Stecker (Standard Performance bei PC-Schliff)
- Grade B/1 bei Singlemode Stecker (Standard Performance bei APC 8 Grad-Schliff)

Bei der Verwendung von MPO/MTP Steckverbindern ist ein Datenblatt beizulegen, das die Verwendung einer MTP-Elite Ferrule bestätigt.

Die verwendeten Multimode Glasfasern (OM2, OM3 OM4) sind in einer biegeunempfindlichen Ausführung zu liefern. Es ist eine Bestätigung beizulegen dass der Fertigungsprozess der Glasfasern mit dem PCVD Verfahren erfolgt ist.

Die verwendeten Universalkabel (I/A-DQ(ZN)H) müssen für direkte Erdverlegung und Verlegung in Wasser geeignet sein.

Sichtprüfung

Die Steckerstirnflächen sind einer Sichtprüfung zu unterziehen. Das Prüfgerät (Mikroskop oder CCD Kamera) muss eine Vergrößerung von mindesten 100 für Multimode Fasern und 200 für Singlemode Fasern aufweisen.

Dämpfungsmessung

Die Dämpfung der LWL Übertragungsstrecken ist nach ISO/IEC 14763-3 zu messen. Die Messungen erfolgen beidseitig (Kap.8.1.4//9.1.1.2) in zwei Wellenlängenfenstern (Kap.8.1.3):

- Multimode-Strecken bei 850 und 1300 nm
- Singlemode-Strecken bei 1310 und 1550 nm

Somit ergeben sich 4 Messungen pro Faser.

Vor der Messung sind die Steckverbinder zu reinigen und visuell zu prüfen. Die Fasereigenschaften der Messkabel müssen mit denen der zu messenden LWL-Strecke übereinstimmen.

Die Messgeräte sind nach den Angaben des Messgeräteherstellers regelmäßig zu kalibrieren. Die Firmware ist auf dem aktuellsten Stand.

Bei einer Messung mit einem Dämpfungsmessgerät (LSPM Messung) ist der Abgleich des Messgerätes nach der 1-Jumper Methode durchzuführen. Die Jumperkabel müssen zwischen 1 – 5m lang sein (ISO/IEC 14763-3:2010 Kap. 6.3.4.2 – 6.3.4.4). Das Jumperkabel zur Feldkalibration darf nicht länger als 2m sein. (ISO/IEC 14763-3:2010 Kap. 6.3.4.5u) Die Stecker müssen Referenzqualität aufweisen.

Bei einer Messung mit einem OTDR ist mit einer Vor- und Nachlauffaser unterschiedlicher Länge in beiden Richtungen zu messen. Für Multimode-Strecken sind die Wellenlängen 850/1300nm und für Singlemode-Strecken die Wellenlängen 1310/1550nm zu verwenden.

Länge der Vor- und Nachlauffaser:

- Multimode 200 – 500 m
- Singlemode 500 – 1000 m

Auf jeden Fall länger als die Dämpfungstotzone.

Die auf den Vor- und Nachlauffasern verwendeten Stecker müssen Referenzqualität nach ISO/IEC 14763-3:2010) aufweisen.

Am OTDR ist die korrekte Brechzahl der zu messenden Faser einzustellen. Die Auswahl der Pulsbreite und Mittelungsdauer ist entsprechend der Faserlänge einzustellen.

In der Auswertung der OTDR Messung muss die gesamte Streckendämpfung inkl. Steckverbinder abgebildet werden. Die Berechnung ist, wenn möglich, mit der Software des Messgeräteherstellers durchzuführen. Wenn die Auswertesoftware das nicht zulässt ist eine numerische Berechnung der Streckendämpfung zu machen. Die maximale Streckendämpfung muss der ISO/IEC 14763-3 entsprechen. Die Messprotokolle sind in Schriftform und auf Datenträger (Originaldatenformat und pdf) dem Auftraggeber zu übergeben.

Auf das Verkabelungssystem ist eine Hersteller-Garantie von 25 Jahren zu gewähren. Die Herstellergarantie deckt im Garantiefall die Kosten des auszutauschenden Materials und die dadurch entstehenden Montagekosten ab. Um die Voraussetzungen zur Erlangung der Herstellergarantie zu erfüllen, muss die Verkabelung durch einen geschulten und zertifizierten Installateur erfolgen. Dieser hat den Nachweis einer gültigen Zertifizierung dem Angebot beizulegen.

Die Herstellergarantie ist nach Fertigstellung des Projektes beim Hersteller zu beantragen. Die Messwerte der Linkmessungen sind dem Hersteller zur Überprüfung vorzulegen und es ist die Abnahme der Verkabelung zu erwirken.

4.2.2.1 Kabel / Leitung

Es sind ausschließlich Kabel mit CE-Kennzeichnung nach Bauprodukteverordnung einzusetzen. Der ZVEI empfiehlt in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen den Einsatz von Kabeln der Klasse Cca.

Installationskabel, S/FTP, 4P, LSFRZH, Kat. 7A, bis 1200 MHz

Paargeschirmtes 100 Ohm Installationskabel mit Gesamtgeflechtschirm, 4 x 2 x AWG 22. Geeignet für Übertragungsfrequenzen bis zu 1200 MHz und 10GBase T-Applikationen nach IEEE 802.3. Efüllt die Normen ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06, DIN EN 50173 1:2011 und DIN EN 50173 2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2011, DIN-EN 50173-5:2011, DIN-EN 50173-6:2014 sowie Katgorie 6A nach ANSI/TIA/EIA 568 C.0 oder 568-C.2, IEC 61156-5, EN 50288-9-1, raucharm nach IEC 61034, flammwidrig nach IEC 60332 3 24 und halogenfrei nach IEC 60754 2. Entspricht der Brandklasse Cca, Außenmantel Farbe Grau RAL 7035.

Kabeleigenschaften

Anzahl der Paare:	4
Kabel ø (mm):	8,33
Leiter ø (mm):	AWG 22 >= 0,62
Isolation ø (mm):	<= 1,6
Verseilung:	2 Adern zum Paar
Verseilung der Seele:	4 Paare
Material der Isolation:	Polyethylen
Material der Folie:	Aluminium / Polyester
Material des Geflechts:	verzinntes Cu
Bedeckungsgrad (%):	50
Biegeradius ohne Zugbelastung (mm):	>= 35
Biegeradius mit Zugbelastung (mm):	>= 70
Temperaturbereich im Betrieb (°C):	20 / +60
Temperaturbereich bei Verlegung (°C):	0 / +50

Elektrische Eigenschaften (20°C ± 5°C):

DC-Schleifenwiderstand (Ohm/100 m):	<= 12,8
Widerstand unsymmetrisch (%):	<= 2
Isolationswiderstand bei 500V(MOhm*km):	>= 5000
Kapazität max. (pF/m):	43
Kapazitätsunsymmetrie max. (pF/m):	<= 0,8

LWL-Bündeladerkabel, 24 Fasern 9/125 µm (OS2)

Bezeichnung: I/A-DQ(BN)H 24 E 9/125 µm

Lichtwellenleiterkabel (LWL), für Innen- und Außenanwendung, Fasern individuell farbig gekennzeichnet, gelgefüllt, längswasserdicht, nichtmetallischer Nagetierschutz und Zugelement aus Glasgarn, verseilt um die Bündelader, Mantel LSFROH/LSFRNC, grün, flammwidrig nach IEC 60332-3-22, raucharm nach IEC 61034-1, -2 , halogenfrei nach IEC 60754 2.

Kabelspezifikation:

Faseranzahl:	12
Modenfelddurchmesser 1310nm (µm):	9,2 +/- 0,4
Modenfelddurchmesser 1550nm (µm):	10,4 +/- 0,5
Fasermantel, ø (µm):	125 +/- 0,7
Primärcoating	242 +/- 7,0
Kabel ø (mm):	7,2
Nominalgewicht (kg/km):	58
Minimaler Biegeradius bei Verlegung:	20 x Durchmesser (nach IEC 60794-1-21 E6)
Minimaler Biegeradius im Betrieb:	15 x Durchmesser (nach IEC 60794-1-21 E11A)
Max. Zugfestigkeit bei Verlegung (N):	2000 (nach IEC 60794-1-21 E1)
Max. Zugfestigkeit im Betrieb (N):	800 (nach IEC 60794-1-21 E1)
Schlagfestigkeit (Nm):	10 (nach IEC 60794-1-21 E4)
Querdruckfestigkeit im Betrieb(N):	1000 (nach IEC 60794-1-21 E3A)
Querdruckfestigkeit bei Verlegung(N):	2000 (nach IEC 60794-1-21 E3A)
Torsionsfestigkeit (Anzahl Zyklen):	10 ± 1 Drehung (nach IEC 60794-1-2 E7)
Temperaturbereich bei Lagerung (°C):	35/+70
Temperaturbereich bei Installation (°C):	5/+50
Temperaturbereich im Betrieb (°C):	30/+70 (nach IEC 60794-1-2 F1)
Längswasserdichtigkeit:	3m Länge, 1m Wassersäule 24 Std. (nach IEC 60794-1- 21 F5B)
Brandklasse:	Dca

Faserspezifikation:

IEC 60793 2 50 Kategorie B1.3, EN 60793 2 50: Typ B1.3, ITU Empfehlung G.652a-d, ISO11801, EN50173

Dämpfung typ. 1310 nm (dB/km):	0,31
Dämpfung typ. 1550 nm (dB/km):	0,20
Dämpfung typ. 1625 nm (dB/km):	0,21
Brechungsindex 1310 nm:	1,467
Brechungsindex 1550 nm:	1,478

Faser: Germanium dotiert

4.2.2.2 Passive Netzwerkkomponenten

Zu den passiven Netzwerkkomponenten werden alle Komponenten gezählt, die für den Betrieb des Datennetzes benötigt werden, jedoch keine separate Stromquelle für den Betrieb benötigen. Hierzu gehören unter anderem, Anschlussdosen, Netzwerkkabel, Patchfelder, Netzwerkschränke und sonstiges Zubehör

4.2.2.2.1 Datendosen

4.2.2.2.1.1 UP-Global-Anschlussdose Kat.6A EL 2xRJ45/s weiß

Anschlussdose mit 30° Schrägauslass, für die Montage unter Putz und in Brüstungskanälen, Befestigungsplatte mit 60 mm, Bezeichnungsfenster mit auswechselbaren Bezeichnungsstreifen und mit 60 mm Befestigungsspur, mit 1-fach-Rahmen 80 x 86 mm, mit Bezeichnungsfenster und Modulhalter für 2 Stück RJ45-Einzelmodule. Blindplatte für die Nutzung als 1 x RJ45-Anschlussdose Farbe: weiß, RAL 9010. Halogenfrei nach DIN/VDE 0472/815. vorbereitet für die Aufnahme des 3-stufigen Sicherheitssystems zur visuellen oder mechanisch-visuellen Kodierung oder die Abschließbarkeit einzelner Ports.

Mit 2 geschirmten RJ45-Anschlussmodule der Kategorie 6A für den Aufbau von Übertragungskanälen der Klasse EA mit bis zu 4 Steckverbindungen gemäß ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06 DIN EN 50173 1:2011. Schirmkontaktierung mittels 360 Grad Abgriff, integrierte Kabelzugentlastung und Aderzugentlastung durch Beschaltungsblock. PoE/PoEplus-fähig, getestet für Steckungen unter Last nach IEC 60512-099-001, Verbindungs- und Trennbereich durch Schleifzone vom Endkontaktpunkt getrennt, geeignet für künftige POE Anwendungen bis 100W.

Anschlussmodul Kat.6A , geschirmt, Staubschutzkappe,

Modulträgerplatte mit Erdfeder und Montageanleitung.

Komplett mit Zentralstück, Zwischenring, Abdeckrahmen, gemäß eingesetztem Elektroschaltepro-gramm einschließlich allem erforderlichen Zubehör, Klein- und Befestigungsmaterial, liefern, montieren und betriebsfertig anschließen

4.2.2.2.1.2 Mini Aufputzgehäuse Kategorie 6A EL 2xRJ45/s weiß

Mini Aufputzgehäuse 2 Port für die direkte Montage an der Wand. ABS/Polycarbonat. Vorbereitet für die Aufnahme des 3-stufigen Sicherheitssystems zur visuellen oder mechanisch-visuellen Kodierung oder die Abschließbarkeit einzelner Ports. Farbe: weiß, RAL 9010 Maße: 61,6 x 61,6 x 25,8 mm (BxHxT).

Mit 2 geschirmten RJ45-Anschlussmodulen der Kategorie 6A für den Aufbau von Übertragungskanälen der Klasse EA mit bis zu 4 Steckverbindungen sowie der Komponentenspezifikation Katego-

rie 6A ISO/IEC 11801, EN 50173, sowie Kategorie 6A nach ANSI/TIA/EIA 568 D.2, re-embedded getestet nach IEC 60603-7-51 und 60512-27-100, interoperabel und rückwärtskompatibel zu Kategorie 5 und 6, geeignet für 10GBase T-Applikationen gemäß IEEE 802.3an bis 500 MHz und 100m, Fertigungskontrolle mit 100%-Stückprüfung sowie der dauerhaften Qualitätskontrolle des "GHMT PREMIUM Verification Program" mit Zertifikat und Prüfbericht in deutscher Sprache nach DIN EN ISO/IEC 17025, integriertes Produktionsdatum und Seriennummer zur Qualitätskontrolle, kompatibel mit RJ-Normsteckern (RJ11, RJ12, RJ45) sowie Standard Patch- und Installationskabel, geeignet für AWG 24 – AWG 22 (0,5 mm - 0,65 mm) und Litzenleiterkabeln AWG 26/7 - AWG 22/7, Kunststoffteile aus Polycarbonat, halogenfrei. Farbcodierung nach EIA/TIA 568 A und B ohne aufsplitten des Aderpaares 3-6. Schirmkontaktierung mittels 360 Grad Abgriff, integrierte Kabelzugentlastung und Aderzugentlastung durch Beschaltungsblock, goldbeschichtete Bronzekontakte für > 750 Steckzyklen, IDC-Kontakte mit 4 Aufschaltzyklen, Übergangswiderstand <20 mOhm, Spannungsfestigkeit >1000 Veff, getestet für Steckungen unter Last nach IEC 60512-099-001/002, versehen mit dem Gütesiegel PowerSafe für Fernspeisung bis 100W, Verbindungs- und Trennbereich durch Schleifzone vom Endkontaktpunkt getrennt, Schirmmaterial Zinkdruckguss ZP5, Erdkontaktierungen über 1 Steckzunge für Flachstecker 2,8 x 0,5 mm. Material: Schwermetallfrei nach EU-Richtlinien RHOS 2 und WEEE. Geeignet für werkzeuglosen Einbau in Rangierfelder und Dosen.

Anschlussmodul Kat.6A, geschirmt, Staubschutzkappe, Modulträgerplatte mit Erdfeder und Montageanleitung.

4.2.2.2.2 Rangierfelder

4.2.2.2.2.1 Kupfer

19" 1 HE PC Rangierfeld Kategorie 6A 24 x RJ45/s leer

Modulares Rangierfeld mit integrierter Kabelabfangung

Für 24 RJ45-Anschlussmodule der Kategorie 6A für den Aufbau von Übertragungskanälen der Klasse EA mit bis zu 4 Steckverbindungen gemäß ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06, DIN EN 50173 1:2011 und DIN EN 50173 2:2011. Integrierte Kabelzugentlastung und Aderzugentlastung durch Beschaltungsblock, IDC-Kontakte mit 4 Aufschaltzyklen. PoE/PoEplus-fähig, getestet für Steckungen unter Last nach IEC 60512-099-001, geeignet für künftige POE Anwendungen bis 100W.

Das Patchfeld muss vorbereitet sein für die Aufnahme von:

- visueller Farbmarkierung mit integriertem Staubschutz von Dose, Rangierfeld und Rangierkabel
- Mechanischer Codierung von Dose, Rangierfeld und Rangierkabel
- Mechanischem Aus- und Einsteckschutz von Dose und Rangierfeld (entriegelbar nur mit Spezialschlüssel)
- Staub- und Feuchtigkeitsschutz bis IP54 von Dose komplett einschließlich allem Zubehör, Montage- und Befestigungsmaterial liefern

Anschlussmodul, Kat.6A, 1 x RJ45/s, Easy Lock, Spezial

RJ45-Anschlussmodul der Kategorie 6A für den Aufbau von Übertragungskanälen der Klasse EA mit bis zu 4 Steckverbindungen sowie der Komponentenspezifikation Kategorie 6A ISO/IEC 11801, EN 50173, sowie Kategorie 6A nach ANSI/TIA/EIA 568 D.2, re-embedded getestet nach IEC 60603-7-51 und 60512-27-100, interoperabel und rückwärtskompatibel zu Kategorie 5 und 6, geeignet für 10GBase T-Applikationen gemäß IEEE 802.3an bis 500 MHz und 100m, geprüft im Rahmen der Fertigungskontrolle mit 100%-Stückprüfung sowie der dauerhaften Qualitätskontrolle des "GHMT PREMIUM Verification Program" mit Zertifikat und Prüfbericht in deutscher Sprache nach DIN EN ISO/IEC 17025, integriertes Produktionsdatum und Seriennummer zur Qualitätskontrolle, kompatibel mit RJ-Normsteckern (RJ11, RJ12, RJ45) sowie Standard Patch- und Installationskabel, geeignet für AWG 24 – AWG 22 (0,5 mm - 0,65 mm) und Litzenleiterkabeln AWG 26/7 - AWG 22/7, Kunststoffteile aus Polycarbonat, halogenfrei. Farbcodierung nach EIA/TIA 568 A und B ohne aufsplitten des Aderpaares 3-6. Schirmkontaktierung mittels 360 Grad Abgriff, integrierte Kabelzugentlastung und Aderzugentlastung durch Beschaltungsblock, goldbeschichtete Bronzekontakte für > 750 Steckzyklen, IDC-Kontakte mit 4 Aufschaltzyklen, Übergangswiderstand <20 mOhm, Spannungsfestigkeit >1000 Veff, getestet für Steckungen unter Last nach IEC 60512-099-001/002, versehen mit dem Gütesiegel PowerSafe für Fernspeisung bis 100W, Verbindungs- und Trennbereich durch Schleifzone vom Endkontaktpunkt getrennt, Schirmmaterial Zinkdruckguss ZP5, Erdkontaktierungen über 1 Steckzunge für Flachstecker 2,8 x 0,5 mm. Material: Schwermetallfrei nach EU-Richtlinien RHOS 2 und WEEE. Geeignet für werkzeuglosen Einbau in alle Freenet Rangierfelder und Dosen.

Anschlussmodul Kat.6A, geschirmt, Staubschutzkappe und Montageanleitung.

4.2.2.2.2.2 Glasfaser

LWL 19" 1 HE UniRack2 12 x LC Duplex APC Singlemode Grade C/1

LWL 19" 1 HE UniRack2 als Spleiss- und Rangierbox, bestückt mit LC-Duplex Kupplungen nach EN 61754-20 Einbautiefe 225 mm, stufenlos tiefenverstellbar von 0 - 55 mm, stufenlos ausziehbar, bei Vollauszug Einschub um 10 Grad nach vorne kippbar, Einschub ohne Demontage des LWL Kabels im Rack entnehmbar. Untere Ebene zur Ablage der Bündeladerreserve. Pigtails spleißfertig in 1 Spleisskassette (R = 40 mm) eingelegt und geprüft, Faserfarbe gelb, inkl. Spleissschutz und Spleissaufnahmen. Geeignet für den Einsatz des Inteliphy Monitor-System, Automatisiertes Infrastruktur Management System (AIM), die Montage ist auch während des Betriebs (nachträglich) möglich. Das Öffnen der Spleisskassetten erfolgt über Filmscharniere, eine Kabeleinführung für Verschraubung M20, Einführung in 3 verschiedenen Winkeln möglich, unverwischbare Laserschutzmarke.

Gehäuse: Stahlblech pulverbeschichtet, mittelgrau (NCS 2502-B). Maße: 43.6 x 482.6 x 225 mm (H x B x T)

Bestückt mit:

- 12 x LC-Duplex Kupplungen
- integrierten Laserschutzklappen aus Metall
- Führungshülse Zirkoniakeramik
- halbtransparente Staubschutzkappe
- qualifiziert nach IEC 61753-1 Kategorie U
- Delta Einfügedämpfung: <= 0,2 dB nach IEC 61300-3-4
- Steckzyklen: min. 500
- Auszugskraft: min. 70 N
- 24 x LC-Pigtails E9/125 µm (G.652.d OS2) Länge 2,5
- Ferrule Zirkoniakeramik PC
- qualifiziert nach IEC 61753-1 Kategorie U
- Performance nach IEC 61753-1 (random mated) Grade C/1
- IL <= 0,25 dB (typisch), <= 0,5 dB (97%)
- RL >= 60 dB
- gemessen nach IEC 61300-3-34
- Steckzyklen: Delta IL < 0.2 dB nach 500 Steckzyklen
- Auszugskraft Faserpigtail: >= 5 N

4.2.2.3 Patchkabel

Rangierkabel, S/FTP 4P, LSFROH, Kat. 6, Farbe gem. Farbkonzept Lübeck

Kabel S/FTP flexibel, 4 x 2 x 0,14 (AWG 26), beidseitig konfektioniert mit RJ45-Steckern nach der Kat. 6 (250MHz) Komponentennorm IEC 60603-7 RJ45, geschirmt IEC für den Aufbau von Übertragungskanälen der Klasse E mit bis zu 4 Steckverbindungen sowie die Anforderungen eines Übertragungskanals der Klasse EA gemäß ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06, DIN EN 50173 1:2011 und DIN EN 50173 2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2011, DIN-EN 50173-5:2011, erfüllt die Kategorie 6 Anforderungen der Normen ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06, DIN EN 50173 1:2011 und DIN EN 50173 2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2011, DIN-EN 50173-5:2011, DIN-EN 50173-6:2014 und ANSI/TIA/EIA 568 C.0 oder 568-C.2.
Geeignet für 10GBase T-Applikationen nach IEEE 802.3an:2006-06 bis 500 MHz, interoperabel und rückwärtskompatibel zu Kategorie 5. Geeignet für 10GBase T-Applikationen gemäß IEEE 802.3an bis 500 MHz. Raucharm nach IEC 61034, flammwidrig nach IEC 60332-3C und halogenfrei nach IEC 60754-1. Halogenfrei und schwermetallfrei nach EU-Richtlinien RoHS und WEEE Knickschutzfunktion gemäß TIA/EIA 568-C

Merkmale:

Aufnahmemöglichkeit für:

- optische Steckercodierung mittels Farbclip
- mechanische Steckercodierung "Data Safe Lock"
- mechanische Verriegelung "Safe-Clip"
- abschließbare, mech. Verriegelung "Patch-Guard"
- mechanischen, farbigen Klinkenschutz "Easy-Latch"
- garantierte, konstante Kontakthöhe von 6 mm durch Festkontakt
- Adernzuführung im Steckerkörper über zwei unabhängige Ebenen zur Reduktion des Übersprechens
- Litzenaufschaltung auf IDC-Schneidklemmkontakte
- Verriegelungsklinke mehrmals überdehnbar ohne abzubrechen
- 360° Schirmkontaktierung
- bleifrei gemäß EU Direktive
- halogenfreie Materialien

Farbvarianten: orange, blau, gelb, grün, grau

LWL Duplex Rangierkabel, LC-Duplex – LC-Duplex PC, OS2 Grade C/2

- Rangierkabel mit Außenmantel LSOH, F8 2.0x4.1 mm, gelb, Länge 1.0 m.
- Faser Singlemode 9/125µ OS2 G.652.d
- 2 x LC-Duplex Stecker (Gehäuse grün/ Knickschutz Rot/Grün, Duplex-Clip grün) nach IEC 61754-4, Zirkonia (Keramik) Ferrule, PC Schiff
- qualifiziert nach IEC 61753-1 Kategorie U
- Performance nach IEC 61753-1 (random mated) Grade B/1
- IL = ≤ 0,12dB (typisch), □ 0,25dB (97%)
- RL = □ 45dB
- Steckzyklen: Delta IL < 0.2 dB nach 500 Steckzyklen
- Auszugskraft Rangierkabel: ≥ 100 N (je Stecker)

Optional:

- visuelle, mechanische Kodierung oder Entriegelungsschutz

4.2.2.4 Datenverteiler

Für jeden Standort ist ein Hauptserverschrank vorzusehen. Für jeden weiteren abgesetzten Datenverteiler kann je nach Bedarf ein Stand- oder Wandrack gemäß Vorgabe verwendet werden.

Alle Varianten müssen zusätzlich als schallgedämmte Variante verfügbar sein.

4.2.2.4.1 Serverschrank

Datenverteiler vormontiert, Ausbauhöhe 42 HE, Sichttür vorne, zweiteilige geschlossene Stahlblechtür hinten.

Rahmengestell:

Vormontiertes IT-Rack, bestehend aus einem verwindungssteifen, verschweißten, allseitig symmetrischen Rahmengestell aus gewalzten, 9-fach gekanteten, geschlossenen Hohlprofilen, mit Lochung im Maßraster von 25 mm.

Rahmen mit integrierten Blindnietmuttern M6, zur schutzartgerechten Befestigung von Beschlagteilen am Profil. Alle Profilkanten abgerundet.

Horizontale Profile mit integrierter Rinne oberhalb der PU Schaum-Dichtung zum Schutz der selbigen.

Umlaufend gleiche Profile mit zwei Montageebenen, von innen und außen zugänglich, für den platzsparenden und schnellen Innenausbau.

Vierkantlochung rundum für den Einsatz von Käfigmuttern und metrische Schrauben bis M8.

Boden:

Angeschweißter Bodenrahmen mit integrierter Verstärkung zur direkten Verschraubung des Schrankes von der Gehäuseinnenseite mit dem Untergrund. Bodenrahmen vorkonfiguriert mit einteiligem, geschlossenem Bodenmodul als Sichtblende in vorderster Einbaulage.

Weitere Bodenmodule oder Funktionsbaugruppen nachrüstbar über das Zubehörprogramm. Grundschrank bereits ausgerüstet mit vormontiertem, 10 mm hohen VX-Sockelsystem. Sockeleckstücke und Sockelblenden seitlich, geschlossen, bereits vormontiert.

Front- und rückseitige Sockelblende belüftet, sind dem Lieferumfang zu nachträglichen, werkzeuglosen Montage beigefügt. Dies ermöglicht den vereinfachten Transport zum Einsatzort mittels Hubwagen oder Gabelstapler.

Anreihbar nach allen Seiten. Belastbar bis 15.000 N, statisch, bis 12.000 N nach UL 2416.

Front- und Rücktür:

Vorne Aluminiumsichttür (IP 55) mit Sichtscheibe aus 3 mm Einscheibensicherheitsglas (ESG), eingefasst in Aluminiumprofilen, vertikal silbergrau eloxiert, horizontal lackiert, RAL 9005.

Tür, mit aufgeschäumter Dichtung, dreifach scharniert, mit Stangenverschluss vierfach verriegelt. Türanschlag wechselbar, mit unverlierbaren Scharnierstiften, Türöffnungswinkel 240° bei Einzelaufstellung, 105° in Anreihung. Stahlblechrücktür, zweiteilig, vertikal geteilt geschlossen (IP 20), mit geschäumter PU-Dichtung. Rücktür, mit beidseitig integriertem Verstärkungsprofil dreifach scharniert, mit mittigem Stangenverschluss dreifach verriegelt. Bedienung komplett von der Außenseite, kein Zugriff im Bereich der Ausbauten notwendig.

Türanschlag wechselbar, mit unverlierbaren Scharnierstiften, Türöffnungswinkel 240° bei Einzelaufstellung und 160° in Anreihung. Anreihscharniere mit 180° Öffnungswinkel für Front- und Rücktür, gesondert über das Zubehörprogramm erhältlich.

Türen mit Komfortgriff für Profilhalbzylinder, bestückt mit Sonderschließung 1432

Dachblech:

Dachblech, mehrteilig, mit beidseitiger Kabeleinführung in der gesamten Schranktiefe, über Bürstenleisten. Die mehrteilige Ausgestaltung ermöglicht eine Demontage des Dachbleches trotz bereits erfolgter Verkabelung, was eine deutlich vereinfachte Nach- oder Umrüstung ermöglicht. Dach inkl. verdecktem Ausbruch zur Aufnahme einer Lüftereinheit zur aktiven Belüftung. Zur Unterstützung einer passiven Belüftung lässt sich das Deckblech wahlweise mittels Bolzen auf Distanz setzen.

Montageebenen:

Schrank vormontiert mit zwei 482,6 mm (19") - Montageebenen, vorne und hinten. Die statische Gesamtbelastbarkeit beider Montageebenen beträgt 15.000 N. Dynamische Belastbarkeit (Bewegung auf Transportmodul) bis 10.000 N. Montageebene bestehend aus Universalprofilschienen für Server-, Netzwerk- und Elektronikanwendungen, vorne und hinten, tiefenvariabel, im Maßraster von 15 mm, an Tiefenstrebe oben und unten im Schrankrahmengerüst, verschraubt.
Die zölligen Montageebenen lassen sich sowohl symmetrisch, als auch asymmetrisch, seitlich versetzt, im Gehäuse positionieren. Die Realisation alternativer Befestigungsmaße 21", 23" oder für 24"-Komponenten ist ebenfalls möglich.
Profilschienen vorne und hinten, Materialstärke 2,0 mm, inklusiv zusätzlichem Lochbild nach Standard EIA 310 E. Alle Höheneinheiten an den Profilschienen gekennzeichnet und gegenläufig durchnummeriert.
HE-Kennzeichnung beider Montageebenen zur vereinfachten Montage der Ausbaukomponenten von vorne außen und hinten innenliegend ablesbar.

Profilschienen vorne vorbereitet für die werkzeuglose Aufnahme von Kabelführungshilfen zur Organisation einer strukturierten Verkabelung in höchster Packungsdichte.
Profilschienen hinten vorbereitet zur beidseitigen Aufnahme einer Power Distribution Unit (PDU) im 1 HE Formfaktor zur Elektrifizierung des Schrankes, ohne Verbrauch an Ausbauvolumen durch die besonders platzsparende seitliche Montage zwischen Montageebene und Seitenwand im Zero-U Space.

Lieferumfang:

Lieferumfang inkl. praxiserprobtem Montagezubehör, wie Distanzstücken zum optionalen Anheben des Lüfterdeckbleches, 4 Nivellierfüße, 4 Kabelabfangschienen, Kombinationsschiene aus C-Profilschienen und Hammerkopfschiene zur Kabelabfangung, zur Montage wahlweise auf der inneren oder äußeren Befestigungsebene, 10 Kabelführungsbügel in Metallausführung, 125x65 mm, Befestigungszubehör für 19"-Ausbaukomponenten bestehend aus 12 Stk. 19"-Fastener 1 HE, kontaktierend und 25 Stk. Innensechsrund-Schrauben, leitend, mit Unterlegscheiben in der Gewindegröße M5.

Potenzialausgleich:

Alle Beplankungsteile mit automatischem Potenzialausgleich bzw. vorbereitet zur Befestigung von Erdungsbändern. 19"-Befestigungszubehör ist im Lieferumfang lose beigelegt. Ein Potenzialausgleichset ist im Zubehör erhältlich.

Seitenwände:

Einteilig verschraubte Variante (IP 55), montiert, im Lieferumfang enthalten. Optionale Innenverriegelung über das Zubehörprogramm erhältlich.
Horizontal geteilte und vertikal geteilte, scharnierte Variante (IP 20) über das Zubehörprogramm erhältlich.

Material:

Schrankgerüst, Dach: Stahlblech 1,5 mm
Rücktür: Stahlblech 1,5mm
Fronttür: Aluminium 1,5 mm, ESG 3,0 mm
19"-Profilschienen: Stahlblech 2,0 mm
Oberflächenausführung (Stahlblech): dreifache Behandlung der Oberfläche als Korrosionsschutz und zur Beständigkeit gegenüber Mineralölen, Schmierstoffen

Bearbeitungsemulsionen und Lösungsmitteln:

Nanokeramische Beschichtung, Elektrophorese-Tauchgrundierung, Lackierung in RAL 7035/9005, Struktur pulverbeschichtet.

Schutzklassen:

Schutzart nach IEC 60 529 (mit montierten Seitenwänden oder in abgedichteter Anreihung):
IP 00 Schutzart nach NEMA (mit montierten Seitenwänden oder in abgedichteter Anreihung):

Oberfläche:

Flachteile, Türen, Innenausbau, lackiert RAL 7035/9005 Aluminiumfronttüre, vertikal, Aluminium, silbergrau eloxiert Aluminiumfronttüre, horizontal, Aluminium, lackiert, RAL 9005.

Approbationen:

UL2416 NITW (NFPA70, NFPA75), IEC/EN 60950 (CB Zertifikat und Report), IEC/EN 62368 (CB Zertifikat und Report), Abmessungen (BHT): 800x2100x1000 mm.
Erdungsmaßnahmen sind gemäß der Risikobewertung nach DIN EN 62368-1 für VX IT Schränke nicht erforderlich, daher ist ein Erdungszubehör im Lieferumfang nicht enthalten.
Für erhöhte EMV Anforderungen kann ein Potenzialausgleich-Set über das Zubehörprogramm erworben werden. (5302.027 und 5302.028)

4.2.2.4.2 Rackschränke

4.2.2.4.2.1 Standmontage

Datenverteiler vormontiert, Ausbauhöhe 42 HE, Sichttür vorne, zweiteilige geschlossene Stahlblechtür hinten.

Rahmengestell:

Vormontiertes IT-Rack, bestehend aus einem verwindungssteifen, verschweißten, allseitig symmetrischen Rahmengestell aus gewalzten, 9-fach gekanteten, geschlossenen Hohlprofilen, mit Lochung im Maßraster von 25 mm.
Rahmen mit integrierten Blindnietmuttern M6, zur schutzartgerechten Befestigung von Beschlagteilen am Profil. Alle Profilkanten abgerundet.
Horizontale Profile mit integrierter Rinne oberhalb der PU Schaumdichtung zum Schutz der selbigen. Umlaufend gleiche Profile mit zwei Montageebenen, von innen und außen zugänglich, für den platzsparenden und schnellen Innenausbau.
Vierkantlochung rundum für den Einsatz von Käfigmuttern und metrische Schrauben bis M8.

Boden:

Angeschweißter Bodenrahmen mit integrierter Verstärkung zur direkten Verschraubung des Schrankes von der Gehäuseinnenseite mit dem Untergrund. Bodenrahmen vorkonfiguriert mit einteiligem, geschlossenem Bodenmodul als Sichtblende in vorderster Einbaulage.
Weitere Bodenmodule oder Funktionsbaugruppen nachrüstbar über das Zubehörprogramm.
Grundschrank bereits ausgerüstet mit vormontiertem, 10 mm hohen Sockelsystem. Sockeleckstücke und Sockelblenden seitlich, geschlossen, bereits vormontiert.
Front- und rückseitige Sockelblende, belüftet, sind dem Lieferumfang zu nachträglichen, werkzeuglosen Montage beigefügt. Dies ermöglicht den vereinfachten Transport zum Einsatzort mittels Hubwagen oder Gabelstapler.
Anreihbar nach allen Seiten. Belastbar bis 8.000 N, statisch, bis 8.000 N nach UL 2416.

Front- und Rücktür:

Vorne Aluminiumsichttür (IP 55) mit Sichtscheibe aus 3 mm Einscheibensicherheitsglas (ESG), eingefasst in Aluminiumprofilen, vertikal silbergrau eloxiert, horizontal lackiert, RAL 9005.
Tür, mit aufgeschäumter Dichtung, dreifach scharniert, mit Stangenverschluss vierfach verriegelt.
Türanschlag wechselbar, mit unverlierbaren Scharnierstiften, Türöffnungswinkel 240° bei Einzelaufstellung, 105° in Anreihung.
Stahlblechrücktür, zweiteilig, vertikal geteilt geschlossen (IP 20), mit geschäumter PU-Dichtung.
Rücktür, mit beidseitig integriertem Verstärkungsprofil dreifach scharniert, mit mittigem Stangenverschluss dreifach verriegelt.
Türanschlag wechselbar, mit unverlierbaren Scharnierstiften, Türöffnungswinkel 240° bei Einzelaufstellung und 160° in Anreihung.
Anreihscharniere mit 180° Öffnungswinkel für Front- und Rücktür, gesondert über das Zubehörprogramm erhältlich.
Türen mit Komfortgriff für Profilhalbzylinder, bestückt mit Sonderschließung 1432

Dachblech:
Dachblech, mehrteilig, mit beidseitiger Kabeleinführung in der gesamten Schranktiefe, über Bürstenleisten. Die mehrteilige Ausgestaltung ermöglicht eine Demontage des Dachbleches trotz bereits erfolgter Verkabelung, was eine deutlich vereinfachte Nach- oder Umrüstung ermöglicht.
Dach inkl. verdecktem Ausbruch zur Aufnahme einer Lüftereinheit zur aktiven Belüftung. Zur Unterstützung einer passiven Belüftung lässt sich das Deckblech wahlweise mittels Bolzen auf Distanz setzen.

Montageebenen:
Schrank vormontiert mit zwei 482,6 mm (19") - Montageebenen, vorne und hinten.
Die statische Gesamtbelastbarkeit beider Montageebenen beträgt 8.000 N. Dynamische Belastbarkeit (Bewegung auf Transportmodul) bis 8.000 N.
Montageebene bestehend aus Universalprofilschienen für Server-, Netzwerk- und Elektronikanwendungen, vorne und hinten, tiefenvariabel, im Maßraster von 12,5 mm, an Quertraverse oben und unten im Schrankrahmengerüst, verschraubt.
Die zölligen Montageebenen lassen sich sowohl symmetrisch, als auch asymmetrisch, seitlich versetzt, im Gehäuse positionieren. Die Realisation alternativer Befestigungsmaße 21", 23" oder für 24"-Komponenten ist ebenfalls möglich.
Profilschienen vorne und hinten, Materialstärke 2,0 mm, inklusiv zusätzlichem Lochbild nach Standard EIA 310 E. Alle Höheneinheiten an den Profilschienen gekennzeichnet und gegenläufig durchnummeriert.
HE-Kennzeichnung beider Montageebenen zur vereinfachten Montage der Ausbaukomponenten von vorne außen und hinten innenliegend ablesbar.
Profilschienen vorne vorbereitet für die werkzeuglose Aufnahme von Kabelführungshilfen zur Organisation einer strukturierten Verkabelung in höchster Packungsdichte.
Profilschienen hinten vorbereitet zur beidseitigen Aufnahme einer Power Distribution Unit (PDU) im 1 HE Formfaktor zur Elektrifizierung des Schrankes, ohne Verbrauch an Ausbauvolumen durch die besonders platzsparende seitliche Montage zwischen Montageebene und Seitenwand im Zero-U Space.

Lieferumfang:
Lieferumfang inkl. praxiserprobtem Montagezubehör, wie Distanzstücken zum optionalen Anheben des Lüfterdeckblechs, 4 Nivellierfüße, 4 Kabelabfangschienen, Kombinationsschiene aus C-Profilschienen und Hammerkopfschiene zur Kabelabfangung, zur Montage wahlweise auf der inneren oder äußeren Befestigungsebene, 10 Kabelführungsbügel in Metallausführung, 125x65 mm, Befestigungszubehör für 19"-Ausbaukomponenten bestehend aus 12 Stk. 19"-Fastener 1 HE, kontaktierend und 25 Stk. Innensechsrund-Schrauben, leitend, mit Unterlegscheiben in der Gewindegröße M5.

Potenzialausgleich:
Alle Beplankungsteile mit automatischem Potenzialausgleich bzw. vorbereitet zur Befestigung von Erdungsbändern.
19"-Befestigungszubehör ist im Lieferumfang lose beigelegt. Ein Potenzialausgleichsset ist im Zubehör erhältlich.

Seitenwände:
Einteilig verschraubte Variante (IP 55), montiert, im Lieferumfang enthalten. Optionale Innenverriegelung über das Zubehörprogramm erhältlich.

Horizontal geteilte und vertikal geteilte, scharnierte Variante (IP 20) über das Zubehörprogramm erhältlich.

Material:
Schrankgerüst, Dach: Stahlblech 1,5 mm
Rücktür: Stahlblech 2,0 mm
Fronttür: Aluminium 1,5 mm, ESG 3,0 mm
19"-Profilschienen: Stahlblech 2,0 mm
Oberflächenausführung (Stahlblech): Dreifache Behandlung der Oberfläche als Korrosionsschutz Und zur Beständigkeit gegenüber Mineralölen, Schmierstoffen, Bearbeitungsemulsionen und Lösungsmitteln: Nano-Keramische Beschichtung, Elektrophorese-Tauchgrundierung, Lackierung in RAL 7035/9005, Struktur pulverbeschichtet

Schutzklassen:
Schutzart nach IEC 60 529 (mit montierten Seitenwänden oder in abgedichteter Anreihung): IP 00

Oberfläche:
Flachteile, Türen, Innenausbau, lackiert RAL 7035/9005 Aluminiumfronttüre, vertikal, Aluminium, silbergrau eloxiert Aluminiumfronttüre, horizontal, Aluminium, lackiert, RAL 9005

Approbationen:
UL2416 NITW (NFPA70, NFPA75), IEC/EN 60950 (CB Zertifikat und Report), IEC/EN 62368 (CB Zertifikat und Report), Abmessungen (BHT): 800x2100x800 mm

4.2.2.4.2.2 Wandmontage

15 HE Wand-/Standgehäuse mit tiefenverstellbarem 19-Montagerahmen vorne, bestehend aus Wandteil, zwei Grundträgern, Dach- und Bodenblech, jeweils mit Ausbruch zur Kabeleinführung, abgedeckt mit Bürstenleisten, zwei 19-Profilschienen, zwei abschließbaren Seitenwänden und einer abschließbaren Sichttür. Das Gehäuse wird mit Snap-Verbindungselementen werkzeuglos aufgebaut. Durch die symmetrische Grundkonstruktion ist ein verwechslungsfreier Aufbau möglich. Türanschlag frei wählbar. Statische Belastbarkeit der 19.-Ebene: 5 kg/HE, maximal 75 kg. Die Gehäusebreite 700 mm lässt seitlich Freiraum für große Kabelmengen. Seitenwände, Dach und Bodenrahmen mit jeweils zwei Lüfterfeldern für eine passive Durchlüftung, eine Erweiterung zur aktiven Klimatisierung ist mit separat erhältlichen Lüftermotoren möglich, nicht benötigte Lüfterfelder können mit separat erhältlichen Abdeckplatten geschlossen werden. Der Einsatz als Standgehäuse

ist mit separat erhältlichen Nivellierfüßen möglich. Zusätzliche hintere 19- Befestigungsebene mit separat erhältlichem Profilschienensatz möglich.

Material: Stahlblech, Sichttür mit Scheibe aus ESG

Oberflächenausführung: Pulverbeschichtet in RAL 7035

Abmessungen (B x H x T): 700 x 758 x 700 mm, 15 HE

4.2.2.4.3 Rackzubehör

19" 1HE Kabelführungspanel, 5 Bügel, Stahl RAL7035
Zur geordneten und übersichtlichen Kabelführung in der 19“ Ebene Material Stahlblech Lackierung RAL7035, lichtgraue Steckdosenleiste 8fach mit ÜSS, 8-fach Schuko, RAL 7035, mit Überspannungsschutz 6,5kA (ÜSS), Profilänge 438,5 mm, nicht öffenbar, 2 m HO5VV-F 3G1, 50 mm² schwarz mit Schuko-Winkelstecker, inkl. Befestigungswinkel mit Schrauben

Belüftungseinheit Standschrank

Lüfterblech, zum Einsatz im Dachblech, inkl. 2 Lüftern, erweiterbar auf max. 6 Lüfter
BHT: 340x59x550 mm

Techn. Daten für Lüfter Bemessungsbetriebsspannung:

- 230V~Nennleistung: 15/14 W bei 50/60 Hz
- Luftleistung (freiblasend): 160/180 m³/h,50/60 Hz
- Schalldruckpegel (freiblasend): 37 dB (A)
- Betriebstemperaturbereich: -10°C bis + 55°C

Techn. Daten Tempregler

- Bemessungsbetriebsspannung: 230 V ~ AC
- Temperaturbereich: +5°C bis +55°C

Sonderschließung
Umbau auf Sonderschließung 1432

4.2.3 Ausbau-Kabelwege

4.2.3.1 Kabelkanäle

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.3.1.1 Kunststoffkanal

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.3.1.2 Stahlblechkanal

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.3.1.3 Brandschutzkanal

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.3.2 Kabeltrassen

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.2.3.3 Installationsrohr

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.3 Aktive Komponenten

Als aktive Komponenten sind alle Komponenten und Geräte zu verstehen, die eine externe Stromquelle oder ein an eine Stromquelle angeschlossenes Gerät für den Betrieb benötigen. Dies beinhaltet unter anderem, Netzwerkgeräte, wie Schulserver, Router, Accesspoints und Switche. Ebenso wird die aktive Medientechnik, sowie die schulgebundenen Endgeräte , inkl. Peripherie, hierzu gezählt.

4.3.1 IT Infrastruktur

4.3.1.1 Router

Dual-WAN Router - Draytek Vigor 2865

Hardware-Schnittstellen

1 x VDSL2/ADSL2/2+ WAN Port (WAN1), RJ-11 (Annex A) / RJ-45 (Annex B)
1 x 10/100/1000Base-Tx, RJ-45 (WAN2)
5 x 10/100/1000Base-Tx LAN Switch, RJ-45
1 x LAN WAN wählbar (P6/WAN2)
2 x USB 2.0
1 x Factory-Reset-Taste
1 x Wireless On/Off/WPS-Taste (ac Modell)
Dual WAN
Load Balance und Route Policy : 50 Profile
WAN Failover
Multiple-VLAN

Netzwerkmerkmale

Paketweiterleitungsbeschleunigung (Standard ist deaktiviert)
DHCP-Client/Server/Relais/Server
DHCP-Option: 1, 3, 6, 6, 51, 53, 54, 58, 58, 59, 60, 61, 66, 125
Dynamische DNS
LAN DNS / DNS Weiterleitung
DNSSEC
NTP-Client
RADIUS / TACACS+ client
Interner RADIUS-Server
Active Directory /LDAP kompatibel (Client)
DNS Cache/Proxy
UPnP 50 Sitzungen
Wake on LAN
Bonjour-Service
8 x Mehrfaches Subnetz LAN
Unterstützung SmartMonitor (bis zu 30 PCs)

Firewall
NAT
DMZ Host (für DSL / GbE / Backup WAN)
Port-Weiterleitung (40 Profile)
Offener Port (40 Profile)
Port Trigger (20 Profile)
Objekt-basierte Firewall (v3)
SPI (Stateful Packet Inspection) (Flow Track)
DoS Abwehr
E-Mail-Alarm (DoS Attack/APPE) und Protokollierung über syslog

Netzwerkmanagement
LAN Port Monitoring
Bandbreitenmanagement nach Session/ Bandbreite
Benutzerverwaltung nach Zeit/ Datenkontingent
LAN-DNS und DNS-Proxy/Cache Dynamisches DNS
QoS (DSCP/klassenbasierte/4-stufige Priorität)
Zentrales VPN-Management

Bandbreitenmanagement
Bandbreitenbegrenzung
Sitzungslimitierung (bis zu 20 Listen)
QoS (Quality of Service)
Garantierte Bandbreite für VoIP
Klassenbasierte Bandbreite garantiert durch benutzerdefinierte Traffic-Kategorien
4-stufige Priorität für jede Richtung (Inbound/Outbound)

VPN
32 simultane VPN
Protokoll: PPTP, IPsec IKEv1/IKEv2, IPsec IKEv2 EAP, IPsec XAuth, L2TP, L2TP über IPsec, OpenVPN
Verschlüsselung: MPPE und Hardware-basierte AES/DES/3DES-Verschlüsselung
Authentifizierung: SHA-1, SHA-256 IKE v1/v2, Preshared Key, X.509, XAuth, EAP
LAN-zu-LAN, Teleworker-to-LAN (Fern-Einwahlnutzer)
DHCP über IPSec
SSL VPN: 16 Tunnel
Unterstützt TLS/SSL-Verschlüsselung v3.0

Stromverbrauch: 17 - 24 Watt, DC 12V - Netzteil / 1,5 A
Maße: 240 mm x 162 mm x 38 mm

4.3.1.2 Switch

4.3.1.2.1 Cisco

Cisco SG350-28P-K9-EU

28-Port Gigabit Managed Switch

- 24 x 10/100/1000 PoE+ (195W)

- 2 x Gigabit SFP - 2 x Kombi-Gigabit-SFP

- an Rack montierbar

Cisco SG350-52P-K9-EU

- 48 x 10/100/1000 (PoE+) + 2 x Kombi-Gigabit-SFP + 2 x Gigabit SFP

- an Rack montierbar

- PoE+ (375 W)

4.3.1.2.2 Ubiquiti

Ubiquiti UniFi Switch US-24-250W

- 24 Gigabit RJ45 Ports

- 2 SFP Ports

- PoE Per Port

- 250W Netzteil

- Rack-Mount 1U

Ubiquiti UniFi Switch US-48-500W

- 48 Gigabit RJ45 Ports

- 2 SFP Ports

- PoE Per Port

- 500W Netzteil

- Rack-Mount 1U

4.3.1.3 Access Point

4.3.1.3.1 Ubiquiti

Ubiquiti UniFi AC Pro UAP-AC-PRO

Ubiquiti UniFi AC-HD UAP-AC-HD

Ubiquiti UniFi AC-HD UAP-NanoHD

4.3.1.4 Konverter

- Gigabit Ethernet Media Konverter, RJ45 zu SFP
- SFP Slot unterstützt MiniGBIC für Gigabit 1000BaseX
- mit Dip-Switch für erweiterte Konfigurationen
- Diagnose LEDs
- externes Netzteil im Lieferumfang
- Metallgehäuse lüfterlos (L x B x H): 94 x 71 x 26 mm

4.3.1.4.1 Konverter Zubehör

SFP Gigabit Ethernet 1000LX SM 10km, 1310nm (singlemode)

SFP Gigabit Ethernet 1000SX MM 550m, 850nm (multimode)

4.3.1.5 USV Anlagen

USV 1000VA / 900W

- ausgelegt für eine Gebrauchsdauer von 10 Jahren ohne Wartung (20-22 Grad)
- max.2HE 445x89x405 mm
- Online Technologie(VFI-SS-111) reiner Sinusausgang
- Eingangsspannung 110-300 VAC /50-60 Hz
- Nennleistung 1000VA / 900W
- Überbrückungszeit bei 100% Last: 6 Minuten
- Überbrückungszeit bei 50% Last: 11 Minuten
- Schnittstellen: RS232, USB
- SNMP optional
- Gewicht 15 kg

4.3.2 Medientechnik

Um eine Standardisierung der Medientechnik zu erreichen, sind sämtliche Klassen- und Fachräume mit einheitlichen Präsentationsgeräten in Form von interaktiven Displays auszustatten. Sonderräume, wie Mensen, Aulen, Sporthallen etc. sind ebenfalls mit Medientechnik auszustatten bedürfen im Hinblick auf die Art der Präsentationstechnik aber der Einzelfallentscheidung, basierend auf dem Nutzungskonzept der jeweiligen Schule. Auch hier ist die Verwendung von interaktiven Displays anzustreben.

4.3.2.1 Interaktive Displays

interaktive Displays inkl. Doppelpylone mit manueller Höhenverstellung

Diagonale:	85,6 Zoll (2.174 mm)
Display-Technologie:	TFT-LCD
Bildschirmauflösung:	3.840 x 2.160 Pixel
Bildfrequenz:	60 Hz
Helligkeit:	350 cd/m²
Bildseitenverhältnis:	16:9
Kontrastverhältnis (statisch):	1.200:1
Kontrastverhältnis (dynamisch):	4.000:1
Ansprechzeit (grau bis grau):	8 ms
Display-Farben:	1,07 Milliarden Farben (10 Bit)
Pixelabstand (B x H):	0,4935 x 0,4935 mm
Blickwinkel:	178° / 178°
Art der Hintergrundbeleuchtung:	direkte LED
Lebensdauer:	> 30.000 Stunden

wärmebehandeltes, entspiegeltes Sicherheitsglas (Dicke: 4 mm • Härte: Mohshärte 7)

Touch-Punkte:	32
Genauigkeit:	±1 mm
Mindestreaktionsgröße:	> 1,5 mm
Touch-Auflösung:	32.768 x 32.768 Pixel
Schnittstellen:	USB 2.0-kompatibel (volle Geschwindigkeit), HID-kompatibel, Plug-&-Play-kompatibel. Abwärtskompatibel mit USB 1.1 Unterstützte Betriebssysteme: Windows, macOS, Chrome, Linux und Android 3x HDMI 2.0 (1x ARC) 1x DP 1.2, 1x USB-C (USB 3.1 Gen 2) 1x HDMI-Ausgang

	1x VGA (inkl. 1x Mini-Buchse) 1x Mini-Buchse als Audio-Eingang (dedizierte Audioquelle) 1x Mini-Buchse als Audio-Ausgang 1x S/PDIF optisch
USB:	3x USB 3.0 (Typ A), 2x USB 2.0 (Typ A) • Touch: 3x USB (Typ B)
RS232C:	1x DE-9F (Serieller Anschluss)
LAN-Port:	2x RJ45 10/100/1000 BaseT
Optionale/Modul-Steckplätze:	1x WLAN-Steckplatz, 1x OPS-Steckplatz (UHD mit 60 Hz) 1x Anschluss für NFC Reader Modul, 1x Anschluss für Fingerprint Scanner 1x Anschluss für Human Presence Detection Modul (Module sind optional) 3-Wege-Lautsprecher (Tweeter, Mid-Range und Subwoofer)
Verstärkerleistung:	min. 70 W
Frequenzbereich:	60 Hz - 20 kHz
Systemversion:	Android 8.0
Arbeitsspeicher:	min. 4 GB
Integrierter Speicher:	min. 32 GB
Stromverbrauch (im Betrieb):	< 250 W
Stromverbrauch (im Standby):	< 1 W
Behördliche Genehmigungen:	CE, FCC, RoHS-konform
Umweltzulassung:	WEEE
ISO-Normen:	ISO 9001 und ISO 14001

Allgemeines:
Die Montage des kompletten Systems inkl. der Displays hat durch geprüfte Befestigungstechniker zu erfolgen. Eine Prüfung gemäß DGUV Vorschrift 3 ist durchzuführen. Das Pylonensystem, inkl. Display und Tafelflügel ist einer TÜV Prüfung zu unterziehen.
Gewichtskorb zum nachträglichen Anpassen der Gegengewichte (Zusätzliche Gewichte müssen seitlich eingeschoben werden können) Wake on Lan / Wake on WirelessLan.
Die Rückgabe von Displays zur korrekten Entsorgung hat kostenlos zu erfolgen.

Gewährleistung:
84 Monate Pickup- und Return-Service inkl. Austauschgerät. Reaktionszeit 48 Stunden

Dienstleistung:
- Lieferung und Montage der Displays in Klassen- und Fachräumen gemäß Raumliste (wird pro Schule bei Beauftragung mitgeteilt)
- Erstinbetriebnahme

- Integration in vorhandene Netzwerkstrukturen, Integration in städtisches Endgeräteverwaltungssystem (Android und Windows)
- Kurzeinweisung für mindestens 2 Personen pro Schule (Zeitumfang 1 Std.)
- betriebsfertige Übergabe inkl. Übergabeprotokoll
- eigenständige Koordination und Kommunikation mit Ansprechpartnern am Schulstandort

Whiteboard-Flügelelemente
- Maße: 1x1 m
- Schnitt- und Kratzfeste Polyvision e3 Oberfläche
- Quetschschutzabstand zwischen Tafelflügeln

OPS Modul
- i5 Prozessor
- 8GB RAM
- 128GB SSD oder 256 GB SSD
- Windows 10

Doppelpylonensystem für Vorlauftafel (Fachräume)

4.3.2.2 Prüfung von Pylonensystemen nach DGUV

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.3.3 Schulserver

Die Schulserver basieren gemäß Konzept der Universität zu Lübeck auf UCS@School.
Der aktuell standardisierte Leistungsumfang der Software ist im Ausstattungskonzept beschrieben. Die Spezifikation der Hardware basiert auf der zu erwarteneden Nutzendenanuzahl:

4.3.3.1 Server Typ A (bis ca. 400 Nutzende)

Mainboard:	Dual Socket Mainboard; 1 Socket frei (erweiterbar)
RAM:	1 x 32 GB DDR4 ECC
CPU:	6-kern, vergleichbar mit Intel® Xeon® E5-2603 v4
SSD:	2 x 2 TB in RAID1 für VM-Images/Applikationsdate
	2 x 250GB für Hypervisor Betriebssystem ProxMox VE
LAN:	2 x 10G RJ45 LAN
Netzteile:	2 x 750 W redundante Hot Swap Netzteile

4.3.3.2 Server Typ B (bis ca. 800 Nutzende)

Mainboard:	Dual Socket Mainboard; 1 Socket frei (erweiterbar)
RAM:	1 x 32 GB DDR4 ECC
CPU:	8-kern, vergleichbar mit Intel® Xeon® E5- 2620 v4
SSD:	2 x 4 TB in RAID1 für VM-Images/Applikationsdaten
	2 x 250GB für Hypervisor Betriebssystem ProxMox VE
LAN:	2 x 10G RJ45 LAN
Netzteile:	2 x 750 W redundante Hot Swap Netzteile

4.3.3.3 Server Typ C (über ca. 800 Nutzende)

Mainboard:	Dual Socket Mainboard; 1 Socket frei (erweiterbar)
RAM:	2 x 32 GB DDR4 ECC
CPU:	10-kern, vergleichbar mit Intel® Xeon® Silver 4114 Prozessor
SSD:	4 x 4 TB in RAID-z2 für VM-Images/Applikationsdaten
	2 x 250GB für Hypervisor Betriebssystem ProxMox VE
LAN:	2 x 10G RJ45 LAN
Netzteile:	2 x 750 W redundante Hot Swap Netzteile

4.3.4 Schulgebundene Endgeräte

4.3.4.1 Windows Laptop

- Display 15,6“ (39,6 cm), reflexionsarm, Full HD 1920 x 1080, Kamera und Mikrofon integriert
- Prozessor Intel Core i3-10110U der 10. Generation
- Arbeitsspeicher 8 GB, DDR4
- Speicher 256 GB M.2-PCIe-NVMe-SSD-Laufwerk (Klasse 35)
- Konnektivität RJ-45-Anschluss 1Gbit/s, USB-2.0-Anschluss, USB-3.2-Typ-AAnschluss der 1. Generation mit PowerShare, USB-3.2- Typ-AAnschluss der 1. Generation, HDMI-1.4-Anschluss, USB-3.2-Typ-C-Anschluss der 1. Generation mit DisplayPort 1.2-Alternate-Modus, Speicherkartensteckplatz für uSD 3.0-Karten
- Intel Wi-Fi 6 AX201 2x2 802.11ax 160 MHz + Bluetooth 5.1
- Betriebssystem Windows 10 Pro

4.3.4.2 Apple iPad

- Display 10,2“ (25,9 cm), glänzend, Retina IPS, 2160 x 1620, 4:3 Seitenverhältnis
- Eingabe Touchscreen (multitouch) kompatibel zu Apple Pencil & SmartKeyboard
- Prozessor A10 Fusion Chip, 64-bit, M10 Coprozessor
- Speicher 32 GB eMMC
- Konnektivität WLAN Wi-Fi 3 (802.11a/b/g/n/ac), Bluetooth 4.2
- 1x Lightning-Connector, 1x Kopfhörer/Mikrofon-Kombi-Anschluss
- Kamera Rückseite: 8 Megapixel; Vorderseite: 1,2 Megapixel
- Sensorik Beschleunigungssensor, Kompass (Magnetometer),
- Umgebungslichtsensor, 3-Achsen-Gyrosensor, Barometer,
- Fingerabdrucksensor
- Akku 32 Wh, bis zu 10 Stunden Laufzeit
- Lieferumfang Lightning auf USB-Adapter/Kabel, USB-Netzteil
- Garantie 1 Jahr Bring-in Herstellergarantie

4.3.5 Peripherie

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4 Dokumentation

Die im Folgenden definierten Standards zur Dokumentation der lernförderlichen IT-Infrastruktur sind technisch und organisatorisch einzuhalten.

4.4.1 Klassifizierung

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4.1.1 Kupfer-Messung

Klasse EA Messung der Twisted Pair Kupferverkabelung

Klasse EA Permanentlinkmessung der Kupferverkabelung nach der ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06. Messung und Auswertung aller in der Norm beschriebenen Parameter und Dokumentation auf Datenträger.

Anforderungsprofil für Kupferkabel-Messtechnik

Zur Überprüfung bzw. Zertifizierung von dienstneutralen, strukturierten Verkabelungen ist ein Messgerät einzusetzen, das folgende technische Eigenschaften aufweist.

Eigenschaften:

- Level IIIe oder Level IV - Genauigkeit gefordert.
- ISO/IEC 11801 Ed.2.2:2011-06 bis 500 MHz
- Messung gemäß Grenzwerten nach DIN EN 50173 1:2011 und DIN EN 50173 2:2011, DIN-EN 50173-3:2011, DIN-EN 50173-4:2013, DIN-EN 50173-5:2013, DIN-EN 50173-6:2014 bis 500 MHz

Messbereich:

- Frequenzbereich: 1-500 MHz

geforderte Messparameter:

- Verdrahtungsplan
- Widerstand
- Länge
- Dämpfung
- DUAL NEXT TM (Nahnebensprechen von beiden Seiten)
- ACR-N
- Impedanz (85 - 115 Ohm)
- Laufzeit / Laufzeitdifferenz
- Dual Return Loss (Rückflussdämpfung von beiden Seiten)
- Power Sum NEXT

- Power Sum ACR
- ACR-F (gleichpegliges Übersprechen am fernen Ende)
- Power Sum ACR-F
- Headroom (Systemreserve)

4.4.1.2 LWL-Messung

Die Dämpfung der LWL Übertragungsstrecken ist nach ISO/IEC 14763-3 zu messen. Die Messungen erfolgen beidseitig (Kap.8.1.4//9.1.1.2) in zwei Wellenlängenfenstern (Kap.8.1.3):

- Multimode-Strecken bei 850 und 1300 nm
- Singlemode-Strecken bei 1310 und 1550 nm.

Somit ergeben sich 4 Messungen pro Faser.

Vor der Messung sind die Steckverbinder zu reinigen und visuell zu prüfen. Die Fasereigenschaften der Messkabel müssen mit denen der zu messenden LWL-Strecke übereinstimmen.

Die Messgeräte sind nach den Angaben des Messgeräteherstellers regelmäßig zu kalibrieren. Die Firmware ist auf dem aktuellsten Stand.

Bei einer Messung mit einem Dämpfungsmessgerät (LSPM Messung) ist der Abgleich des Messgerätes nach der 1-Jumper Methode durchzuführen. Die Jumperkabel müssen zwischen 1 – 5m lang sein (ISO/IEC 14763-3:2010 Kap. 6.3.4.2 – 6.3.4.4). Das Jumperkabel zur Feldkalibration darf nicht länger als 2m sein. (ISO/IEC 14763-3:2010 Kap. 6.3.4.5u) Die Stecker müssen Referenzqualität aufweisen.

Dämpfungsmessung

Bei einer Messung mit einem OTDR ist mit einer Vor- und Nachlauffaser unterschiedlicher Länge in beiden Richtungen zu messen. Für Multimode-Strecken sind die Wellenlängen 850/1300nm und für Singlemode-Strecken die Wellenlängen 1310/1550nm zu verwenden.

Länge der Vor- und Nachlauffaser:

- Multimode 200 – 500 m
- Singlemode 500 – 1000 m

Auf jeden Fall länger als die Dämpfungstotzone.

Die auf den Vor- und Nachlauffasern verwendeten Stecker müssen Referenzqualität nach ISO/IEC 14763-3:2010) aufweisen.

Am OTDR ist die korrekte Brechzahl der zu messenden Faser einzustellen. Die Auswahl der Pulsbreite und Mittelungsdauer ist entsprechend der Faserlänge einzustellen.

In der Auswertung der OTDR Messung muss die gesamte Streckendämpfung inkl. Steckverbinder abgebildet werden. Die Berechnung ist, wenn möglich, mit der Software des Messgeräteherstellers durchzuführen. Wenn die Auswertesoftware das nicht zulässt ist eine numerische Berechnung der Streckendämpfung zu machen. Die maximale Streckendämpfung muss der ISO/IEC 14763-3 entsprechen. Die Messprotokolle sind auf Datenträger dem Auftraggeber zu übergeben.

4.4.2 QR Code – Servicetag Aufkleber

Gedruckter QR Code mit dem Service-Tag des Supportdienstleisters auf allen aktiven und passiven Komponenten, dient der eindeutigen Kennzeichnung einzelner Bestandteile dem einfachen Abruf relevanter Produktinformationen und Dokumentationen, sowie der eindeutigen Nachverfolgbarkeit dieser Einzelteile.

4.4.3 Brandschutzdokumentation

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4.4 Blockschaltbild

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4.5 Schrankansicht

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4.6 Patchfeldansicht

Die technischen Definitionen sind noch im Abstimmungsprozess und werden zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.4.7 Beschriftung

Die Beschriftung erfolgt nach einem durch die Hansestadt Lübeck festgelegtem Schema:

Datenverteiler.Patchfeld.Anschluss

Beispiel: DV01.01.01/02

Folgende Komponenten sind eindeutig mit UV beständigen Bändern zu beschriften:

- Datenverteiler
- Patchfeld
- Datenanschlussdose
- Stromkreise
- aktive Komponenten

4.5 Netzwerkkonfiguration

Die Durchführung der standardisierten Netzwerkkonfiguration setzt voraus, dass:

1. Aktive Komponenten gemäß Ausstattungskonzept vorhanden sind
2. Der pädagogische Glasfaseranschluss des Landes SH aktiv ist
3. Der Schulserver gemäß Ausstattungskonzept vorhanden ist

Abweichungen von den im folgenden definierten Standardkonfigurationen sind im Einzelfall möglich, aber entsprechend zu begründen und zu dokumentieren.

4.5.1 IP-Adressen und Bereiche

Das Netzkonzept unterliegt aus Sicherheitsgründen der Geheimhaltung und ist ausschließlich für den internen Gebrauch.

5 Schulungskonzept

Das Schulungskonzept sieht eine grundsätzliche Trennung zwischen technischen Einführungen, in Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck und pädagogischen Fortbildungen in Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein vor. Die angebotenen technischen Einführungen dienen der Sicherstellung eines korrekten Gebrauchs der zur Verfügung gestellten Systeme.

5.1 Knowledgebase / FAQ

Zur Unterstützung der Supporthotline der Travekom wird eine Knowledgebase/FAQ eingesetzt, um einen zentralen Ort für Anleitungen, Hilfestellungen und Dokumentationen zu schaffen und sowohl Lehrkräften, Schüler:innen und Eltern Informationen rund um die Schul-IT der Lübecker Schulen zu geben. Die FAQ Seite wird inhaltlich von der Travekom verwaltet und erweitert.

5.2 Medienwerkstatt

Das Konzept der Medienwerkstatt ist zum aktuellen Zeitpunkt noch in der Entstehung.

5.3 Technische Einführungen

5.3.1 Videokonferenzsystem BigBlueButton

Schwerpunkt der technischen Einweisung stellt die praktische Arbeit mit der Software BigBlueButton dar. Theoretische Grundlagen werden erklärt und in kleinen Gruppen durch praktische Übungen mit der Software verfestigt.

Technisches Handwerkszeug für BigBlueButton leicht erklärt:

- Starten von Konferenzen
- effektives Teilnehmermanagement
- datenschutzrechtliche Aufklärung
- Nutzung von Break-Out Räumen
- Präsentationen und Bildschirmfreigabe
- Nutzung von Umfragen
- Umgang mit technischen Problemen
- Notizen
- Tipps & Tricks

Dauer der technischen Einführung 3 Stunden

5.3.2 Online Office Open Xchange

Variante A) Technische Einführung Standard

- Durchführung der technischen Einweisung (Dauer ca. 3 Stunden)
- An- und Abreise zum Durchführungsort (in der Regel die jeweilige Schule, später auch in der Me-Dienwerkstatt)
- Alternativ: online via BBB möglich
- Vorbereitungszeit und Nachbereitungszeit

Variante B) Kompakter Schnellkurs

- Durchführung des kompakten Schnellkurses (Dauer ca. 1,5 Stunden)
- Ausschließlich online via BBB
- Vorbereitungszeit und Nachbereitungszeit

Die technischen Einweisungen können von der Kundin nach anfallendem Bedarf der Schulen gebucht werden und an unterschiedlichen Schulen im Lübecker Stadtgebiet oder komplett online stattfinden. Sie können auch schulübergreifend stattfinden. Eine reine Online-Veranstaltung ist bei

beiden Varianten möglich. Das Team der TraveKom dokumentiert, an welchen Schulen wann wie viele Termine stattgefunden haben.

Inhalt der technischen Einweisung

Schwerpunkt der technischen Einweisung stellt die praktische Arbeit mit der Software OX im Rahmen des Lübecker Schulportals dar. Theoretische Grundlagen werden erklärt und bei Variante A) in kleinen Gruppen durch praktische Übungen mit der Software verfestigt.
Ziel: Die TN können mithilfe von OX kommunizieren und Aufträge geben
- Anmeldung und Passwort
- E-Mails
- Verteiler
- Ordner
- Freigaben
- Aufgaben
- Umgang mit technischen Problemen

Dauer der technischen Einführung
Variante A) 3 Stunden
Variante B) 1,5 Stunden

5.3.3 Interaktive Displays

1. Einweisung und Übergabe bei Montage für Medienkoordinator:innen

2. (Optional): Technische Einführung für Kollegium

Dauer der technischen Einführung:
- Ersteinweisung: 1 Std.
-Technische Einführung: 2 Std.

5.4 Pädagogische Fortbildungen

Pädagogische Fortbildungen werden durch das IQSH angeboten und durchgeführt.

6 Anlagen, Berichte und Studien

6.1 Intern – Zusammenfassung auf luebeck.de

Auflistung unter https://www.luebeck.de/de/stadtleben/familie-und-bildung/kinder-von-6-12/schule/medienentwicklungsplanung.html

6.1.1 VO/2016/04082 IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/BerichtVO_2016_04082_IT_Infrastruktur_an_Luebecker_Schulen_241116.pdf

6.1.2 VO/2018/05668 Stand der Pilotphase

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/BerichtVO_2018_05668_Stand_Pilotphase_Schul_IT_270918.pdf

6.1.3 VO/2018/06193 Medienentwicklungsplanung

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/VO_2018_06193_MedienentwicklungsplanungLuebeckerSchulen_270918.pdf

6.1.4 VO/2019/07671 Evaluation Pilotphase und Digitalpakt

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/VO2019_07671_Evaluation_Pilotphase_IT_an_Schulen_DigitalPakt.pdf

6.1.5 VO/2020/09089 Support und Wartung der IT-Infrastruktur

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/VO-2020-09089-Support%20und%20Wartung%20der%20IT-Infrastruktur%20an%20L%C3%BCbecker%20Schulen.pdf

6.1.6 VO/2021/09984 Standardisierung und Zentralisierung der Beschaffung von pädagogischer Schul-IT

https://www.luebeck.de/files/bildungsportal/familie_und_bildung/Kinder_von_6_bis_12/Schule/Medienentwicklungsplanung/09984.pdf

6.2 Extern

6.2.1 Konzept zur IT-Ausstattung an Lübecker Schulen

https://www.isp.uni-luebeck.de/sites/default/files/content/projects/ITSchulen/itSchulenISP.pdf

6.2.2 Szenarien lernförderlicher IT-Infrastrukturen in Schulen

https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GauePublikationen/Studie_IB_IT_Infrastruktur_2015.pdf

6.2.3 Empfehlungen für die schulische IT- und Medienausstattung in SH

https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/IQSH/Publikationen/PDFDownloads/IT-Medien/Downloads/ausstattungsempfehlungen.pdf?__blob=publicationFile&v=7

7 Versionshistorie

Version	Bearbeitungsdatum	Bearbeiter:in	Änderung
1.0	26.04.2021	Tobias Stahl	Erstversion
1.1	17.05.2021	Tobias Stahl	- Erweiterung um Versionshistorie - Anpassung Supportkonzept (Wegfall städt. IT und Erweiterung um CO2)
1.2	28.01.2022	Tobias Stahl	Erweiterung um QR Code Definition (Service-Tags) und Aufnahme Unifi NanoHD
1.3	28.02.2022	Tobias Stahl	Änderung der Sonderschliessung
1.4	28.04.2022	Tobias Stahl	LoraWAN Sensoren, inkl. Dashboard, sowie Internetmonitoring (Proaktives Management) und Erweiterung um VO/2021/09984
1.5	02.06.2022	Tobias Stahl	Aufnahme von Landesdiensten und Lernroten (1.10. und 1.11) Spezifikation der Serverhardware, Anpassung der Standardisierung der Medientechnik in Sonderräumen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11119
öffentlich

Lübeck, 16.06.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Frank Schröder (E-Mail: frank.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-5206)

Machbarkeitsstudie zum Bau einer neuen Sporthalle am Standort Falkenwiese

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.08.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Gem. Beschluss der Bürgerschaft vom 23.05.2019 (VO/2019/07733 i.V.m. VO/2019/07982) wird der Bürgermeister beauftragt zu berichten, wie die Varianten einer Drei- und einer Vierfeldhalle am Standort Falkenwiese umgesetzt werden können.

Bericht:

Auf Grundlage des o.a. Bürgerschaftsauftrages hat der Bereich 4.401 das Architekturbüro sso – schünemann soltau architekten partgmbb bda mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Das Ergebnis ist anliegend beigefügt.

Im Laufe des Verfahrens wurden zunächst zahlreiche mögliche Standorte im Bereich der städtischen Grundstücksflächen sowie der bestehenden Erbbaurechtsflächen des LBV Phönix v. 1903 e.V. (LBV) hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit und unter Einbeziehung der Belange des LBV abgeprüft. Das Ergebnis ist eine verbleibende mögliche Planungsfläche im südlichen Bereich des Falkenwiese-Areals (siehe Seite 11 der Machbarkeitsstudie). Eine Teilfläche ist dabei jedoch bereits für das „Haus des Sports“ reserviert. Dieses Projekt befindet sich bereits in der Umsetzungsphase und kann alleine schon aufgrund zeitlicher Vorgaben des dortigen Fördermittelgebers nicht in eine gemeinsame Planung mit einer neuen Sporthalle integriert werden. Somit bleiben als mögliche Umsetzungsflächen das jetzige Grundstück der bestehenden LBV-Mehrzweckhalle, die dort nördlich angrenzenden 2 Tennisplätze des LBV sowie die östlich angrenzenden städtischen Flächen des ehemaligen Bauhofs 5.660 und des bestehenden Umkleidegebäudes Sportanlage Falkenwiese.

Im Rahmen dieser möglichen Grundstücksvorgaben liegt der Schwerpunkt der Studie zunächst bei verschiedenen Standort-Varianten (Varianten 1-4) für eine Vierfeldhalle mit Integration einer Zuschauertribüne und einer Leichtathletikhalle (Sprintbahn sowie Nebenräume). Weiterhin ist die Schaffung von Ersatzräumen für das städtische Sportplatzumkleidegebäude berücksichtigt, dessen Abbruch bei diesen Varianten notwendig ist.

Aufgrund des großen Flächenbedarfs und der hohen Kosten werden im Weiteren unterschiedliche Lösungen mit 3-Feldhallen, mit und ohne Leichtathletiknutzung, untersucht.
Diese Ergebnisse sind in den Varianten 5-7 dargestellt.
Die Variante 8 entsteht schließlich aus der gemeinsamen Betrachtung des Bereichs Schule und Sport und dem LBV Phönix als Hauptnutzer einer solchen Halle.

Letztendlich empfiehlt die Machbarkeitsstudie für eine Umsetzung die beiden möglichen Lösungen Variante 3 (Vierfeldhalle) sowie Variante 8 (echte Dreifeldhalle), beides jeweils inkl. Leichtathletik-Infrastruktur (siehe Resümee Seiten 89 – 91).

Der neue Sportentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (SEP) stellt zur Thematik fest, dass es für den Schul- und Vereinssport vor allem im Innenstadtbereich ein Defizit von 4 Anlageneinheiten gibt (siehe Seite 140 SEP). Als Lösungsvorschlag wird eine Umsetzung des Projektes 22 vorgeschlagen: „*Die Planungen für eine teilbare Großsporthalle auf der Falkenwiese sollen umgesetzt werden. Die Option einer zusätzlichen Integration von Leichtathletikelementen und 60m Sprintbahn wird geprüft. Damit könnte eine Entlastung im Innenstadtbereich erzielt werden.“*

Aus sportfachlicher Sicht wäre die große Vierfeldhalle der Variante 3 sicherlich die optimale Lösung, zumal diese auch einen Abriss/eine Integration des alten städtischen Umkleidegebäudes beinhalten würde. Angesichts der baulichen Dimension, der Kosten (rund 18,25 Mio. EUR) und der mittlerweile fortgeschrittenen Planung für das westlich anschließende „Haus des Sports“ gibt es jedoch aus städtebaulicher und finanztechnischer Sicht erhebliche Zweifel an einer tatsächlichen Umsetzbarkeit.

Aus diesem Grund räumt die Machbarkeitsstudie der Variante 8 mit einer echten Dreifeldhalle die größten Chancen für eine Umsetzbarkeit ein. Während die aktuelle Mehrzweckhalle des LBV nicht teilbar ist, würde eine neue echte Dreifeldhalle mit 2 Trennwänden die Kapazitäten für den Schul- und Vereinssport erhöhen. Zudem hält die zusätzliche Leichtathletik-Infrastruktur weitere Kapazitäten vor, wovon auch der sonstige Vereinssport profitieren könnte, denn das Wintertraining der Leichtathletik-Vereine würde aus anderen städtischen Hallen entsprechend verlagert werden, so dass dort freie Kapazitäten für andere Sportarten entstehen. Die Umsetzung der Variante 8 würde zudem dem Leichtathletik-Landesleistungszentrum Lübeck eine hervorragende Wintertrainingsmöglichkeit als Ergänzung zur Sommertrainingsstätte Buniamshof bieten.

Auch der Bereich Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt aufgrund der geringeren Bebauungshöhe, der geringeren Massivität des Gesamtbaukörpers sowie der Möglichkeit, die Bebauung stärker von der Straße „An der Falkenwiese“ abzurücken, bei einer Entscheidung für eine Halle mit Leichtathletikteil die Variante 8. Im Rahmen eines Planungsverfahrens sollte diese jedoch noch in einigen Punkten etwas modifiziert werden, gerade im Zusammenwirken mit der dann weiter fortgeschrittenen Planung des „Haus des Sports“.

Bei einer Variante 8 ist in der weiteren Planung zudem noch ein Ersatzstandort für den Bauhof Schulgarten samt Sozial- und Umkleideräume von 5.660 sowie Lagermöglichkeiten für 4.401 zu berücksichtigen.

Bei den beiden Varianten 3 und 8 sind die LBV-Sportstätten alte Mehrzweckhalle sowie mindestens zwei Tennisplätze betroffen, so dass der LBV in eine neue Planung zwingend einzubeziehen ist. Vom Grundsatz her wäre der LBV Phönix auch bereit eine neue Sporthalle zu bauen und für den Schulsport sowie andere Vereine zur Verfügung zu stellen (insbesondere was die Leichtathletik-Elemente angeht), jedoch benötigt der Verein in diesem Fall eine erhebliche finanzielle Unterstützung von Dritten. Sollte die Hansestadt Lübeck eine neue Sporthalle bauen wollen, müssen dem LBV Phönix entsprechende Hallenkapazitäten garantiert werden.

Wie bereits erläutert, ist das Projekt Sporthalle Falkenwiese ein Bestandteil der Sportentwicklungsplanung. Im Rahmen der Vorlage VO/2021/10424 hatte die Steuerungsgruppe 3

Starterprojekte für die mittelfristige Umsetzung bis 2026/2017 empfohlen (Stadtverkehr-Halle für Leistungssport, inklusive Freizeitsportanlage, Sport- und Bürgerpark Neuhof), dazu die bereits von der Bürgerschaft mit Planungsaufträgen versehenen Projekte Sporthalle Falkenwiese und Turnsporthalle Kücknitz aufgenommen. In der Sitzung der Bürgerschaft am 25.02.2022 wurde eine Entscheidung über die mittelfristigen Starterprojekte jedoch vertagt. Bis heute liegt keine Entscheidung vor.

Weiteres Vorgehen auf Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie:
Sollte sich die Bürgerschaft für eine mittelfristige Umsetzung des Projektes Sporthalle Falkenwiese aussprechen, wird der Bürgermeister zeitnah Gespräche mit dem LBV Phönix über die Realisierung des Projektes aufnehmen, entweder tritt die Hansestadt Lübeck dabei als Mieter auf oder als Bauherr mit dem Nutzer LBV Phönix für seine Sportangebote. Hierbei ist dann kurzfristig auch die Finanzierungsgrundlage zu klären. Über den Fortgang der Gespräche wird im zuständigen Fachausschuss berichtet.

Als Planungsmittel für die Umsetzung von Projekten der mittelfristigen Sportentwicklungsplanung wurden vorsorglich bereits 1.000.000 EUR in den Haushalt 2023 unter 5.651 111029 557 Neubau Sporthalle Falkenwiese eingestellt. Nach einer Priorisierung der Projekte durch die Bürgerschaft könnten diese Mittel dann ggf. auch auf andere mittelfristige Projekte übertragen werden.

Anlagen:
Anlage 1: Machbarkeitsstudie Sporthalle Falkenwiese
Anlage 2: Machbarkeitsstudie Anlagen 1 bis 25 zum Erläuterungsbericht

Senatorin Monika Frank

Machbarkeitsstudie

Sporthalle Falkenwiese, Lübeck

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck

Bereich Schule und Sport

Auftragnehmer:



schünemann soltau architekten partgmbb bda

Lübeck, den 26.02.2021

1. Überarbeitung vom 22.07.2021

2. Überarbeitung vom 17.05.2022

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	Seite 1
Ausgangslage	Seite 3
Sichtachsen und Unesco Weltkulturerbe	Seite 4
Naturschutzrechtliche Situation	Seite 7
Baurechtliche Situation	Seite 8
LBV Phönix	Seite 10
Überlagerung aller städtebaulichen Faktoren	Seite 11
Weitere gutachterliche Untersuchungen/ Grundlagen	Seite 12
Raumprogramm und Bedarf	Seite 13
Vorentwurf 4-Feldhalle und Umkleidetrakt/ Leichtathletikhalle	Seite 22
Variantendarstellung unterschiedlicher Verortungen des Baukörpers	Seite 25
Variante 1	Seite 26
Variante 2	Seite 33
Variante 3	Seite 40
Variante 4	Seite 47
Variante 5	Seite 54
Variante 5a	Seite 61
Variante 6	Seite 71
Variante 7	Seite 77
Variante 8	Seite 83
Resümee / Empfehlung	**Seite 89**
Begründung	**Seite 89**
Anlagen	ab Seite 91

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, den Standort der Sportstätte Falkenwiese weiter zu entwickeln. Bereits in den Jahren 2015/2016 wurden hierzu Untersuchungen zu der vorhandenen Bausubstanz und den Entwicklungsmöglichkeiten für ein neues Sportzentrum Falkenwiese gemacht.

Gem. Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck (VO/2019/07733 vom 23.05.2019) wird der Bürgermeister unter anderem aufgefordert zu berichten, wie die Varianten einer Drei- und einer Vierfeldhalle am Standort Falkenwiese als Neu- oder Ersatzbau umgesetzt werden können. Daraufhin hat der Bereich Schule und Sport der Bürgerschaft am 26.09.2019 zunächst einen Bericht vorgelegt (VO/2019/07982), in dem drei verschiedene Varianten für die Sporthalle dargestellt wurden und die Variante „Vierfeldhalle, Lösung 2“ (mit Leichtathletikelementen und 60m Sprintbahn + Auslauf) als bevorzugte Variante empfohlen wurde.

Es folgt die Beauftragung des Architekturbüro sso – schünemann soltau architekten partgmbb bda – (Auftrag 2001/A01) zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Sporthalle im Bereich Falkenwiese.

In Abstimmungen mit dem Bereich Schule und Sport wird ein Baukörper nach einem vorgegebenen Raumprogramm entwickelt und an unterschiedlichen Positionen auf den Grundstücken der Hansestadt Lübeck und des LBV Phönix betrachtet. Die Planungen „Haus des Sports“ sind dabei berücksichtigt.

Der Schwerpunkt der Machbarkeitsstudie liegt zunächst bei verschiedenen Standort-Varianten (Varianten 1-4) für eine Vierfeldhalle mit Integration einer Zuschauertribüne und einer Leichtathletikhalle (Sprintbahn sowie Nebenräume). Weiterhin ist die Schaffung von Ersatzräumen für das städtische Sportplatzumkleidegebäude berücksichtigt, dessen Abbruch bei diesen Varianten notwendig ist.

Aufgrund des hohen Flächenbedarfs und der hohen Kosten werden im Weiteren unterschiedliche Lösungen mit 3-Feldhallen mit und ohne Leichtathletiknutzung untersucht. Die Ergebnisse sind in den Varianten 5-7 dargestellt.

Variante 8 entsteht schließlich aus der gemeinsamen Betrachtung des Bereichs Schule und Sport mit dem LBV Phönix als Hauptnutzer des Gebäudes.

Die Studie schließt mit einer Empfehlung zur Umsetzung der Baumaßnahme.

144 von 911 in Zusammenstellung

Ausgangslage

Das Sportzentrum Falkenwiese erstreckt sich zwischen Falkenstraße, An der Falkenwiese und Wakenitz. Die Grundstücke befinden sich östlich im Eigentum der Hansestadt Lübeck und westlich im Erbbaurecht des LBV Phönix.

Das Erbbaurecht des LBV Phönix endet regulär erst 2030 und 2065. In der Anlage, Auszug aus dem Liegenschaftskataster – s. Anlage 19 – Grundstückssituation, sind die verschiedenen Eigentumsverhältnisse dargestellt. Darauf hinzuweisen ist, dass das unmittelbar angrenzende Flurstück 3/15, An der Falkenwiese 9b, im Eigentum eines Versorgungsunternehmens ist.



Übersichtsplan Bestand

145 von 911 in Zusammenstellung

Die vorhandene Nutzung umfasst seitens des LBV Phönix eine Mehrzweckhalle sowie Outdoor-Tennisplätze. Der LBV Phönix legt aufgrund der Nachfrage größten Wert auf den Erhalt möglichst vieler Tennisplätze. Das Entwicklungskonzept aus dem Jahre 2015 / 2016 sieht bei der Mehrzweckhalle großen Investitionsbedarf und empfiehlt den Neubau. Seitens des Nutzers wird auf die fehlenden Sportgerätelagerräume und den Mangel an ausreichend Umkleideräumen hingewiesen.

Im südwestlichen Grundstücksbereich der Hansestadt Lübeck befindet sich das Umkleidegebäude aus den 70er Jahren für die Sportplatzanlagen. Neben acht Umkleideräumen sind Nebenräume zum Betrieb der Anlage und für das Vereinswesen untergebracht. Ferner sind noch ältere Lagergebäude und Lagerfreiflächen vorhanden, die der Unterbringung der Pflegemaschinen und Sportgeräte dienen, aber auch als Bauhof für den Bereich Stadtgrün und Verkehr genutzt werden. Des Weiteren befinden sich zwischen Umkleidegebäude und Zufahrt Falkenwiese rund 70 Fahrradstellplätze mit Fahrradbügeln. Das vorhandene Umkleidegebäude wurde ebenfalls im Entwicklungskonzept 2015 / 16 betrachtet und ein Neubau empfohlen.

Die Verkehrserschließung für PKW und Feuerwehr erfolgt für den LBV Phönix von der Falkenstraße aus. Für das Sportplatzgelände und die Bauhofflächen sind Zufahrten von der Straße „An der Falkenwiese“ aus vorhanden.

Gemäß den übermittelten Unterlagen befinden sich ca. 80 PKW-Stellplätze auf dem Gelände des LBV Phönix, und ca. 82-86 PKW-Stellplätze zwischen Rasenplatz und „An der Falkenwiese“ für das Sportplatzgelände der Hansestadt Lübeck.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass sich das Parkhaus Falkenstraße sowie eine Bushaltestelle des öffentlichen Nahverkehrs unmittelbar angrenzend in der Falkenstraße befinden. Ferner wirkt sich die direkte Lage zur Altstadt begünstigend auf die Erreichbarkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger aus. Ebenfalls sind die öffentlichen Parkplätze entlang der Kanalstraße in guter fußläufiger Entfernung.

Haus des Sports

Neben der Machbarkeitsstudie der neuen Sporthalle und der Ersatzumkleideräume laufen seit einigen Jahren konkrete Überlegungen zur Realisierung des „Haus des Sports“ im südwestlichen Grundstücksbereich des LBV Phönix. Diese Überlegungen umfassen bislang einen Grundstücksteil von ca. 3.790 m² mit einem Gebäude von 41 x 36,5m für Sporthallen und Vereinsräume der Vereine Judo-Club, Tanzclub Hanseatic, Turn- u. Sportbund Lübeck. Die Realisierung ist zwar sehr wahrscheinlich, eine konkrete Planung mit exakten Grundrissen liegt jedoch noch nicht vor.

Die Machbarkeitsstudie berücksichtigt das Haus des Sports daher als „variablen Platzhalter“ in ungefährer Größe der ersten Vorplanung. Sollte für die zukünftige Entwicklung des Sportzentrums Falkenwiese das Haus des Sports nicht mehr zu berücksichtigen sein, würden sich neue Möglichkeiten der baulichen Gestaltung ergeben.

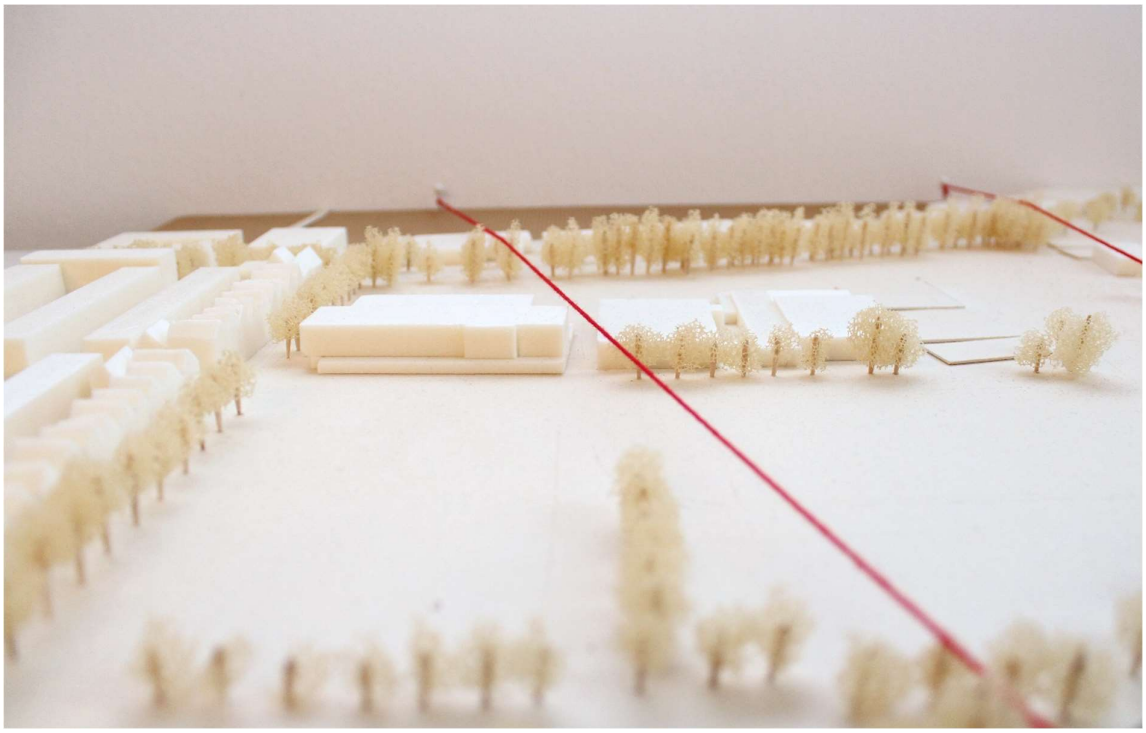
Sichtachsen und Unesco Weltkulturerbe

Die Altstadt Lübecks ist bekannt für die unverwechselbare Stadtsilhouette mit sieben Türmen und ein außergewöhnliches Sinnbild der Macht und historischen Bedeutung der Hanse, des Bunds der Kaufmannsstädte. 1987 wurde mit der Hansestadt Lübeck in Nordeuropa erstmals ein ganzer Stadtbereich in die Welterbeliste der UNESCO eingeschrieben.



Übersichtsplan Bestand mit Sichtachsen

Zu den Schutzzielen zählt unter vielem anderen, dass die Sichtachsen auf die Altstadt unverbaut bleiben. Bei jedem Bauvorhaben sind demnach neben den üblichen Gesetzesvorgaben auch die Belange des Unesco-Weltkulturerbes zu prüfen und entsprechend zu werten.



(Modellfoto mit Blickrichtung vom Drägerpark in Richtung Sportpark und Altstadt)



(Blick vom Drägerpark in Richtung Sportpark und Altstadt)

Es fällt auf, dass in dieser Entfernung optisch in erster Linie die Turmspitzen und das Dach der Katharinenkirche über die Bestandsbäume der Falkenwiese/ des Sportparks hinausragen. Obwohl die neue Halle in der Sichtachse auf die Altstadt liegt, wird sie von den hohen Bestandsbäumen verdeckt. Eine Höhe von 13,5m ist nicht ganz so wirksam wie die Bestandsbebauung „Wakenitzufer“, da die Halle räumlich deutlich tiefer auf dem Areal positioniert ist.



(Blick vom Drägerpark in Richtung Sportpark und Altstadt)



(Blick vom Tor der Hoffnung in Richtung Sportpark und Altstadt)

Bei der Betrachtung der Sichtachsen auf den Sportpark kann die Situation als nahezu unbedenklich betrachtet werden, da die Neubebauung die Hauptsichtachsen wenig stört oder von der Bebauung am „Wakenitzufer“ und von hohen Bestandsbäumen verdeckt wird.

Gebäude im Bereich des Sportparks werden nur schemenhaft wahrgenommen.

Naturschutzrechtliche Situation

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden Abstimmungsgespräche mit der unteren Naturschutzbehörde sowie dem Bereich Stadtplanung geführt, um eine Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit zu erhalten.

Der Planungsbereich befindet sich im Landschaftsschutzgebiet Wakenitz und Falkenwiese. Ein 50m breiter Gewässerschutzstreifen an der Wakenitz ist von Bebauung freizuhalten.



Übersichtsplan mit grüner Einfärbung des 50m breiter Gewässerschutzstreifens

Der vorhandene Baumbestand ist, wo möglich, zu erhalten und fällt größtenteils unter die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck. Zu den Grundstücksbereichen der Hansestadt Lübeck liegt ein Vermessungsplan mit Angaben zum Baumbestand vor.

Für die Grundstücksbereiche des LBV Phönix gibt es noch kein exaktes Baumkataster. Es lässt sich aber Folgendes festhalten: Charakteristisch für das Plangebiet ist der straßenbegleitende Baumbestand entlang der Straßen Falkenstraße und an der Falkenwiese, sowie die Baumachse in Verlängerung der Morkerkestraße. Weitere

Baumreihen nördlich des Rasenplatzes und des Uferwegs haben Einfluss auf die Sichtbeziehungen des Umlandes auf die Altstadt.

Die Grundstückrandbereiche zur Falkenstraße und An der Falkenwiese sind mit Bäumen und Gehölzstreifen gesäumt. Laut Entwicklungskonzept aus dem Jahre 2015 / 16 handelt es sich im Bereich der Falkenstraße um geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG, die zu erhalten sind.

Die Überflutungshöhe ist mit +3,50m ü. NHN beziffert. Über +3,50m ü. NHN besteht keine Überschwemmungsgefahr.

Die Genehmigungsfähigkeit der Sporthalle setzt ein überwiegend öffentliches Interesse voraus. Dieser Sachverhalt ist bei Errichtung und Betrieb einer Sporthalle für den Schulbetrieb gegeben. Ferner sind die Eingriffe gering zu halten und auszugleichen. Die untere Naturschutzbehörde spricht sich für eine Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe in Verlängerung der Morkerkestraße aus. Hier sieht die UNB auch eine verträgliche Baugrenze für die Sporthalle gen Osten.

Für die Planung von 4-Feldhalle und Haus des Sports kommt somit nur der noch unbebaute südwestliche Bereich des Gesamtareals in Frage.

Baurechtliche Situation

Auch seitens der Stadtplanung wird eine bauliche Entwicklung im südwestlichen Bereich positiver als im Norden aufgefasst.

Zusätzlich ist der Uferbereich weitreichend über die 50m hinaus freizuhalten.

Ferner hat sich die Höhenentwicklung des Neubaus der Blockrandbebauung der Straße „An der Falkenwiese“ anzupassen. Von den Trauf- und Firsthöhen der unmittelbaren Nachbarbebauung liegen keine exakten Vermesserdaten vor. Zur ersten Einschätzung der Höhenentwicklung wurde die Fassadenhöhe des Nachbargebäudes „An der Falkenwiese 9a“ mit einem Entfernungsmesser überprüft. Bei der Annahme der angrenzenden Geländehöhe von ca. +4,70 m ü. NHN ergibt sich eine Traufhöhe am Walmdach der Hauptfassade zur Straße „An der Falkenwiese“ von ca. +18,71 m ü. NHN. Zur Morkerkestraße ist ein Walmdach mit geringerer Traufhöhe ausgebildet. Für das Sporthallengebäude ist die Attikahöhe der Leichtathletik als zweigeschossiger Bereich maßgeblich. Hier wurde überschläglich eine Höhe von +17,85 m ü. NHN ermittelt, bei einer Fußbodenhöhe EG mit +4,60 m ü. NHN. Die geschätzte Attikahöhe liegt somit unterhalb der Hauptfassadenhöhe der Nachbarbebauung „An der Falkenwiese 9a“. Die Höhenentwicklung wird als vertretbar eingestuft.

Die ermittelten Gebäudehöhen sind in der Anlage Systemschnitt – Sporthalle und Nachbarbebauung dargestellt. (Anlage 3)

151 von 911 in Zusammenstellung



Übersichtsplan mit Eintragung der aus städtebaulicher Sicht nicht zu überbauenden Fläche östlich der Bestandshallen

Als östliche Baugrenze wird die Gebäudeachse der bestehenden Tennishalle, bzw. die Gebäudekante der Bebauung der Morkerkestraße angesehen.

Die neu zu planenden Gebäude dürfen nicht näher als 15m an die Bestandsbebauung „An der Falkenwiese“ heranreichen.

Für die weitere Planung wird empfohlen, die Höhenlagen durch Vermessungsdaten zu belegen und die statischen Bauteilhöhen der Sporthalle zu bemessen. Besonders im Planungsbereich des südlichen Phönixgeländes fehlen zusätzliche Aufschlüsse über den topographischen Bestand.

Ein Bebauungsplan ist nicht vorhanden.
Analog zum Umgang mit den übrigen Hallen auf dem Sportzentrum Falkenwiese wird eine Genehmigung auf der Grundlage von § 35 Abs. 2 BauGB angestrebt

LBV Phönix



Übersichtsplan mit Eintragung der Kernflächen des LBV Phönix. Nicht blau eingefärbt sind die bestehende Mehrzweckhalle und die südlichen Tennisplätze, da dieser Bereich überplant werden soll.

Der Sportverein LBV Phönix besetzt einen Großteil des Sportparkareals vom Kunstrasenplatz im Norden bis hin zur Straße „An der Falkenwiese“ im Süden.

Für eine Neubebauung kommen anhand der bereits dargestellten Punkte nur die Flächen in der Südwestecke des Sportparkareals in Frage.

Momentan verfügt der LBV Phönix in diesem Bereich über 12 Tennisplätze, 1 Tennis-Trainingsfeld und 1 Beachvolleyballfeld, welches wieder zum Tennisplatz umgebaut werden soll.

Ziel ist ein Beibehalten der Kompaktheit der LBV Sportbereiche und der Erhalt möglichst vieler Tennisplätze, da die Tennissparte zu den wichtigsten des Vereins zählt.

Überlagerung aller städtebaulicher Faktoren



Übersichtsplan mit Eintragung der die Planung einschränkenden Strukturen und Faktoren

Nach Überlagerung der einschränkenden Faktoren Sichtachsen, Naturschutz, Städtebau und Belange des LBV Phönix verbleibt eine mögliche Planungsfläche im südwestlichen Bereich des Sportparks Falkenwiese (nicht eingefärbt).

154 von 911 in Zusammenstellung

Weitere gutachterliche Untersuchungen/ Grundlagen

Baugrundgutachten

Im Rahmen einer geplanten Flutlichtanlage wurden 2018 vom Labor Lehmacher | Schneider Sondierbohrungen in den nördlichen Sportplatzbereichen vorgenommen. Hierbei wurde durchweg organisches und zur Gründung ungeeignetes Material in den Oberschichten vorgefunden. Die Grundwasserstände wurden ab 0.90m unter Gelände angetroffen.

Im Zuge des Entwicklungskonzepts wurde 2015 zur Feststellung der generellen Untergrundverhältnisse im südlichen Geländebereich des LBV Phönix durch das Baukontor Dümcke sondiert. Auch hier zeigen sich nicht tragfähige Auffüllungen von ca. 0.5m bis 1.8m unter Gelände. Grundwasser und „gespanntes Wasser" finden sich im Bereich ab 1.0m bis 1.85m unter Gelände. Bei einer Nichtunterkellerung sind die Auffüllungen vollständig auszuheben. Eine Bewertung der Schluffschichten kann erst nach einer konkreten Setzungsberechnung erfolgen. Da ein Austausch der Schluffschichten vermutlich nicht wirtschaftlich erfolgen kann, würde in diesem Fall eine Tiefengründung mit Pfählen in Frage kommen, was einen nicht unerheblichen Kostenpunkt bedeuten würde. Bei der Einstufung der Auffüllungen mit größeren Bauschuttanteilen ist von einer Einbauklasse Z 2 gemäß LAGA auszugehen.

Für die weitere Planung wird zur Kosten- und Gründungssicherheit empfohlen, eine Gründungsberechnung durchzuführen.

Schalltechnische Untersuchung

Zur Sanierung der Sportanlage Falkenwiese wurden im Jahr 2017 schalltechnische Untersuchungen durch das Ingenieurbüro LAIRM CONSULT vorgenommen.

Neben dem Nachweis der zulässigen Immissionsrichtwerte zum Betrieb der Sportanlage zu den benachbarten Gebäuden sind außerdem die Parkvorgänge der Stellplatzanlagen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie hat keine schallschutztechnische Untersuchung der unterschiedlichen Varianten stattgefunden. Besonders sensibel sind die Stellplatzbereiche mit Ihren Zufahrten „An der Falkenwiese" aufgrund der bestehenden Wohnbebauung.

Im Rahmen einer ergänzenden lärmtechnischen Untersuchung ist zu überprüfen, inwieweit dem Schutzbedürfnis der angrenzenden Wohnbebauung auch bei einer Umsetzung der Planung weiterhin hinreichend Rechnung getragen wird. Dabei sind auch ggfls. zusätzlich auf dem Sportgelände anstehende Stellplätze und deren Erschließung zu berücksichtigen.

Raumprogramm und Bedarf

Sporthalle

Als Grundlage zur Auslobung der Machbarkeitsstudie diente das „Raumprogramm Vierfeldhalle Falkenwiese einschließlich Leichtathletikfläche“ vom 07.06.2019. Dieses Raumprogramm wurde mit Vertretern des LBV Phönix abgestimmt und um weitere Räume und Angaben ergänzt. In weiteren Planungsgesprächen mit dem Bereich Schule und Sport wurde entschieden, eine „echte Vierfeldhalle“ mit den Abmessungen 27m x 60m, zu berücksichtigen, um den angedachten Sportartfeldern gerecht zu werden.

Die benötigte Hallenhöhe wurde vom LBV Phönix auf 7,0 m beziffert. Die Größen und Ausstattungen der Umkleide- und Sanitärräume wurden entsprechend der DIN 18032-1 als Großeinheit angesetzt.

Neben dem üblichen Schulsport kommt eine besondere Bedeutung der Sportart Hallenhockey zu, die der LBV Phönix erfolgreich betreibt. Hier werden neben den Flächen für Standardsportgeräte zusätzliche Lagerflächen erforderlich.

Die Realisierung weiterer, ergänzender Sportarten mit z.B. Kletterwand und Parkoursport werden durch das 4. Hallenviertel erst ermöglicht.

Aufgrund der Pflege und Reinhaltung wird ein getrennter Stiefel- und Turnschuhgang gewünscht.

Die Anzahl der Zuschauer für die Sporthallentribüne wurde aus Gründen weiterreichender Anforderungen auf maximal 199 Personen beschränkt. Es wurde in der Konzeptplanung eine Tribüne in entsprechender Größe berücksichtigt.

Als zusätzlicher Sportbereich ist eine Leichtathletikhalle vorgesehen. Neben den Sportarten Hoch-, Weit- und Stabhochsprung gibt die Sprintbahn mit 60m Lauf- und zusätzlichen 20m Auslaufbahn die Gesamtlänge von insgesamt 80m Hallenlänge vor. Aufgrund der eingeschränkten Grundstückssituation und der Reduzierung von versiegelten Flächen wurde entschieden, die Leichtathletikhalle im ersten Obergeschoss über den Nebenräumen anzuordnen. Aufgrund der Zuschauertribüne im Obergeschoss lassen sich somit auch Erschließungsflächen und Verkehrswege zusammen nutzen.

Nach bisherigen Erkenntnissen gibt es zeitliche Überschneidungen der Nutzung von Sporthalle und Leichtathletikhalle. Dieser Umstand ist wichtig für die Belange des Brandschutzes und der notwendigen Stellplätze. Die Anzahl der gleichzeitig anwesenden Personen wurde vom Phönix wie folgt beziffert:

- 4-Feldhalle mit 4 x 30 Personen = 120 Personen
- Zuschauertribüne mit max. 199 Personen
- Leichtathletikhalle mit 40 Personen im Regelbetrieb
- Insgesamt stehen der Sporthalle 6 Schülerumkleiden + 2 Schülerumkleiden in Doppelnutzung mit der Außensportanlage zur Verfügung. Pro Umkleideeinheit sind max. 30 Personen möglich = 240 Personen

- Darüber hinaus sind drei Umkleideeinheiten für Lehrer-/ Schiedsrichter:innen, je 16 m² vorgesehen

Das überarbeitete und fortgeschriebene Raumprogramm liegt als Anlage „Raumprogramm Vierfeldsporthalle“ bei. (Seite 16). Auf Raumflächenangaben wurde in Teilen bewusst verzichtet, da sich aus entwurflichen Randbedingungen und Ausstattungen notwendige Grundflächen ergeben.

Ein exaktes Nutzungskonzept des LBV Phönix lag für die Machbarkeitsstudie zum Zeitpunkt der Erstellung der Varianten 1-7 noch nicht vor.

Alle Geschosse und öffentlich zugänglichen Bereiche sind barrierefrei erreichbar. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, auch die Umkleiden mindestens anteilig barrierefrei zu gestalten.

Umkleideräume Sportplatz

Neben dem Raumprogramm der Auslobung der Machbarkeitsstudie wurde ein überarbeitetes Raumprogramm des SV Viktoria 08 vom 27.10.2020 berücksichtigt. Da die öffentlichen Sportplätze neben dem Schulsport von weiteren Vereinen genutzt werden, hat die Abstimmung auf Wunsch über den Bereich Schule und Sport stattgefunden. Das übermittelte Raumprogramm ist nach Aussage des SV Viktoria 08 aufgrund der wachsenden Nachfrage aktualisiert. Entsprechend wurde das Raumprogramm noch um weitere zwei Umkleideräume sowie einen Schulungsraum erhöht. Darüber hinaus werden konkrete Vorstellungen zu den sanitären Anlagen getroffen. Es ist anzumerken, dass das Raumprogramm nicht der DIN 18035-1 Sportplätze, Teil 1: Freianlagen für Spiele und Leichtathletik, hier: Raumprogramme für Umkleide- und Betriebsgebäude für Vereins- und Schulnutzung, entspricht. Im weiteren Planungsprozess sollte hierauf noch einmal eingegangen werden.

Das fortgeschriebene Raumprogramm liegt als Anlage „Raumprogramm Sportplatzumkleideräume“ bei (s. Seite 18). Auf Raumflächenangaben wurde in Teilen bewusst verzichtet, da sich aus entwurflichen Randbedingungen und Ausstattungen notwendige Grundflächen ergeben.

Ein exaktes Nutzungskonzept des Schulsports und der Vereine lag für die Machbarkeits-studie noch nicht vor.

Ersatzräume und Flächen des Bereichs Stadtgrün und Verkehr

Neben dem Raumprogramm für Umkleidebereiche des Schulgartens wurde noch ein Büro als Aufenthaltsraum berücksichtigt. Zurzeit sind Umkleiden und Duschen des Schulgartens im Lageranbau des Umkleidegebäudes untergebracht.

Der jetzige Bauhof erstreckt sich von der Straße „An der Falkenwiese“ mit einer eigenen Zufahrt bis über den Sportplatzumkleideanbau hinaus zur nördlichen Außenfläche. Der zukünftige Bedarf des Bauhofs wird mit 50% der jetzigen nördlichen Freifläche beziffert.

Zusammenlegung Sporthalle und Umkleideräume Sportplatz / Ersatzräume Stadtgrün

Durch die Zusammenlegung der neuen Sporthalle mit den Umkleideräumen Sportplatz und den Ersatzräumen des Stadtgrüns ergeben sich nachfolgende Synergieeffekte. Neben Einsparungen in Bereichen der zentralen Gebäudeversorgung und Bewirtschaftung wie Heizungs-, Putzmittel- und Versorgungsräumen ergeben sich bei der jetzigen Anordnung nicht unwesentliche Einsparungen in den Verkehrs- und Erschließungsflächen. Z.B. kann der Haupterschließungsflur / Stiefelgang mit 230m² doppelt von den Sportplatz- und Sporthallenumkleiden genutzt werden. Aufgrund des Sporthalleneingangsbereichs wurde bereits auf den gewünschten Bewirtungsraum des SV Viktoria 08 verzichtet.

Ein weiteres Potential von möglichen Doppelnutzungen ist bei den Umkleideräumen zu vermuteten. Da zum jetzigen Stand noch kein Abgleich der Nutzungskonzepte von Phönix, Schulnutzung und Vereinen vorliegt, erfolgte mit dem Bereich Schule und Sport die Verständigung darauf, dass im Bereich der Umkleideräume

- 6 Umkleideeinheiten ausschließlich der Sporthalle,
- 8 Umkleideeinheiten ausschließlich der Sportplatznutzung und
- 2 Umkleideeinheiten als Doppelnutzung für Sporthalle und Sportplatz herangezogen werden.

  ➢ Somit wurde auf zwei Umkleideeinheiten verzichtet

Eine weitere Doppelnutzung und Reduzierung des Raumprogramms kann erst nach Überprüfung der Nutzungskonzepte Phönix, Schulnutzung und Vereine bewertet werden. Auch mögliche Zusammenlegungen der Verkaufsräume oder Auslagerungen z.B. des Schulungsraums in angrenzende vorhandene Räumlichkeiten sind im weiteren Planungsprozess noch zu untersuchen und zu entscheiden.

Das fortgeschriebene Raumprogramm wurde als Flächenlayout Erdgeschoss und Obergeschoss zusammengestellt. (folgende Seiten 16 bis 18). Das Layout berücksichtigt die gewünschten Flächen und gibt noch keine abschließende Antwort auf interne Nutzungsabläufe, sondern berücksichtigt nur die zu erwartenden Raumgrößen. Gerade im Hinblick auf unterschiedliche Gebäudepositionen und Ausrichtungen sind die internen Strukturen entsprechend auszurichten und anzupassen. Dies könnte dann je nach Entwurf zu etwas andere Gebäudeproportionen oder auch Mehr- und Minderflächen führen.

Fortgeschriebenes Raumprogramm Sporthalle

Nr.	Raumbezeichnung	Anmerkungen	Anzahl	Einzel-fläche (m²)	Gesamt-fläche (m²)
E R D G E S C H O S S					
1.1	Hallenfläche 4-Feld alternativ: 3-Feld + 1-Feldhalle	27x60m, teilbar in 4/4 Hallenhöhe 7m, altern. 3x 23x15m + 1x 23x15m für Schulsport, Leichtathletik, Hockey, Trend- u. Freizeitsport (z.B. Parkour, Klettern,…) Je Hallenteil max. 30 Pers. gleichzeitig.	1	1.620	1.620
1.2	Umkleideräume Sporthalle mit Sanitäranlagen	Großeinheit (gem. DIN: 30 Pers): ≥12m Bank, 2x Waschstelle, 6x Dusche, 1x WC (ggf. anteilig auch hier rollstuhlgerecht)	8		
1.3	Lehrer-/ Schiedsrichter-räume mit Sanitäranlagen	Umkleide, 1x Waschstelle, 1x Dusche 1x WC	3	12	36
1.4	Geräteräume Sporthalle für Schulsport	1x je Hallenteil	4	40	160
	Geräteraum Hockey	Abschließbar und separat nutzbar für Bandenwagen, Trainerspinde, Materialien.	1	40	40
1.6	Hausmeisterraum		1	12	12
1.7	Putzmittelraum	1x je Geschossebene	1	7	7
1.8	Regie/Schiedsrichterraum	Einschl. Erste-Hilfe und Massage	1	15	15
1.9	Technikraum		1	30	30
1.10	Besucher WC	In Anlehnung an VStättVO: D: 5x WC; H: 2x WC, 3x Uri Anteilig EG/OG			
1.11	Behinderten-WC	Für innen im OG	1	7	7
1.12	Verkaufsraum	Küche + Lager	1	45	45
1.13	Eingangsbereich	Windfang, Foyer	1	45	45
1.14	Hausanschlussraum		1	10	10
1.15	Treppen und Verkehrs-flächen	Getrennter Stiefel- und Turnschuhgang für Hockey erforderlich.			

	Personenaufzug	barrieregerecht, kein Lastenaufzug!			
	Kraftraum	"Ca. 150m² Nice to have" zunächst nicht berücksichtigt			
OBERGESCHOSS					
1.5	Sitztribüne für Vierfeldhalle (nicht Leichtathletikhalle)	Für max. 199 Personen (OG)	1		
2.1	Leichtathletikhalle	- 60-Meter-Sprintbahn mit 20m Auslauf, - Weitsprungbahn/-grube - Stabhochsprungbahn 8m i.L. = 15x80m kombiniert mit - Hochsprung 15x20m - Sperr-, Diskuswurf, Kugelstoßen mit Wurfvorhang 3 Trainingsgruppen mit insgesamt 60 Pers.; bei Veranstaltungen bis zu 150 Pers. möglich.	1	1.275	1.275
	Geräteraum Leichtathletik		1	25	25
	Schuhtauschzone	Keine Garderobe gem. DIN 18032	1	15	15
	Garderobe	Gem. Phönix erforderlich Ggf. kombinierbar mit Erschließungsfläche.	1		
	Besucher WC	Anteilig EG/OG (s. EG)			
	Putzmittelraum	1x je Geschossebene	1	7	7

Fortgeschriebenes Raumprogramm Umkleidegebäude Sportplatz

Nr.	Raumbezeichnung	Anmerkungen	Anzahl	Einzel-fläche (m²)	Gesamt-fläche (m²)
E R D G E S C H O S S					
2.1	Umkleideräume Sporthalle mit Sanitäranlagen	Großeinheit (nicht gem. DIN) für 25-30 Pers: 12m Bank, 2x Waschstellen, 5x Dusche, 2x WC, mind. 1-2 Einheiten zusammen schaltbar	10		
2.2	Umkleide Lehrer-/ Trainerräume mit Sanitäranlagen, Herren und Damen	6 Pers. + kl. Tisch 1x Waschstelle, 2x Dusche, 1x WC	2	24	48
2.3	Außentoiletten Damen		1		
2.4	Außentoiletten Herren		1		
2.5	WC barrierefrei	Außen-WC gem. Auslobung	1		
2.6	Büro SV Viktoria 08	4 Pers.-Besprechung u. Pantry	1	20	20
2.7	Sanitätsraum		1	12	12
2.8	Putzmittelraum		1	7	7
2.9	Lager Sportgeräte	Von außen zugänglich	1	90	90
2.10	Schulungs-/Jugendraum		1	60	60
2.11	Technikraum / Spieleauswertung	2 EDV-Plätze mit Stühlen ehem. Platzwart?	1	12	12
2.12	Bewirtungsraum	Außenkiosk/ Verkauf Getränke	1	16	16
2.13	Gastraum	Alternativ in zusammenschaltbarer Umkleide	1	25	25

2.14	Umkleiden Schulgarten	Mit Dusche und Sanitäranlage		30	
2.15	Büro Schulgarten		1		
2.17	Technik, Heizung, HAR	Bei autarker Errichtung			

161 von 911 in Zusammenstellung

Ersatzmaßnahmen

Für alle Lösungen, bei denen die Fläche des alten Umkleidegebäudes überbaut wird, ist ein Interimsbau für die Sportplatzumkleideräume erforderlich, um den Sportbetrieb für die Sportplatzanlagen aufrecht zu erhalten. Als Raumprogramm wurde das fortgeschriebene Raumprogramm des SV Viktoria 08 als Grundlage verwendet. Es wurden allerdings lediglich acht Umkleideeinheiten (statt 10 geforderten) wie auch zurzeit vorhanden und auch kein Gastraum (entgegen des Wunsches) berücksichtigt. Sollten für die Bauzeit weitere Flächen wie Außengeräte oder Schulungsräume in vorhandene Container und Gebäude ausgelagert werden, sind Einsparungen möglich. Ein Flächenlayout zum Interimsgebäude liegt in der **Anlage 20** bei. Es ergibt sich aus der Containermodulbauweise ein ca. 57 x 16m großes Gebäude, bestehend aus 58-Fuß-Containern.

Gemäß Auslobung ist angedacht, den Interimsbau im Bereich der südöstlichen Stellplatzanlage zu positionieren. Es ist vom temporären Wegfall von mind. 46 Stellplätzen auszugehen.

Auch ist der Standort hinsichtlich der Positionierung im Kronenbereich der vorhandenen Bäume zu untersuchen und mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Sofern keine Ersatzräume für Außengerätelager sowie Umkleiden des Schulgartens anderweitig zur Verfügung stehen, sind diese als Interimsbau zu erstellen.

Ausgleich von Tennisplätzen

Bei allen Varianten der neuen Sporthalle oder der Realisierung des Hauses des Sports ist der Wegfall von Tennisplätzen in unterschiedlicher Anzahl gegeben.

Hierzu gibt es bereits einen Letter of Intent, den Wegfall von Tennisplätzen durch die Planung des Hauses des Sports und der neuen 4-Feld-Sporthalle durch die Schaffung zweier neuer Tennisplätze auf dem „Bosch-Schiefer-Gelände“ zumindest in Teilen zu kompensieren.

Eine weitere Betrachtung und Machbarkeitsüberprüfung haben hierzu nicht stattgefunden.

Stellplatzbedarf

Durch die zusätzlichen Nutzflächen der Sporthallengebäude besteht ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen.

Der Stellplatzerlass / die Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung Schleswig-Holstein – Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder vom 16.08.1996 – wurde aufgehoben. Dennoch ist der Bedarf an Stellplätzen zu ermitteln und nachzuweisen.

Eine mögliche Orientierung am notwenigen Stellplatzbedarf kann der noch nicht rechtskräftige Entwurf der Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018 geben, der für den beiliegenden Stellplatznachweis herangezogen wurde.

In den nächsten Planungsschritten ist die Vorgehensweise und der Nachweis der Stellplätze mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

Grundsätzlich wurde bewusst darauf verzichtet, im Rahmen der Machbarkeitsstudie die Gesamtsituation der Sportanlage Falkenwiese zu überprüfen. Es wurde im gemeinsamen Planungsgespräch kein vorhandenes Missverhältnis geäußert, da das Parkhaus Falkenstraße und die Parkplätze Kanalstraße auf kurzem Wege erreichbar sind.

Der Nachweis der notwendigen Stellplätze beschränkt sich daher auf den Neubau der Sporthalle unter Berücksichtigung des Wegfalls der vorhandenen Mehrzweckhalle. Dabei ist zu beachten, dass von einer Gleichzeitigkeit der Nutzung Sport- und Leichtathletikhalle auszugehen ist. Ein weiterer Abschlag als Doppelnutzung mit dem restlichen Sportgelände wird nicht berücksichtigt.

Die Nebenräume des Schulgartens sind nicht als zusätzliches Stellplatzaufkommen berücksichtigt und noch mit dem Bereich Stadtgrün abzustimmen.

Zusammenfassend belaufen sich die erforderlichen Stellplätze gemäß dem Entwurf der neuen Stellplatzsatzung der Hansestadt Lübeck auf:

- 24 Kfz-Stellplätze und
- 104 Fahrradstellplätze

Die Stellplätze sollen ebenerdig hergestellt werden. Auf eine Tiefgarage soll aus Kostengründen verzichtet werden. Der hohe Grundwasserstand und der belastete Boden würden sich zusätzlich kostenintensiv auswirken.

Anmerkung zum Stellplatzbedarf

Für eine vernünftige Betrachtung der Stellplatzsituation wird es zwingend notwendig werden, einen Gesamtbedarf für das gesamte Sportparkareal zu ermitteln, was nicht Teil dieses Gutachten ist.

Die nachfolgende Tabelle stellt also nur eine ungefähre Einschätzung des möglichen Bedarfs dar, da für die Mehrzweckhalle des LBV-Phönix (vermutlich) kein Stellplatz-nachweis geführt wurde und dann eigentlich kein Abzug bei Abbruch der Halle in Ansatz gebracht werden kann.

Nach Rücksprache mit dem Bereich Stadtplanung kann das Ergebnis dieser umfassenden Neubetrachtung sein, dass die ca. 84 Stellplätze im Bestand weiterhin ausreichend sind und die maximal 24 neu zu errichtenden Stellplätzen eventuell gar nicht notwendig werden.

Stellplatznachweis

gem. Stellplatzsatzung (Entwurf) der Hansestadt Lübeck vom 25.06.2018

*[gem. Stellplatzerlass SH vom 1995/2000 in **grau**]*

Kfz-Parken (bis 1000m an der Altstadt = 50/100)

Leichtathletikhalle:

		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Zuschauerplätze			
	1 Kfz-Stpl. je (50) 100m² *[50]* Hallenfläche	1.275	100	13
	4-Feldhalle:		*50*	*26*
		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen mit Zuschauerplätzen			
	1 Kfz-Stpl. je (50) 100m² *[50]* Hallenfläche	1.620	100	16
			50	*32*
	zusätzlich 1 je (15) 30 *[15]* Besucher	195	30	7
			15	*13*
	Gesamtsumme der erforderlichen Kfz-Stellplätze für Neubau Sporthalle			**36**
	Gesamtsumme der erforderlichen Kfz-Stellplätze für Neubau Sporthalle			*71*

Abzüglich bei Wegfall der Mehrzweckhalle (Fläche geschätzt)

		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Zuschauerplätze			
	1 Kfz-Stpl je (50) 100m² *[50]* Hallenfläche	-1.215	100	-12
			50	*-24*
	Gesamtsumme erforderlichen Kfz-Stellplätze abzgl. abg. Mehrzweckhalle			**24**
	Gesamtsumme erforderlichen Kfz-Stellplätze abzgl. abg. Mehrzweckhalle			*47*

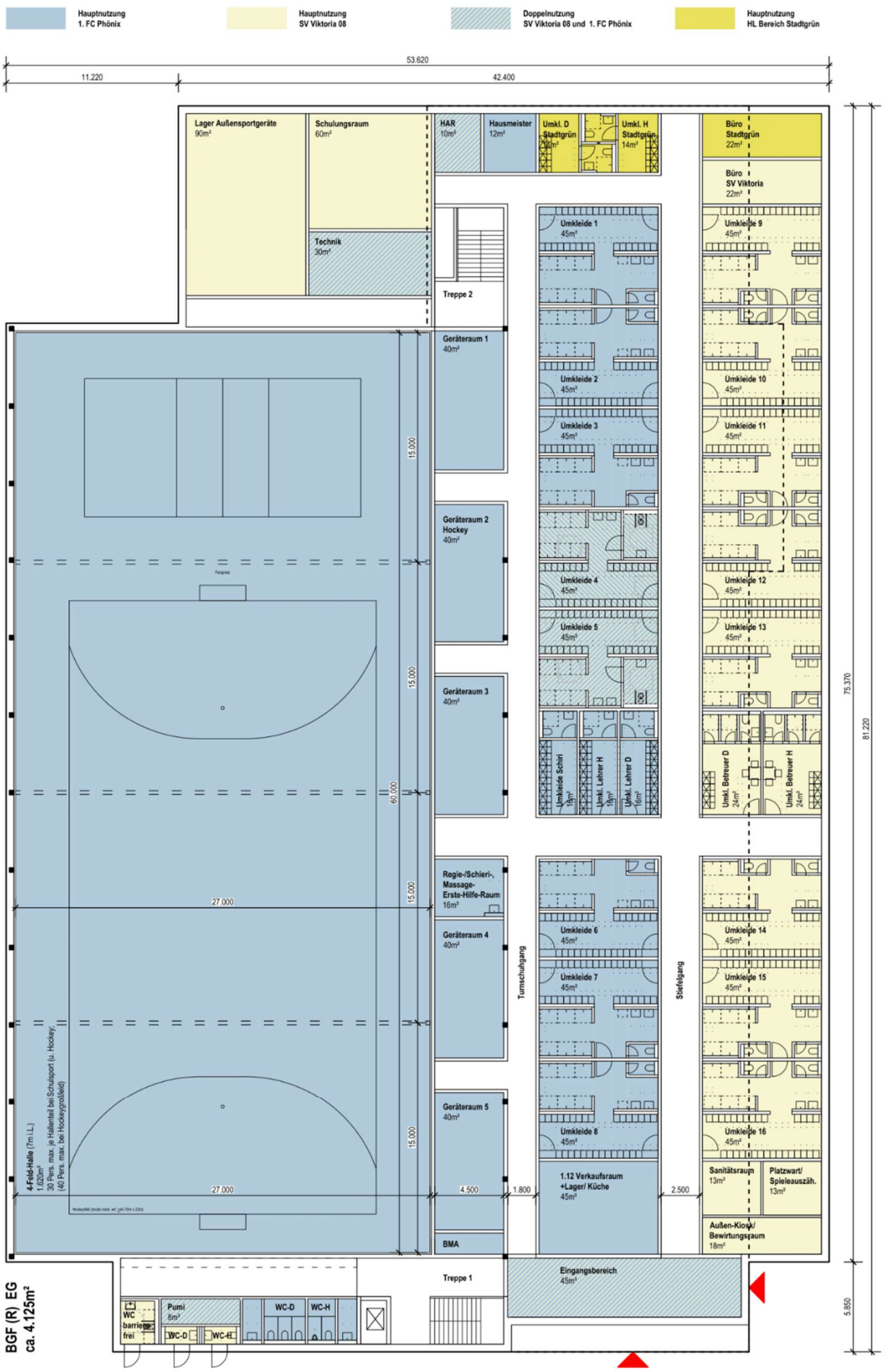
Fahrrad-Parken

		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Zuschauerplätze			
	1 Fahrrad-Stpl. je 20m² *[20]* Hallenfläche	1.275	20	64
			20	*64*
		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen mit Zuschauerplätzen			
	1 Fahrrad-Stpl. je 20m² *[20]* Hallenfläche	1.620	20	81
			20	*81*
	zusätzlich 1 je 10 *[10-15]* Besucher	195	10	20
			15	*13*
	Gesamtsumme der erforderlichen Fahrrad-Stellplätze für Neubau Sporthalle			**165**
	Gesamtsumme der erforderlichen Fahrrad-Stellplätze für Neubau Sporthalle			*158*

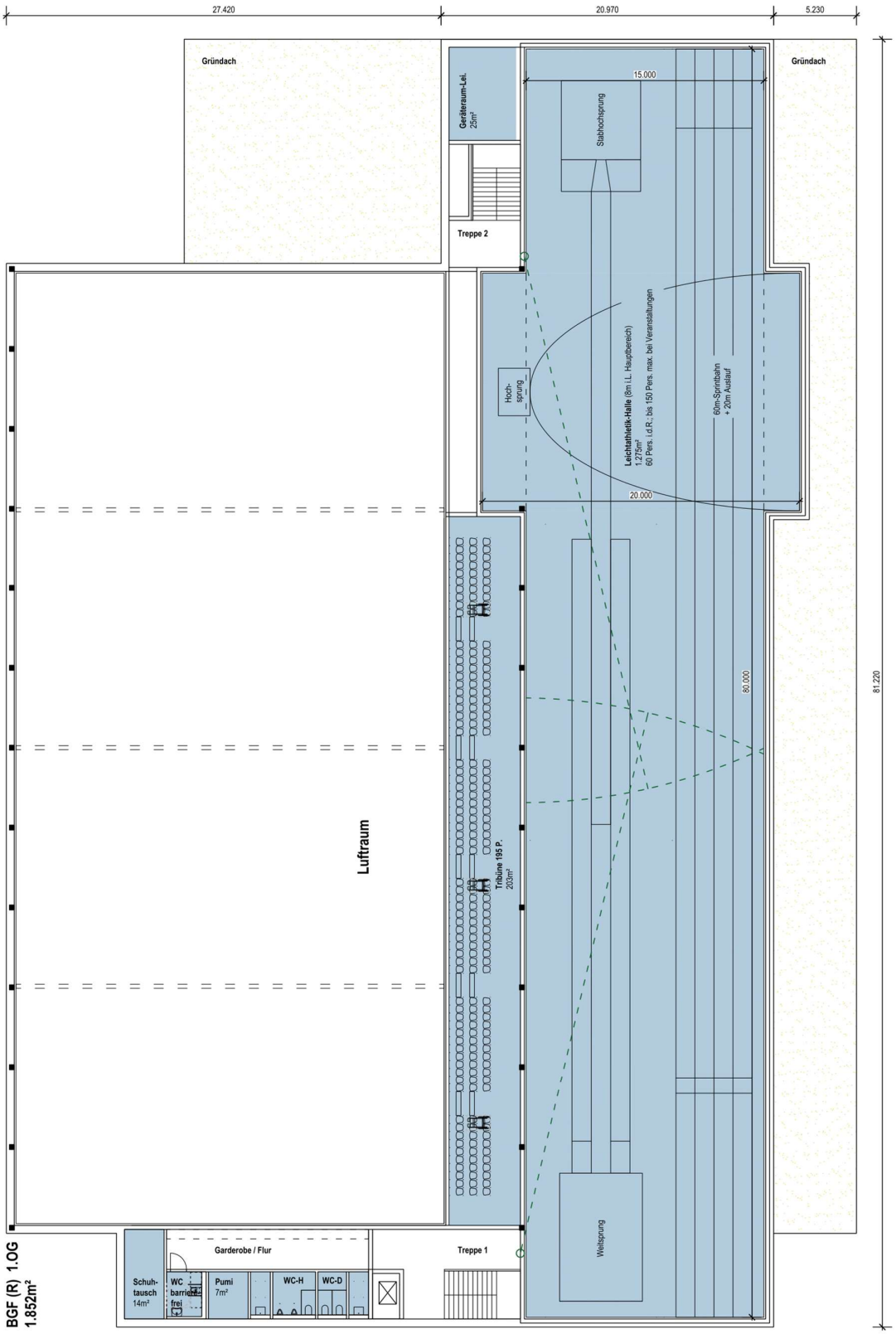
Abzug bei Wegfall der Mehrzweckhalle (Fläche geschätzt)

		m²/ Besucher	Schlüssel	erf. Stpl.
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Zuschauerplätze			
	1 Fahrrad-Stpl. je 20m² *[20]* Hallenfläche	1.215	-20	-61
			-20	*-61*
	Gesamtsumme erforderlicher Fahrrad-Stellplätze abzgl. abg. Mehrzweckhalle			**104**
	Gesamtsumme erforderlicher Fahrrad-Stellplätze abzgl. abg. Mehrzweckhalle			*97*

Vorentwurf 4-Feld-Halle und Umkleidetrakt (Anlagen 1-3)

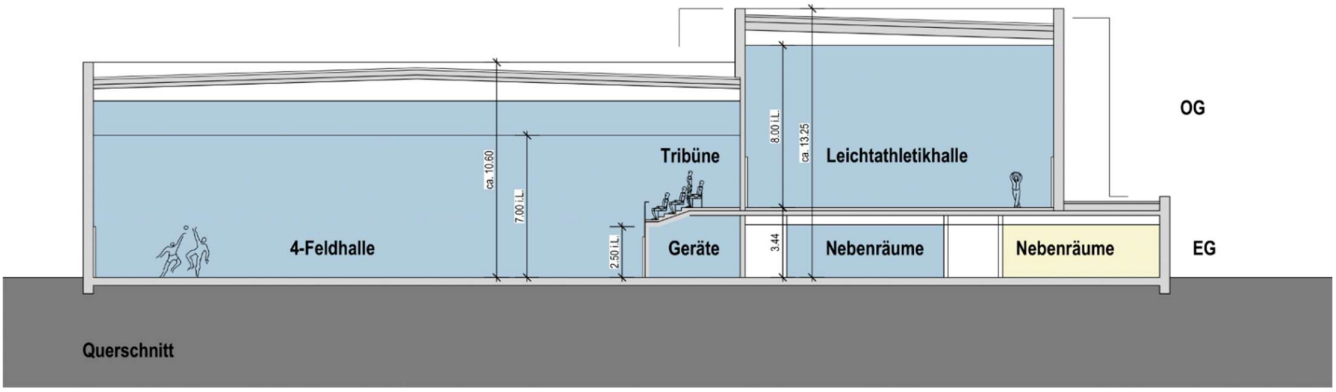


Grundriss Erdgeschoss

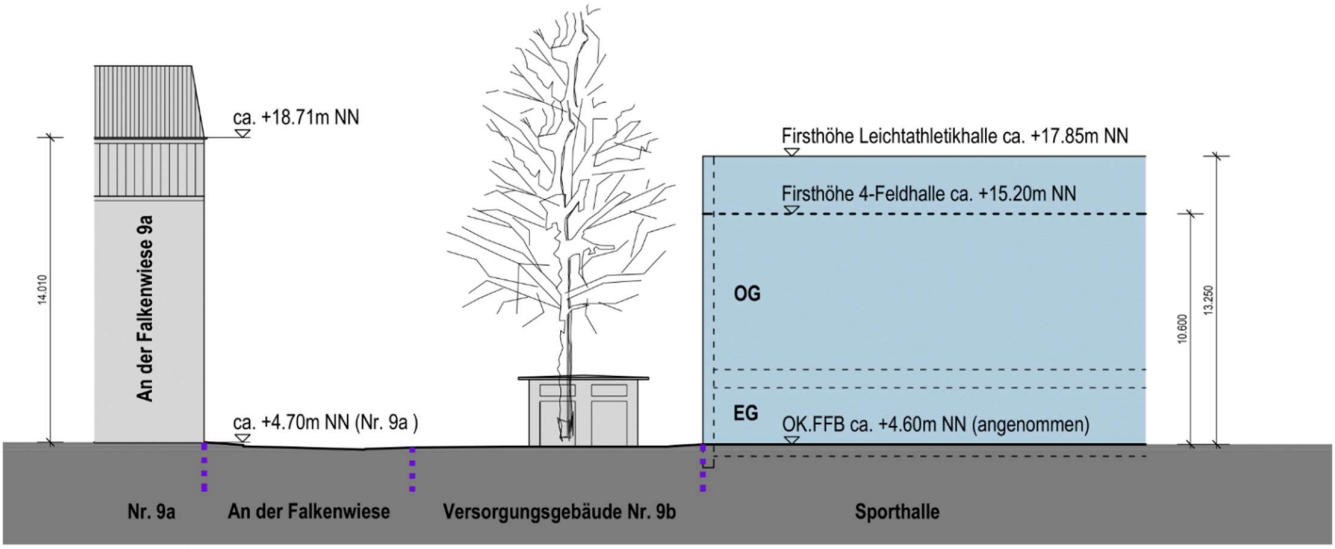


Grundriss Obergeschoss (Leichtathletikhalle)

166 von 911 in Zusammenstellung



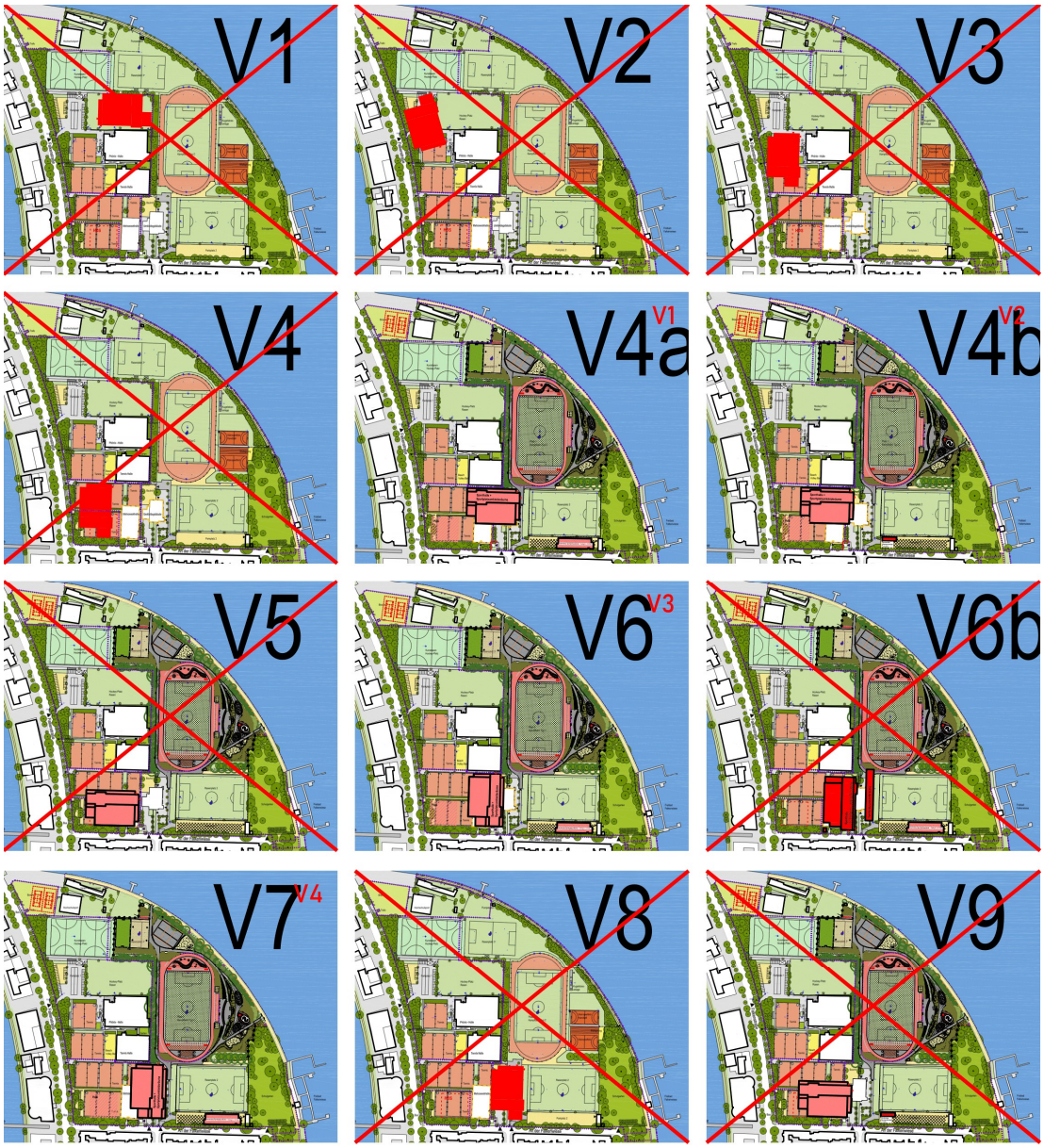
Querschnitt 4-Feldhalle/ Leichtathletikhalle



Straßenschnitt mit Nachbarbebauung „An der Falkenstraße“

Variantendarstellung unterschiedlicher Verortungen des Baukörpers

In mehreren Planungsgesprächen mit den Bereichen Schule und Sport, Stadtplanung, der Unteren Naturschutzbehörde und dem LBV Phönix wurden verschiedene Baukörperverortungen diskutiert.



Hieraus haben sich vier Varianten herauskristallisiert, die im Nachfolgenden mit der Neubezeichnung Variante 1-4 näher betrachtet werden.

168 von 911 in Zusammenstellung

Variante 1



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 1

Lage und Städtebau

Der Baukörper positioniert sich längsseitig an der vorhanden Tennishalle mit ca. 5.30m Abstand. Die östliche Ausrichtung schließt ab mit einer vorhandenen Baumreihe und der Durchwegung.

Der Baukörper beansprucht dabei die Flächen der Mehrzweckhalle und des Umkleidegebäudes und erstreckt sich somit über beide Grundstücke der Hansestadt Lübeck und des LBV Phönix.

Der Haupteingang ist im Bereich der Nordostseite vorgesehen. Durch die eingeschobene Positionierung sind weitere Zugänge auf der Nord- und Ostseite auf kürzestem Wege für Nebeneingänge und Außen-WCs gegeben.

Die raumbildende Gebäudekante aus Phönix-/Tennishalle und Morkerkestraße wird dabei zugunsten der vorhandenen Tennisplätze überschritten. Bei der Sichtbeziehung vom

Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt würde hingegen überwiegend nur die Schmalseite der Sporthalle wahrgenommen. Da allerdings die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen kaum zu sehen und die neue Halle besonders stark verdeckt ist, kann hier die Beeinträchtigung der Sichtachsen als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung staffelt sich von Hallenbauten im Norden zu der Wohnbebauung An der Falkenwiese ab.

Verkehr / Erschließung

Die zusätzlichen 25 Kfz-Stellplatzflächen sind zwischen der Sporthalle und der Straße An der Falkenwiese angeordnet und sind über die vorhandene Zufahrt des Bauhofes erreichbar.

Ca. 174 Fahrradstellplätze sind neu strukturiert auf der vorhandenen Abstellanlage bis hin zur Sporthalle angeordnet und können über die vorhandene Zufahrt des Sportplatzes oder die Zufahrt der neuen Stellplatzanlage erschlossen werden.

Bei Realisierung des Haus des Sports ist eine fußläufige Durchwegung beider Gebäude und Sportstätten bis hin zur Falkenstraße möglich.

Bauhof

Es ist eine Bauhoffläche zwischen neuer Stellplatzanlage und Sporthalle mit ca. 340m² berücksichtigt. Die Bauhoffläche ist über die neue Stellplatzanlage und die vorhandene Bauhofzufahrt erreichbar.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Umkleidegebäude, Fahrradabstellanlage und drei Tennisplätzen. Einige wenige Bäume im Bereich des Umkleidegebäudes müssten der Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Das angedachte Grundstück des Hauses des Sports wird geringfügig verkleinert. Es wird vorgeschlagen, die Positionen der Baukörpers HdS und der HdS-Stellplatzanlage zu spiegeln, um einerseits einen ausreichenden Abstand der neuen Gebäude untereinander zu erhalten und anderseits durch das HdS der Straßenbauflucht an der Falkenstraße eine raumbildende Stärkung zu verleihen. Alternativ ist die Anordnung im östlichen Teil-Grundstücksbereich möglich, wenn eine zusammenhängende Nutzung gewünscht und durch eine Grenzbebauung sichergestellt wird.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche

Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über HdS bei Realisierung möglich). Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Die neue Grundstücksteilung gewährleistet nicht die Einhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück. Diese sind daher durch Baulasten sicherzustellen.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Baugrenze in Verlängerung der Morkerkestraße wird wesentlich überschritten. Auch die Fortführung und Stärkung der vorhandenen Baumreihe kann bei dieser Verortung nicht wie gewünscht umgesetzt werden.

Die zulässigen Lärmimmissionen durch u.a. die neue Stellplatzanlage und die konzentrierten Zufahrten An der Falkenwiese sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 4**

Lageplan

im Maßstab 1:500 (DIN A3): siehe **Anlage 5**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

18.050.000 € brutto.

Variante 1

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch 3-Feld-Halle 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Rückbau 3 Tennisplätze 3 x 15.500 € =	46.500,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	4.300 m³ x 125 €/m³ =	537.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		933.450,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 6.000 m² x 1.500 €/m² = 9.000.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 230 €/m³ = 9.913.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**9.450.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 6.000 m² x 450 €/m² = 2.700.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 70 €/m³ = 3.017.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**2.850.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 3.500 m² x 150 € =	525.000,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 770m² x 20€/m² =	15.400,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**651.400,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 13.884.850,00 €	
	davon 22% =	**3.054.667,00 €**
Zwischensumme		**17.299.517,00 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Umkleiden, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**750.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung 4-Feldhalle, Variante 1, gerundet, brutto		**18.050.000,00 €**

172 von 911 in Zusammenstellung

Variante 1

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

173 von 911 in Zusammenstellung

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 1



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 1

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 3.056m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 7.099m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.758m²**

Zusammenfassung der Vor- und Nachteile Variante 1

Vorteile:

+ Haus des Sports mit Grundstück in der nahezu angedachten Ausdehnung möglich

+ Erhalt von 9 Tennisplätzen bei Realisierung des HdS. Zwei zusätzliche Tennisplätze sind auf dem Bosch-Schiefer-Grundstück möglich = 11 Tennisplätze

+ deutlicher Abstand der neuen Sporthalle zur Wohnbebauung An der Falkenwiese

+ Kurze fußläufige Erreichbarkeit der Sportplatzumkleiden ist durch die eingeschobene Positionierung gegeben

Nachteile:

- Überschreitung der von Unterer Naturschutzbehörde und Stadtplanung angedachten östlichen Baugrenze

- Wegfall der Fortsetzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe

- Reduzierung der vorhandenen Freifläche zwischen Sporthalle und Sportplätzen

- Interimsgebäude für Sportplatzumkleide und Lageranbau erforderlich

- Zufahrt von der Straße "An der Falkenwiese" - das angrenzende Wohngebiet wird durch den zusätzlichen Kfz-Verkehr belastet

Sonstige Anmerkungen:

o Die Position des Hauses des Sports wird -entgegen den Grundgedanken der bisherigen Betrachtungen der Stadtplanung- nahe an die Falkenstraße verschoben, da die beengten Grundstücksverhältnisse wenig Spielraum zulassen

Fazit:

Die Variante 1 hat zwar gewisse Vorteile bezüglich der neu zu gestalteten Außenräume, die Nachteile sind jedoch erheblich.

Die Variante 1 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 2



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 2

Lage und Städtebau

Nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde wurde der Baukörper gegenüber der Variante 1 bis auf die Gebäudeflucht der Tennishalle nach Westen verschoben. Der Abstand zur Tennishalle bleibt dabei identisch.

Der Baukörper beansprucht dabei die Flächen der Mehrzweckhalle und des Lagergebäudes sowie zwei zusätzlicher Tennisplätze und erstreckt sich somit über beide Grundstücke der Hansestadt Lübeck und des LBV Phönix.

Das eigentliche Umkleidegebäude aus den 70er Jahren hat bei der geplanten Verortung einen Abstand von ca. 1,60m. Den Bestandsunterlagen nach zu urteilen, handelt es sich um einen separaten Baukörper, der neben dem älteren Lagergebäude errichtet wurde. Daher scheint ein getrennter Abbruch realistisch, um das Umkleidegebäude erst nach

Nutzungsaufnahme des Sporthallengebäudes zurückzubauen. Ein separater Abbruch ist statisch noch zu untersuchen.

Der Haupteingang ist im Bereich der Nordostseite vorgesehen. Durch die zurückgeschobene Positionierung sind weitere Wege für die Nord- und Ostseite gegeben.

Die raumbildende Gebäudekante der Phönix- und Tennishalle wird dabei aufgenommen und das Gesamtensemble der Sporthallengebäude gestärkt.

Durch das Zurücksetzen der Sporthalle gegenüber der Bauflucht Morkerkestraße/ Tennishalle ergibt sich eine große Freifläche im Bereich des vorhanden Umkleidegebäudes mit Entwicklungspotential in der Freianlagengestaltung.

Die Sichtbeziehung vom Umfeld auf die Altstadt reduziert sich noch stärker als in Variante 1 auf die Schmalseite der Sporthalle. Da allerdings die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen kaum zu sehen und die neue Halle besonders stark verdeckt ist, kann auch bei dieser Variante die Beeinträchtigung der Sichtachsen als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung staffelt sich von Hallenbauten im Norden zu der Wohnbebauung An der Falkenwiese ab.

Die von der unteren Naturschutzbehörde geforderte Stärkung und Fortsetzung der vorhandenen Gehölzreihe ist vollumfänglich gegeben.

Verkehr / Erschließung

15-16 Stellplätze für das Haus des Sports können von der Falkenstraße aus angefahren werden. 24 neue Kfz-Stellplätze für die 4-Feldhalle sowie ggf. weitere Stellplätze für das Haus des Sports sind zwischen der Sporthalle und der Straße An der Falkenwiese angeordnet und sind über die vorhandene Zufahrt des Bauhofes erreichbar.

Ca. 174 Fahrradstellplätze sind in diesem Bereich ebenfalls untergebracht und über die vorhandene Bauhofzufahrt erschlossen

Bei Realisierung des Haus des Sports ist eine fußläufige Durchwegung beider Gebäude und Sportstätten bis hin zur Falkenstraße gewünscht.

Bauhof

Es ist eine Bauhoffläche zwischen der neuen Stellplatzanlage und Sporthalle mit ca. 360m² berücksichtigt. Die Bauhoffläche ist über die neue Stellplatzanlage und die vorhandene Bauhofzufahrt erreichbar.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Fahrradabstellanlage und sechs Tennisplätzen.

Nach vorliegendem Baumkataster können die Bäume im Bereich des Umkleidegebäudes erhalten bleiben. Lediglich im rückwärtigen Bereich des Bauhofs befinden sich weitere Bäume, die nicht von der Geländevermessung erfasst wurden.

Haus des Sports

Das zu berücksichtigende Grundstück des HdS ist nicht wie geplant möglich und muss erheblich verändert werden. Unter Beibehaltung der vorgegebenen Gebäudemaße von 41m x 36.50m schließt das Gebäude an die Sporthalle an und überschreitet dabei die gedachte Baugrenze zur vorhandenen Nachbarbebauung an der Falkenstraße. Die erforderlichen Stellplätze müssten nach Bedarf ggf. in zwei Stellplatzanlagen aufgeteilt werden.

Durch den „Anbau“ an die Sporthalle wäre eine Verknüpfung der Nutzung möglich.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über HdS bei Realisierung möglich). Der Mindestabstand von 5m zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Das HdS ist durch eine Brandwand zu trennen. Die neue Grundstücksteilung gewährleistet nicht die Einhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück. Diese sind daher durch Baulasten sicherzustellen.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Baugrenze in Verlängerung der Morkerkestraße wird eingehalten. Die Variante wird von der unteren Naturschutzbehörde bevorzugt und als grundsätzlich genehmigungsfähig eingestuft.

Die zulässigen Lärmimmissionen durch u.a. die neue Stellplatzanlage und die konzentrierten Zufahrten An der Falkenwiese sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 6**

Lageplan

im Maßstab 1:500 (DIN A3): siehe **Anlage 7**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

17.690.000 € brutto.

Variante 2

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch 3-Feld-Halle 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Rückbau 6 Tennisplätze 6 x 15.500 € =	93.000,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	4.300 m³ x 125 €/m³ =	537.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		979.950,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 6.000 m² x 1.500 €/m² = 9.000.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 230 €/m³ = 9.913.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**9.450.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 6.000 m² x 450 €/m² = 2.700.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 70 €/m³ = 3.017.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**2.850.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 4.950 m² x 150 € =	742.500,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 1.000m² x 20€/m² =	20.000,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**873.500,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 14.153.450,00 €	
	davon 22% =	**3.113.759,00 €**
Zwischensumme		**17.627.209,00 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Schulgartenumkleide und Lagerflächen, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**60.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung 4-Feldhalle, Variante 2, gerundet, brutto		**17.690.000,00 €**

Variante 2

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 2



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 2

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 1.267m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 7.357m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.239m²**

Zusammenfassung der Vor- und Nachteile Variante 2

Vorteile:

+ Die Genehmigungsfähigkeit ist nach Einschätzung der Unteren Naturschutz-Behörde und der Stadtplanung gegeben
+ Fortsetzung und Stärkung der vorhandenen Baumreihe kann umgesetzt werden
+ Zusätzliche große Freiflächen vor dem neuen Sporthallengebäude westlich des Rasenplatzes
+ deutlicher Abstand der neuen Sporthalle zur Wohnbebauung An der Falkenwiese
+ Das Umkleidegebäude kann bis zur Nutzungsaufnahme Sporthalle erhalten bleiben. Interimscontainer sind nur für den Lageranbau erforderlich.

Nachteile:

- Haus des Sports ist nur eingeengt als „Anbau“ realisierbar
- Die bisher angedachte Baugrenze in Richtung Falkenstraße wird in der geplanten Größenordnung durch das Haus des Sports überschritten
- Wegfall von mind. 7 Tennisplätzen bei Realisierung des HdS, bzw. Erhalt von 7 Tennisplätzen. Zuzüglich Kompensation durch Neubau von zwei Tennisplätzen auf dem Bosch-Schiefer-Gelände = 9 Tennisplätze
- Zufahrt von der Straße "An der Falkenwiese" - das angrenzende Wohngebiet wird durch den zusätzlichen Kfz-Verkehr belastet, lediglich 15-16 neue Stellplätze für das Haus des Sports können von der Falkenstraße aus angefahren werden.

Sonstige Anmerkungen:

o Die Position des Hauses des Sports wird -entgegen den Grundgedanken der bisherigen Betrachtungen der Stadtplanung- nahe an die Falkenstraße verschoben, da die beengten Grundstücksverhältnisse wenig Spielraum zulassen

Fazit:

Die Belange von UNB und Stadtplanung bezüglich Bauflucht und Stärkung der Baumachse in Verlängerung der Morkerkestraße werden umgesetzt.
Dafür verbleibt für die Planung für den Baukörper, die Zufahrt und Parkierungsanlage des Hauses des Sports lediglich eine extrem beschränkte Fläche und es entfallen deutlich mehr Tennisplätze als bei anderen Varianten. Für eine getrennte Planung für Sporthalle und Haus des Sports ist dieser Ansatz kaum realisierbar.

Die Variante 2 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 3



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 3

Lage und Städtebau

Die Variante 3 bezieht sich auf die Vorzugsvariante 2 der Auslobung zur Machbarkeitsstudie der Hansestadt Lübeck vom 05.08.2019.

Der Baukörper positioniert sich zwischen dem Trafogebäude und der Tennishalle. Die Längenausdehnung des Gebäudes von ca. 81,20 m beginnt als Grenzbebauung am Grundstück des Energieversorgers und erstreckt sich bis zur Tennishalle mit einem Abstand von ca. 5,30 m.

Die Leichtathletikhalle als Hauptbaukörper im 2. Obergeschoss schließt bündig mit der vorhandenen Bauflucht der Tennis- und Phönixhalle ab.

Die erdgeschossigen Umkleideräume des Sportplatzes entwickeln sich Richtung Sportplatz und vermitteln mit der Gebäudevorderkante zusätzlich zur vorhandenen Straßenflucht der Morkerkestraße.

Der Baukörper beansprucht dabei die Flächen der Mehrzweckhalle und des Umkleidegebäudes und erstreckt sich somit über beide Grundstücke der Hansestadt Lübeck und des LBV Phönix.

Der Haupteingang ist im Bereich der Nordostseite vorgesehen. Durch die eingeschobene Positionierung und Längsausrichtung zum Sportplatzgelände sind weitere Zugänge auf der Ostseite auf kurzem Wege für Nebeneingänge gegeben.

Die raumbildenden Gebäudekanten aus Phönix-/Tennishalle und Morkerkestraße werden aufgenommen. Bei der Sichtbeziehung vom Umfeld auf die Altstadt wird überwiegend die Längsseite der Sporthalle wahrgenommen. Da allerdings die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen kaum zu sehen und die neue Halle besonders stark verdeckt ist, kann hier die Beeinträchtigung der Sichtachsen als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung der Leichtathletikhalle schließt gleichbleibend An der Falkenwiese ab. Die Höhe der Hauptfassade zur Straße An der Falkenwiese des Bestandsgebäudes 9a wird dabei nicht überschritten.

Die von der unteren Naturschutzbehörde geforderte Stärkung und Fortsetzung der Gehölzreihe ist gegeben.

Verkehr / Erschließung

Die zusätzlichen 24 Kfz-Stellplatzflächen sind „rückseitig“ der Sporthalle untergebracht und werden von einer gemeinsamen Zufahrt mit dem Haus des Sports von der Falkenstraße erschlossen, ohne die Straße An der Falkenwiese durch zusätzlichen Kfz-Verkehr zu belasten.

Ca. 174 Fahrradstellplätze können östlich der Sporthalle im Bereich des jetzigen Umkleidegebäudes angeordnet werden. Die Erschließung für Radfahrer und Fußgänger ist über die vorhandene Zufahrt An der Falkenwiese und der neuen Zufahrt Falkenstraße gegeben.

Bauhof

Die neue Bauhoffläche von ca. 345m² ist ebenfalls im rückwärtigen Bereich der Sporthalle angeordnet und wird über die neue Stellplatzzufahrt von der Falkenstraße aus erschlossen.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Umkleidegebäude und vier Tennisplätzen. Einige Bäume im Bereich der vorhandenen Zufahrt sind zu fällen, können aber nach Fertigstellung mit ausreichend Abstand als neue Baumreihe gepflanzt werden.

Haus des Sports

Das Grundstück des HdS wird geringfügig verkleinert. Es wird vorgeschlagen, die Positionen des Baukörpers HdS und der HdS-Stellplatzanlage zu spiegeln, um einerseits einen ausreichenden Abstand der neuen Gebäude untereinander zu erhalten und anderseits durch das HdS der Straßenbauflucht an der Falkenstraße eine raumbildende Stärkung zu

verleihen. Durch die neue Anordnung der HdS-Stellplatzanlage ergibt sich eine zusammenhängende Stellplatzanlage mit der Sporthalle.

Alternativ ist die Anordnung als „Anbau“ an der Sporthalle im östlichen Grundstücksbereich möglich, wenn eine zusammenhängende Nutzung gewünscht und durch eine Grenzbebauung sichergestellt wird.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der neuen Stellplatzzufahrt von der Falkenstraße aus gegeben.

Der Mindestabstand zu der vorhandenen Tennishalle wird eingehalten. Zum Grundstück des Versorgungsunternehmens mit dem Trafogebäude ist eine Grenzbebauung und die Zustimmung des Nachbarn erforderlich. Der 5m-Mindestabstand zum Trafogebäude wird nicht eingehalten und ist durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren (z.B. Brandwand und Baulast). Die neue Grundstücksteilung gewährleistet nicht die Einhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück. Diese sind daher durch Baulasten sicherzustellen.

Die seitens der Unteren Naturschutz-Behörde und der Stadtplanung anvisierte Baugrenze in Verlängerung der Morkerkestraße/ Tennishalle wird eingehalten und wird als grundsätzlich genehmigungsfähig eingestuft.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 8**

Lageplan

im Maßstab 1:500 (DIN A3): siehe **Anlage 9**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

18.250.000 € brutto.

Variante 3

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch 3-Feld-Halle 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Rückbau 4 Tennisplätze 4 x 15.500 € =	62.000,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	4.300 m³ x 125 €/m³ =	537.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		948.950,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 6.000 m² x 1.500 €/m² = 9.000.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 230 €/m³ = 9.913.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**9.450.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 6.000 m² x 450 €/m² = 2.700.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 70 €/m³ = 3.017.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**2.850.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 4.500 m² x 150 € =	675.000,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 580m² x 20€/m² =	11.600,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**797.600,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 14.046.550,00 €	
	davon 22% =	**3.090.6241,00 €**
Zwischensumme		**17.496.791,00 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Umkleiden, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**750.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung 4-Feldhalle, Variante 3, gerundet, brutto		**18.250.000,00 €**

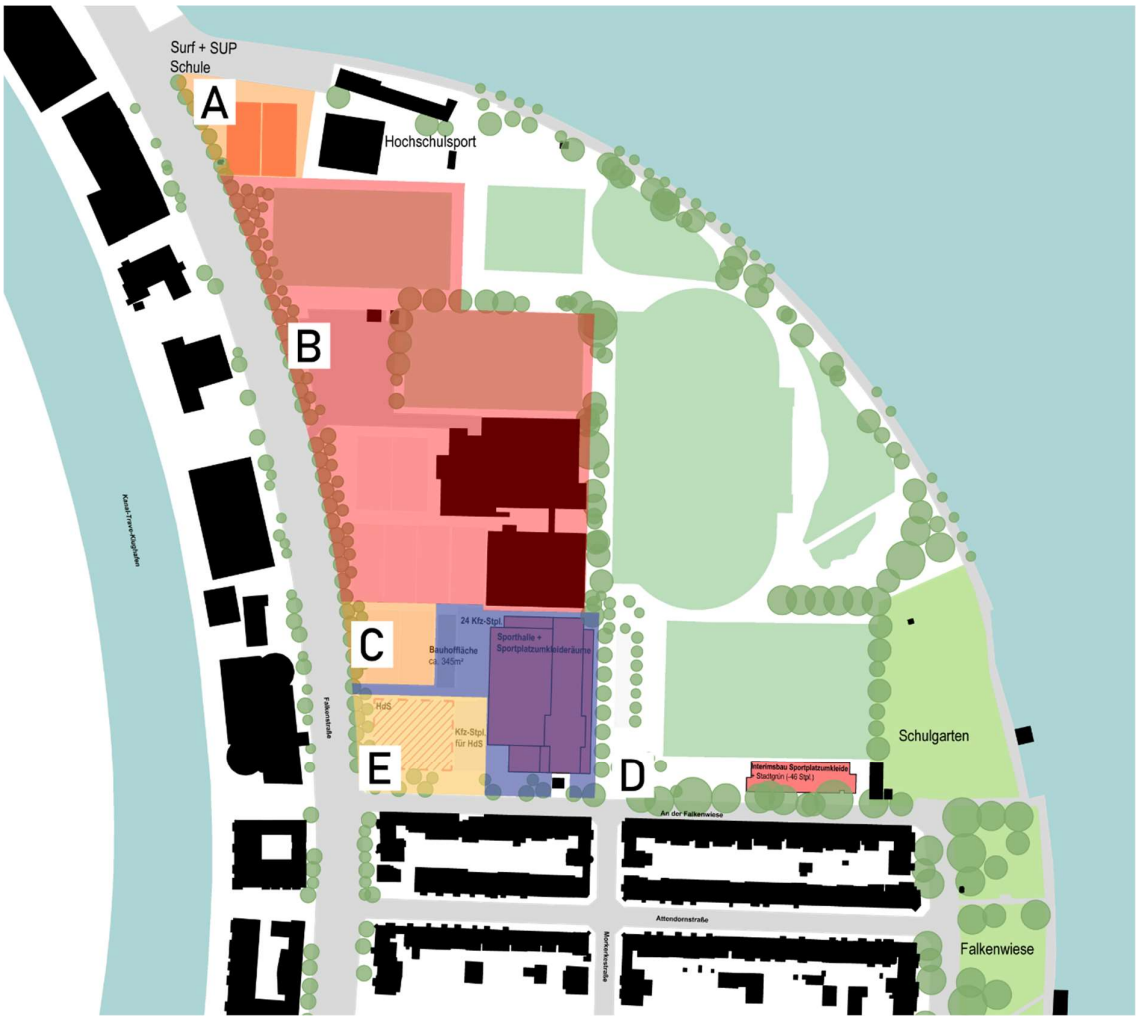
186 von 911 in Zusammenstellung

Variante 3

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 3



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 3

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: Neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 1.957m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 6.957m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.454m² mit Überwegungsrecht über Fläche „D“.**

Zusammenfassung der Vor- und Nachteile Variante 3

Vorteile:

+ Die Genehmigungsfähigkeit ist nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde/ der Stadtplanung gegeben
+ Fortsetzung und Stärkung der vorhandenen Baumreihe kann umgesetzt werden
+ Die vorhandenen Gebäudekanten Tennis-/ Phönixhalle und der Morkerkestraße werden aufgenommen
+ Zusätzliche große Freifläche vor dem neuen Sporthallengebäude Richtung Osten
+ Neue Zufahrt von der Falkenstraße ohne Belastung durch zusätzliche PKWs An der Falkenwiese und damit weniger Verkehr im Wohngebiet
+ Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Ausdehnung nahezu exakt möglich
+ Kurze Laufwege von den Sportplatzumkleiden zu den Freiflächen

Nachteile:

- Wegfall von mindestens 6 Tennisplätzen bei Realisierung des Hauses des Sports, bzw. Erhalt von 8 Tennisplätzen. Bei Neubau von zwei Tennisplätzen auf dem Bosch-Schiefer-Grundstück = 10 Tennisplätze
- Interimsgebäude für Sportplatzumkleide und Lageranbau erforderlich

Sonstige Anmerkungen:

o Die Position des Hauses des Sports wird -entgegen den Grundgedanken der bisherigen Betrachtungen der Stadtplanung- nahe an die Falkenstraße verschoben, da die beengten Grundstücksverhältnisse wenig Spielraum zulassen

Fazit:

Die Variante 3 erfüllt alle Forderungen der UNB und der Stadtplanung bezüglich eines Freihaltens der östlich der prägnanten Baumreihe befindlichen Flächen, die Baumachse kann fortgeführt und damit gestärkt werden und die Gebäudekanten von Tennishalle und Blockrandbebauung der Morkerkestraße werden beide aufgenommen.
Das Haus des Sports kann mit ausreichend Abstand zum Hallenbau und unabhängig geplant werden, neue Stellplätze für das Haus des Sports und den Hallenneubau können realisiert werden und die Zufahrt kann über die Falkenstraße erfolgen, was das Wohngebiet verkehrstechnisch nicht weiter belastet.

Variante 3 kann empfohlen werden.

Variante 4



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 4

Lage und Städtebau

Die Variante 4 lehnt sich an die vorherige Variante an, jedoch zugunsten der vorhandenen Tennisplätze.

Der Baukörper positioniert sich zwischen dem Trafogebäude und der Tennishalle, allerdings schließt er nicht mit den vorhanden Gebäudefluchten ab, sondern grenzt östlich an die vorhandene Durchwegung.

Die gewünschte Straßenflucht von der Morkerkestraße wird somit vollständig blockiert und findet hier einen Abschluss.

Die von der unteren Naturschutzbehörde geforderte Stärkung und Fortsetzung der vorhandenen Gehölzreihe kann daher nicht umgesetzt werden. Auch eine zusätzliche Baumreihe ist aufgrund der reduzierten Freifläche mit Durchwegung eher schwerlich umsetzbar.

Der Baukörper der neuen Halle beansprucht dabei die Flächen der abgängigen Mehrzweckhalle und des Umkleidegebäudes und erstreckt sich somit über beide Grundstücke der Hansestadt Lübeck und des LBV Phönix.

Der Haupteingang ist im Bereich der Nordostseite vorgesehen. Durch die eingeschobene Positionierung und Längsausrichtung zum Sportplatzgelände sind weitere Zugänge auf der Ostseite auf kürzestem Wege für Nebeneingänge gegeben.

Bei der Sichtbeziehung vom Umfeld auf die Altstadt wird die Längsseite und die Schmalseite der Sporthalle wahrgenommen. Da allerdings die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen kaum zu sehen und die neue Halle besonders stark verdeckt ist, kann hier die Beeinträchtigung der Sichtachsen als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung der Leichtathletikhalle schließt gleichbleibend An der Falkenwiese ab. Die Höhe der Hauptfassade zur Straße An der Falkenwiese des Bestandsgebäudes 9a wird dabei nicht überschritten.

Verkehr / Erschließung

Die zusätzlichen 24 Kfz-Stellplatzflächen sind „rückseitig" der Sporthalle untergebracht und werden von einer gemeinsamen Zufahrt mit dem Haus des Sports von der Falkenstraße erschlossen, ohne die Straße An der Falkenwiese durch zusätzlichen Kfz-Verkehr zu belasten. Die Zufahrt An der Falkenwiese ist aufgrund der Gebäudepositionierung anzupassen. Hierbei sind Kronenbereiche der Bestandsbäume betroffen. Inwieweit die Bäume erhalten werden können, ist nach Überprüfung des Wurzelbereichs zu bewerten.

Ca. 174 Fahrradstellplätze können östlich der Sporthalle auf der gesamten Gebäudelängsseite und südlich an der Zufahrt angeordnet werden. Die Erschließung für Radfahrer und Fußgänger ist über die Zufahrt An der Falkenwiese und der neuen Zufahrt Falkenstraße gegeben.

Bauhof

Die neue Bauhoffläche von ca. 340m² ist ebenfalls im rückwärtigen Bereich der Sporthalle angeordnet und wird über die neue Stellplatzzufahrt von der Falkenstraße aus erschlossen.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Umkleidegebäude, Vorplatz, Fahrradstellplatzanlage und zwei Tennisplätzen.

Die vorhandene Baumreihe ist im Bereich der Sporthalle gänzlich zu fällen.

Haus des Sports

Das Haus des Sports wird in seiner bisherigen Lage beibehalten. Das Grundstück wird für die Zufahrt zur Stellplatzanlage und Durchwegung der Sporthalle verkleinert. Alternativ kann die Zufahrt dem HdS zugeschlagen werden und die Zufahrt zur Sporthalle als Baulast geregelt werden. Eine Spiegelung des Gebäudes und der Stellplatzanlage ist optional ebenfalls möglich.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der neuen Stellplatzzufahrt von der Falkenstraße aus gegeben.

Der Mindestabstand zu der vorhandenen Tennishalle wird eingehalten. Zum Grundstück des Versorgungsunternehmen mit dem Trafogebäude ist eine Grenzbebauung und die Zustimmung des Nachbarn erforderlich. Der 5m-Mindestabstand zum Trafogebäude wird nicht eingehalten und ist durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren (z.B. Brandwand und Baulast). Die neue Grundstücksteilung gewährleistet nicht die Einhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück. Diese sind daher durch Baulasten sicherzustellen.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Baugrenze in Verlängerung der Morkerkestraße wird deutlich überschritten.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 10**

Lageplan

im Maßstab 1:500 (DIN A3): siehe **Anlage 11**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

17.950.000 € brutto.

Variante 4

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch 3-Feld-Halle 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Rückbau 2 Tennisplätze 2 x 15.500 € =	31.000,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	4.300 m³ x 125 €/m³ =	537.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		917.950,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 6.000 m² x 1.500 €/m² = 9.000.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 230 €/m³ = 9.913.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**9.450.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 6.000 m² x 450 €/m² = 2.700.000,00 €	
	BRI: 43.100 m³ x 70 €/m³ = 3.017.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**2.850.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 3.050 m² x 150 € =	457.500,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 360m² x 20€/m² =	7.200,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**575.700,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 13.884.850,00 €	
	davon 22% =	**3.034.603,00 €**
Zwischensumme		**17.188.253,00 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Umkleiden, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**750.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung 4-Feldhalle, Variante 4, gerundet, brutto		**17.950.000,00 €**

193 von 911 in Zusammenstellung

Variante 4

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 4



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 4

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: Neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 3.508m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 7.425m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.661m² mit Überwegungsrecht über Fläche „D“**

Zusammenfassung der Vor- und Nachteile Variante 4

Vorteile:

+ Erhalt von 10 Tennis- und Volleyballfeldern bei Realisierung des HdS. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 12 Tennisplätze
+ Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage möglich
+ Kurze fußläufige Erreichbarkeit der Sportplatzumkleiden ist durch die eingeschobene Längspositionierung gegeben
+ Neue Zufahrt von der Falkenstraße ohne Belastung durch zusätzliche PKWs An der Falkenwiese
+ Ein Abrücken des Hauses des Sports von der Blockecke Falkenstraße ist hier möglich, da durch die weiter nach Osten verschobene 4-Feldhalle mehr Fläche für die Gebäudepositionierungen vorhanden ist.

Nachteile:

- Überschreitung der von der Unteren Naturschutz-Behörde und der Stadtplanung angedachten östlichen Baugrenze
- Wegfall der Fortsetzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe
- Reduzierung der vorhandenen Freifläche zwischen Sporthalle und Sportplätzen
- Interimsgebäude für Sportplatzumkleide und Lageranbau erforderlich

Fazit

Gegenüber der Variante 3 generiert dieser Lösungsansatz zwar mehr Optionen auf der Seite des Hauses des Sports, dafür überschreitet der Baukörper aber die östliche Bauflucht, die von Stadtplanung und UNB befürwortet werden.

Die Variante 4 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 5



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 5

Lage und Städtebau

Eine echte Dreifeldhalle mit ausreichendem Platz für Wechselzonen/ Banden für den Hockeysport inkl. einer notwendigen Zuschauertribüne ersetzt die Mehrzweckhalle des LBV Phoenix an gleicher Stelle im südwestlichen Areal des LBV Phoenix.

Der Baukörper tritt gegenüber der Achse Morkerkestraße und Tennishalle leicht zurück. Da die alte Außenumkleide nicht angetastet wird, ist diese (aus der Blickachse Morkerkestraße) nach wie vor städtebaulich wirksamer als die neue Dreifeldhalle.

Die Sichtbeziehung vom Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt wird kaum eingeschränkt, da die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen und auch die neue Dreifeldhalle fast vollständig verdecken.

Die Beeinträchtigung der Sichtachsen kann als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung ist aufgrund des großen Abstands zu der Wohnbebauung „An der Falkenwiese“ als unbedenklich anzusehen.

Der Haupteingang kann auf der Südostecke der neuen Halle angeordnet werden und liegt damit nahe an der Zufahrt von der Straße „An der Falkenwiese“.

Verkehr / Erschließung

Zusätzliche Kfz-Stellplätze/ Fahrradstellplätze sind aufgrund der nahezu unveränderten Nutzgröße der Halle gegenüber der alten Mehrzweckhalle nicht anzulegen.

Bauhof

Es ist eine Bauhoffläche südlich der neuen Dreifeldhalle mit ca. 340m² berücksichtigt. Die Bauhoffläche ist über die die vorhandene Bauhofzufahrt erreichbar.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Annex des Umkleidegebäudes, Fahrradabstellanlage und dem Tennis-Trainingsplatz. Einige wenige Bäume müssten der Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Das angedachte Grundstück des Hauses des Sports wird geringfügig verkleinert. Es wird vorgeschlagen, die Positionen des Baukörpers HdS an der Flucht der angrenzenden Blockrandbebauung auszurichten, um einerseits einen ausreichenden Abstand der neuen Gebäude untereinander zu erhalten und anderseits der Straßenbauflucht an der Falkenstraße eine raumbildende Stärkung zu verleihen.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über die Zufahrt HdS möglich). Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Sollte -je nach Bauherr- eine neue Grundstücksteilung notwendig werden, könnte es zu einer Nichteinhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück kommen. Diese müssten daher durch Baulasten sichergestellt werden.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Stärkung der Baumreihe in Verlängerung der Morkerkestraße kann durch den Erhalt der alten Außenumkleide nicht realisiert werden.

Die zulässigen Lärmimmissionen sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 12**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

10.350.000 € brutto.

Variante 5

Ersatz der Phönix-Mehrzweckhalle durch eine echte Dreifeldhalle

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch Mehrzweckhalle = 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Annex Umkleidegeb. 180 m² x 130 € =	23.400,00 €
	Rückbau 5 Tennisplätze = 5 x 15.500 € =	77.500,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	2.829 m³ x 125 €/m³ =	353.625,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		704.525,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 3.410 m² x 1.500 €/m² = 5.115.000,00 €	
	BRI: 23.150 m³ x 230 €/m³ = 5.324.500,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**5.225.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 3.410 m² x 450 €/m² = 1.534.500,00 €	
	BRI: 23.150 m³ x 70 €/m³ = 1.620.500,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**1.580.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 3.100 m² x 150 € =	465.000,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 360m² x 20€/m² =	7.200,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**583.200,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 8.092.725,00 €	
	davon 22% =	**1.780.399,50 €**
Zwischensumme		**10.233.124,50 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Annex für Außengeräte, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**100.000,00 €**

Gesamtkosten Errichtung echte 3-Feldhalle anstelle Phönix-Mehrzweckhalle Variante 5, gerundet, brutto **10.350.000,00 €**

Variante 5

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 5



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 5

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: Neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 2.750m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 5.561m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.666m² mit Überwegungsrecht über Fläche „D“**

Vor- und Nachteile Variante 5

Vorteile:

+ Erhalt von 9 Tennis- und Volleyballfeldern bei Realisierung des Hauses des Sports. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 11 Tennisplätze
+ Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage möglich
+ Umkleidegebäude für Außenanlagen muss nicht abgebrochen werden. Lediglich der marode Annex muss schon vor der Bauphase weichen.
+ der Vorbereich zwischen Außenumkleide und Außenfeld bleibt unangetastet
+ Die Baukosten sind aufgrund des viel geringeren Bauvolumens entsprechend deutlich geringer als bei den Varianten 1 bis 4.

Nachteile:

- Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe nicht möglich
- Altes Umkleidegebäude steht in städtebaulicher Achse Baumreihe/ Morkerkestraße. Korrektur der nicht optimalen Lage des Umkleidegebäudes ist nur durch Abbruch möglich
- Reduzierung der Fläche von Phönix
- Interimsgebäude für Annexersatz erforderlich
- Diese Lösung entspricht inhaltlich nicht den Zukunftsperspektiven mit 4-Feldhalle und Leichtathletikhalle. Eine spätere Ergänzung durch eine Leichtathletikhalle ist nicht mehr möglich.

Fazit:

Die Variante 5 ist dann geeignet, wenn der Hallenbau zwingend komplett auf dem jetzigen Areal des LBV Phönix inkl. dem angrenzenden städtischen Bauhof des Bereiches Stadtgrün und Verkehr entstehen soll.

Sie bringt aber erhebliche Nachteile für die Sportentwicklung der Hansestadt Lübeck mit sich: kein vierter Hallenteil, der neue Sportarten oder eine Intensivierung bestehender Sportangebote ermöglicht. Eine Leichtathletikhalle würde auch in Zukunft nicht mehr an diesem Standort entstehen können und wird deshalb vom LBV Phönix abgelehnt.

Die Variante 5 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 5a



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 5a

Lage und Städtebau

Eine echte Dreifeldhalle (27mx45m) mit ausreichendem Platz für Wechselzonen/ Banden für den Hockeysport inkl. einer notwendigen Zuschauertribüne und Außenanlagen- umkleiden ersetzen die Mehrzweckhalle des LBV Phoenix an gleicher Stelle im südwestlichen Areal des LBV Phoenix und das alte Außenumkleidegebäude.

Der Baukörper positioniert sich an der Bauflucht der Sporthallen. Das vorhandene Umkleidegebäude kann bis zur Nutzungsaufnahme der neuen Halle erhalten bleiben. Lediglich der Annex muss vorher zurückgebaut werden. Damit werden Interimsräumlichkeiten nur für z.B. Außensportgeräte erforderlich.

Die Sichtbeziehung vom Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt wird kaum eingeschränkt, da die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen und auch die neue Dreifeldhalle fast vollständig verdecken.

Die Beeinträchtigung der Sichtachsen kann als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung ist aufgrund des großen Abstands zu der Wohnbebauung „An der Falkenwiese“ als unbedenklich anzusehen.

Der Haupteingang kann auf der Südostecke der neuen Halle angeordnet werden und liegt damit nahe an der Zufahrt von der Straße „An der Falkenwiese“.

Verkehr / Erschließung

Zusätzliche Kfz-Stellplätze/ Fahrradstellplätze sind aufgrund der Hallentribühne nur in geringem Umfang erforderlich. Die Kfz-Stellplätze können im rückwertigen Bereich über die Falkenstraße erschlossen werden. Ein barrierefreier PKW-Stellplatz und die Fahrradstellplätze sind über die alte Bauhofzufahrt direkt vor dem Gebäudehaupteingang angeordnet.

Bauhof

Es ist eine Bauhoffläche nördlich der neuen Dreifeldhalle mit ca. 340m² berücksichtigt. Die Bauhoffläche ist über eine neue Zufahrt von der Falkenstraße erreichbar.

Eingriffe

Die Überbauung mit Baukörper und Stellplätzen befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Mehrzweckhalle, Annex des Umkleidegebäudes und den Tennisplätzen. Nur wenige Bäume müssten der neuen Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Das angedachte Grundstück des Hauses des Sports wird geringfügig verkleinert. Es wird vorgeschlagen, die Positionen des Baukörpers HdS an der Flucht der angrenzenden Blockrandbebauung auszurichten, um einerseits einen ausreichenden Abstand der neuen Gebäude untereinander zu erhalten und anderseits der Straßenbauflucht an der Falkenstraße eine raumbildende Stärkung zu verleihen.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über die Zufahrt HdS möglich). Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Sollte -je nach Bauherr- eine neue Grundstücksteilung notwendig werden, könnte es zu einer Nichteinhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück kommen. Diese müssten daher durch Baulasten sichergestellt werden.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Stärkung der Baumreihe in Verlängerung der Morkerkestraße kann durch die Neugestaltung der ehemaligen Umkleidefläche realisiert werden.

Die zulässigen Lärmimmissionen sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 13**

Lageplan

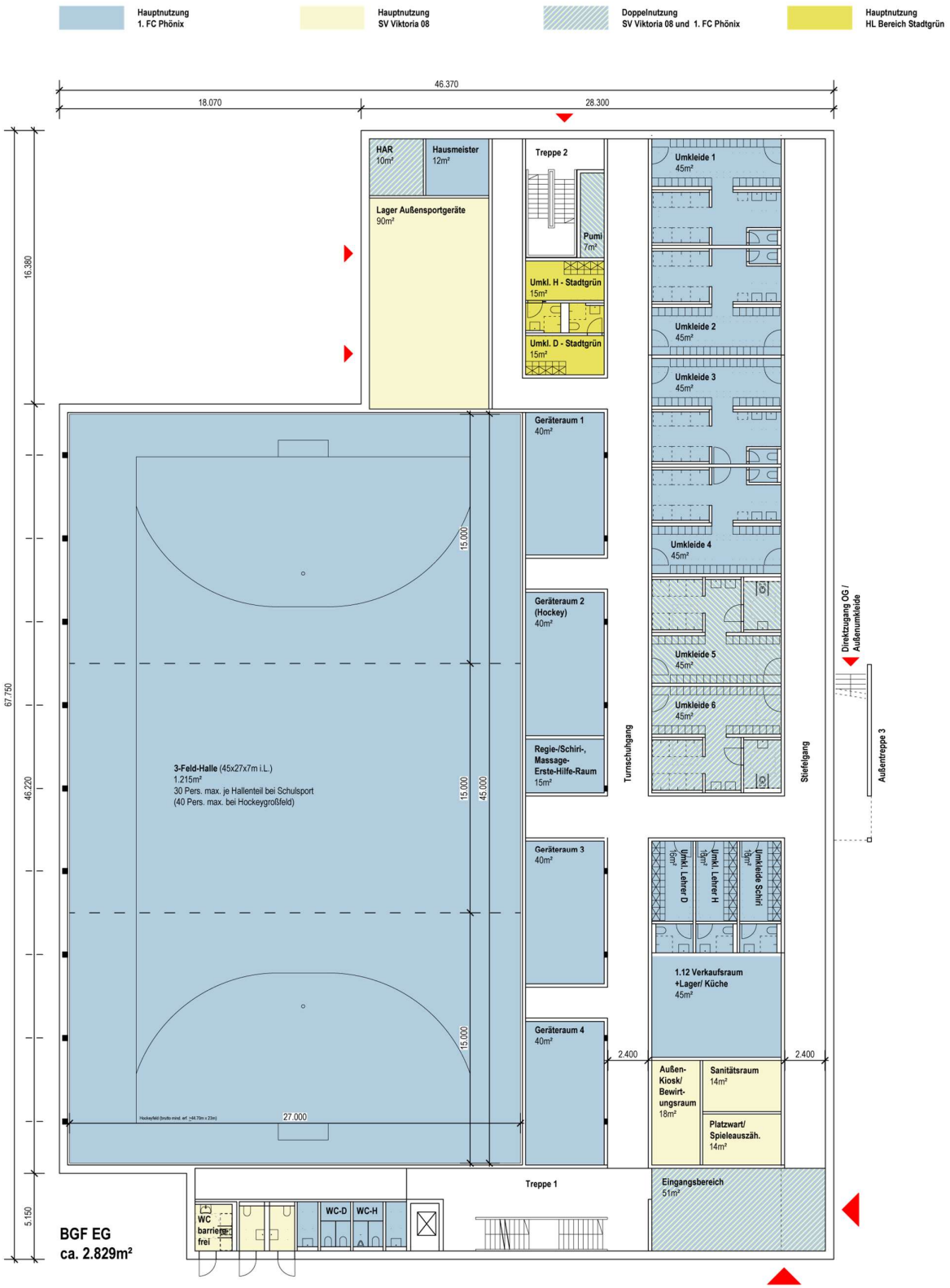
im Maßstab 1:500 (DIN A3): siehe **Anlage 14**

Kosten

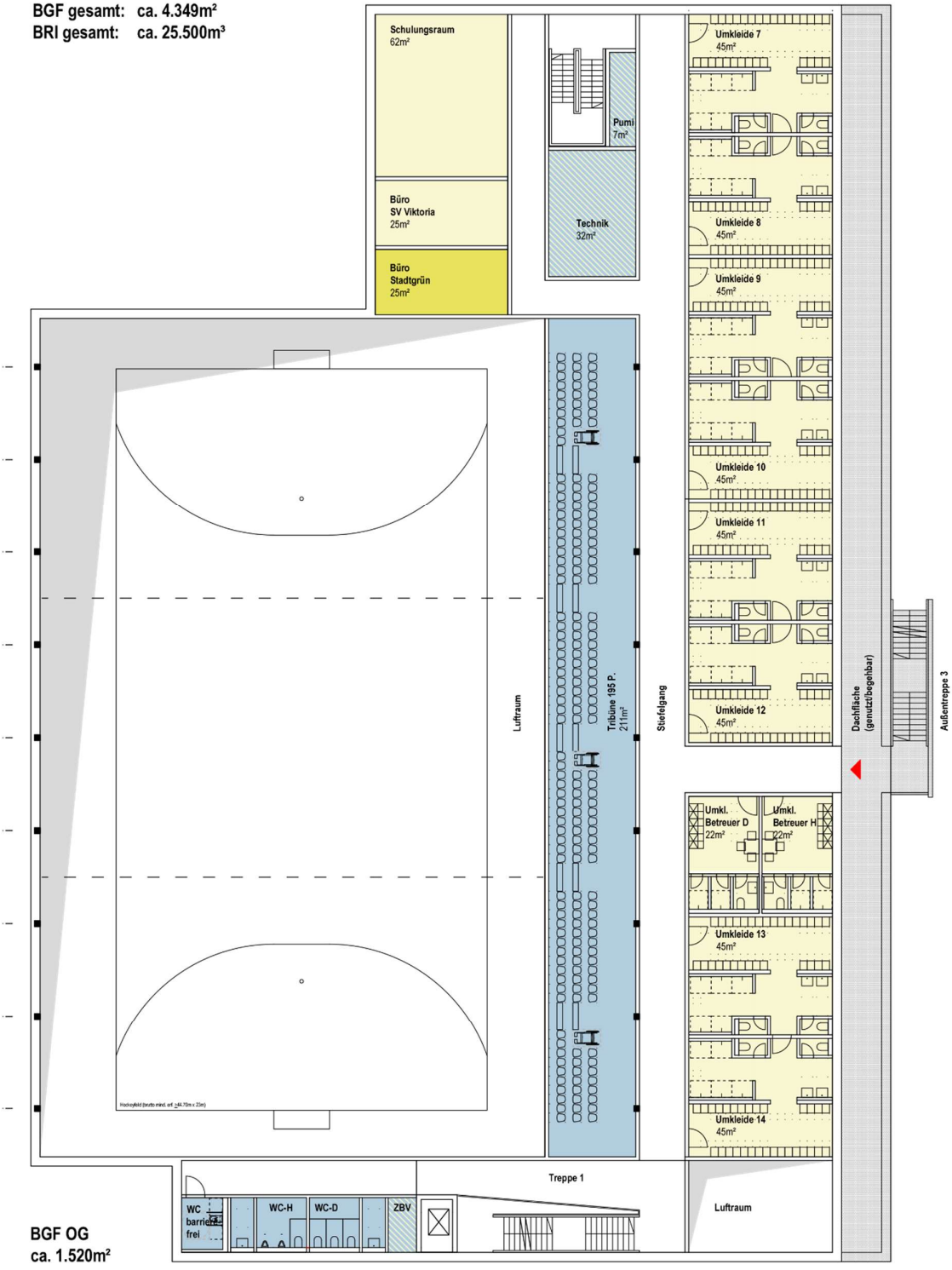
Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

12.500.000 € brutto.

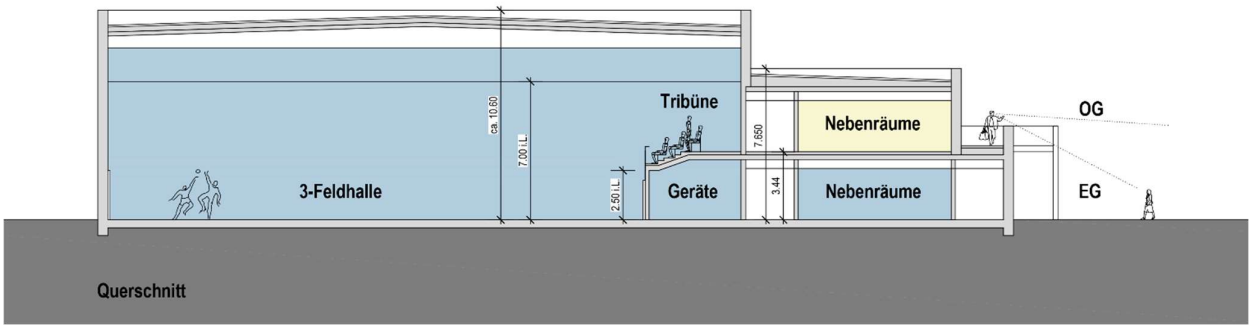
Vorentwurf 3-Feld-Halle und Umkleidebereich für Außensportanlagen (Anlagen 15-17)



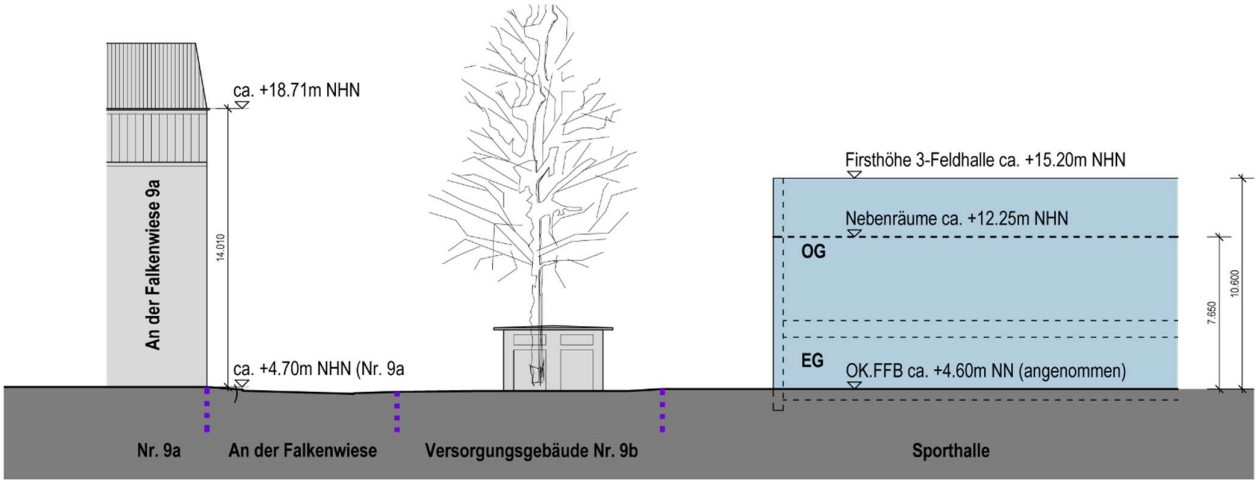
Grundriss Erdgeschoss



Grundriss Obergeschoss (Tribüne und Umkleidebereich Außensportanlagen)



Querschnitt 3-Feldhalle und Umkleidebereich Außenanlagen)



Straßenschnitt mit Nachbarbebauung „An der Falkenwiese“

Variante 5a

Ersatz der Phönix-Mehrzweckhalle durch eine echte Dreifeldhalle + Außenumkleide

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch Mehrzweckhalle = 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000,00 €
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Rückbau 5 Tennisplätze = 5 x 15.500 € =	77.500,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m, 3.900 m³ x 125 €/m³ =	487.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		914.450,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 4.349 m² x 1.500 €/m² = 6.523.500,00 €	
	BRI: 25.500 m³ x 230 €/m³ = 5.865.000,00€	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**6.194.250€**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 4.349 m² x 450 €/m² = 1.957.050,00 €	
	BRI: 25.500 m³ x 70 €/m³ = 1.785.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**1.871.025,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 5.146 m² x 150 € =	771.900,00€
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500,00 €
	Grünpflege: 360m² x 20€/m² =	7.200,00 €
	Fahrradständer: 90 Stk. x 250 € =	22.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**869.100,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 9.848.825,00 €	
	davon 22% =	**2.166.741,50 €**
Zwischensumme		**12.375.566,50 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Annex für Außengeräte, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**100.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung echte 3-Feldhalle und Außenumkleide Variante 5a, gerundet, brutto		**12.500.000,00 €**

Variante 5a

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Erbbaurecht: neue Zuordnung/ Aufteilung Variante 5a



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 5

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: Neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 2.750m²**

D. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix oder Hansestadt Lübeck ca. 5.783m²**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 3.544m² mit Überwegungsrecht über Fläche „D“**

Vor- und Nachteile Variante 5a

Vorteile:

+ Erhalt von 9 Tennis- und Volleyballfeldern bei Realisierung des Hauses des Sports. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 11 Tennisplätze
+ Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage möglich
+ Umkleidegebäude für Außenanlagen kann nach Nutzungsaufnahme des Neubaus abgebrochen werden. Lediglich der marode Annex muss schon vor der Bauphase weichen.
+ der Vorbereich zwischen Außenumkleide und Außenfeld bleibt unbebaut und wird lediglich als Freifläche neugestaltet.
+ Die Baukosten sind aufgrund des viel geringeren Bauvolumens entsprechend deutlich geringer als bei den Varianten 1 bis 4.
+ Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe möglich
+ Raumbildender Abschluss des neuen Gebäudes an der vorhandenen Hallenflucht

Nachteile:

- Reduzierung der Fläche vom Phönix
- Interimsgebäude für Annexersatz erforderlich
- Diese Lösung entspricht inhaltlich nicht den Zukunftsperspektiven mit 4-Feldhalle und Leichtathletikhalle. Eine spätere Ergänzung durch eine Leichtathletikhalle ist nicht mehr möglich und wird deshalb vom LBV Phönix abgelehnt.

Fazit:

Die Variante 5a ist dann geeignet, wenn eine 4-Feld- sowie Leichtathletikhalle für diesen Standort ausgeschlossen werden kann und das Haus des Sports ermöglicht werden soll.

Sie bringt aber erhebliche Nachteile für die Sportentwicklung der Hansestadt Lübeck mit sich: Kein vierter Hallenteil, der neue Sportarten oder eine Intensivierung bestehender Sportangebote ermöglicht. Eine Leichtathletikhalle würde auch in Zukunft nicht mehr an diesem Standort entstehen können.

Die Variante 5a wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 6



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 6

Lage und Städtebau

Eine unechte Dreifeldhalle ersetzt das Außenumkleidegebäude auf städtischem Areal.

Der Baukörper sitzt in der Achse der Morkerkestraße und verhindert die gewünschte Stärkung der Baumachse östlich der bestehenden Phönixhalle.

Die Sichtbeziehung vom Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt wird kaum eingeschränkt, da die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen und auch die neue Dreifeldhalle fast vollständig verdecken.

Die Beeinträchtigung der Sichtachsen kann als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung ist aufgrund des großen Abstands zu der Wohnbebauung „An der Falkenwiese“ als unbedenklich anzusehen.

Der Haupteingang kann auf der Südostecke der neuen Halle angeordnet werden und liegt damit nahe an der Zufahrt von der Straße „An der Falkenwiese“.

Verkehr / Erschließung

Die Erschließung erfolgt über die bestehende Zufahrt von der Straße „An der Falkenwiese“ aus.

Zusätzliche Kfz-Stellplätze/ Fahrradstellplätze für diese Nutzung sind aufgrund der beengten Raumverhältnisse nicht möglich und können damit auch nicht nachgewiesen werden.

Bauhof

Eine Bauhoffläche ist kaum mehr unterzubringen. Hierfür müsste noch eine sinnvolle Lösung gefunden werden, z.B. auf der bestehenden Stellplatzanlage vor dem Café des Schulgartens. Dadurch würden allerdings notwendige Stellplätze verloren gehen!

Eingriffe

Die Überbauung mit der unechten Dreifeldhalle befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen von Außenumkleidegebäude und Fahrradabstellanlage. Einige wenige Bäume müssten der Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Vorhaben hat auf die Planungen HdS keine Auswirkungen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine genaue Beurteilung wäre mit einem Brandschutzprüfer zu klären.

Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Sollte -je nach Bauherr-eine neue Grundstücksteilung notwendig werden, könnte es zu einer Nichteinhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück kommen. Diese müssten daher durch Baulasten sichergestellt werden.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Stärkung der Baumreihe in Verlängerung der Morkerkestraße kann durch die Positionierung der neuen Halle nicht realisiert werden.

Eine Genehmigungsfähigkeit kann nicht garantiert werden, da die Bebauung jenseits der von UNB und Stadtplanung als unbedenklich bewerteten Flächen liegt.

Die zulässigen Lärmimmissionen sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

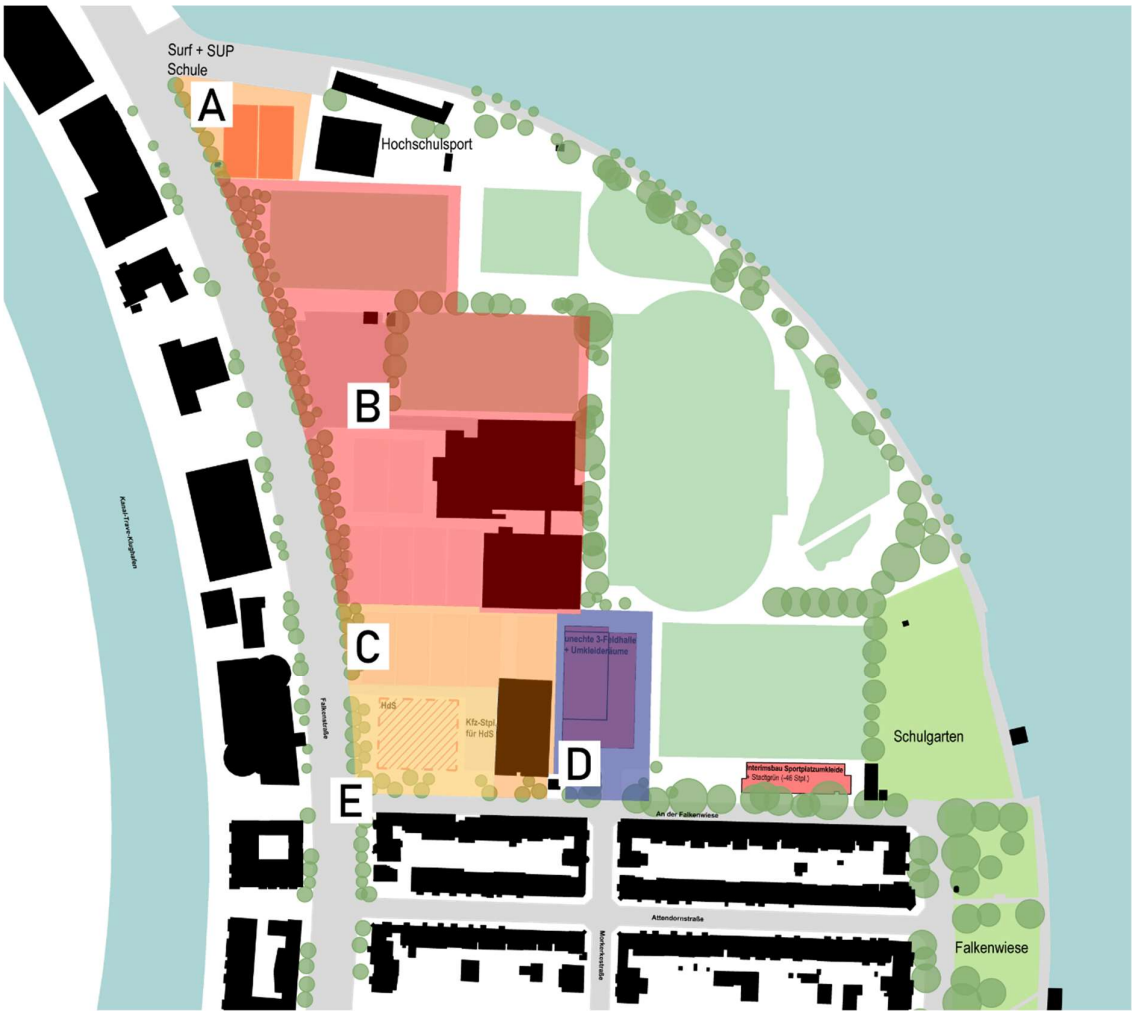
im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 18**

Variante 6

Minimallösung unechte Dreifeldhalle auf städtischer Fläche

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch Umkleidegebäude 765 m² x 130 € =	99.450,00 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	2.200 m³ x 125 €/m³ =	275.000,00 €
	Rückbau 3 Tennisplätze = 3 x 15.500 € =	46.500,00 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000,00 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000,00 €
		540.950,00 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 3.410 m² x 1.500 €/m² = 5.115.000 €	
	BRI: 22.500 m³ x 230 €/m³ = 5.175000 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**5.225.000,00 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 3.410 m² x 450 €/m² = 1.534.500,00 €	
	BRI: 22.500 m³ x 70 €/m³ = 1.575.000,00 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI, gerundet	**1.580.000,00 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 3.200m² x 150 € =	480.000,00 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 650m² x 75 €/m² =	48.750,00 €
	Grünpflege: 770m² x 20€/m² =	15.400,00 €
	Fahrradständer: 174 Stk. x 250 € =	43.500,00 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000,00 €
	Außenanlagen gesamt =	**674.650,00 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000,00 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 7.993.600,00 €	
	davon 22% =	**1.758.592,00 €**
Zwischensumme		**10.112.192,00 €**
Errichtung einer Interimslösung für die abgebrochenen Umkleiden, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**750.000,00 €**
Gesamtkosten Errichtung unechte 3-Feldhalle, Variante 6, gerundet, brutto		**10.875.000,00 €**



Übersichtsplan mit Darstellung Neuaufteilung Erbbaurecht Variante 6

A. **Bosch-Schiefer-Grundstück: Neues Erbbaurecht zugunsten von LBV Phönix ca. 2.832m²**

B. **Bestehendes Erbbaurecht LBV Phönix ca. 29.878m²**

C. **Neues Erbbaurecht LBV Phönix ca. 6.308m²**

D. **Teil der bestehenden Grundstücksfläche der Hansestadt Lübeck**

E. **Neues Erbbaurecht zugunsten von Judo-Club, Tanz-Club Hanseatic, Turn- und Sportverband Lübeck ca. 4.235m²**

Vor- und Nachteile Variante 6

Vorteile:

+ Erhalt von 10 Tennisplätzen und einem Tennistrainingsplatz bei Realisierung des HdS. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 13 Tennisplätze

+ Das Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage ist möglich mit diesbezüglicher Zufahrt von der Falkenstraße aus.

+ Die Baukosten sind aufgrund des viel geringeren Bauvolumens entsprechend deutlich geringer als bei den Varianten 1 bis 4.

+ Die städtische Sportplatzanlage Falkenwiese erhält neue Umkleideräume

Nachteile:

- Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe nicht möglich

- Neue Halle steht in städtebaulicher Achse Baumreihe/ Morkerkestraße. Diese Position ist städtebaulich nicht optimal und liegt jenseits der empfohlenen Bauflucht von Stadtplanung und UNB! Die Genehmigungsfähigkeit ist in Frage zu stellen!

- Umkleidegebäude für Außenanlagen muss zwingend abgebrochen werden

- Interimsgebäude für Ersatz Außenumkleide erforderlich

- Diese Lösung entspricht inhaltlich nicht den Zukunftsperspektiven mit 4-Feldhalle und Leichtathletikhalle. Eine spätere Ergänzung durch eine Leichtathletikhalle ist nicht mehr auf städtischem Areal möglich

- der Bereich zwischen neuer Halle und Außenfeld wird extrem schmal. Die Nutzung durch SV Victoria wird u.U. eingeschränkt, die Durchwegung verliert die jetzt bestehende Großzügigkeit

- zusätzliche Stellplätze können nicht auf dem Grundstück nachgewiesen werden.

- Die verbleibenden Außenflächen sind selbst für eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen sehr knapp bemessen.

- Die weiterhin notwendige Bauhoffläche für die Sportanlage Falkenwiese ist kaum noch darstellbar

- Es ist nur eine unechte 3-Feldhalle möglich mit Nachteilen z.B. für einen Hockey-Spielbetrieb

- Die sanierungsbedürftige Mehrzweckhalle von Phönix bleibt in der jetzigen Form erhalten

Fazit:

Die Variante 6 ist dann geeignet, wenn der Hallenbau zwingend komplett auf städtischem Areal entstehen soll.

Sie bringt aber erhebliche Nachteile für die Sportentwicklung der Hansestadt Lübeck mit sich: kein vierter Hallenteil, der neue Sportarten oder eine Intensivierung bestehender Sportangebote ermöglicht. (es sein denn, die LBV Phoenix Mehrzweckhalle bleibt dauerhaft bestehen). Eine Leichtathletikhalle würde aber auch in Zukunft kaum mehr an diesem Standort entstehen können und wird deshalb vom LBV Phönix abgelehnt.

Hinzu kommt, dass eine Genehmigungsfähigkeit aus heutiger Sicht kaum zu erwirken ist, da die geplante Halle jenseits der von UNB und Stadtplanung als unbedenklich eingestuften Flächen liegt, die städtebauliche Struktur der Gründerzeitbebauung nicht fortgesetzt wird und die Grünachse nicht gestärkt wird, der Bauhof nur unter Verlust notwendiger Stellplätze angeboten werden kann.

Die Variante 6 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 7



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 7

Lage und Städtebau

Eine Dreifeldhalle (27mx45m) mit ausreichendem Platz für Wechselzonen/ Banden für den Hockeysport inkl. einer notwendigen Zuschauertribüne und kurzer Sprintbahn ersetzt die Mehrzweckhalle des LBV Phoenix an gleicher Stelle im südlichen Areal des LBV Phoenix. Das alte Außenumkleidegebäude bleibt dabei -bis auf den abgängigen Annex- erhalten, Platz für die Lagerung von Außenspielgeräten wird im EG geschaffen.

Der Baukörper orientiert sich ungefähr an der Bauflucht der Sporthallen.

Die Sichtbeziehung vom Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt wird kaum eingeschränkt, da die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im unbelaubten Zustand die Bestandshallen und auch die neue Dreifeldhalle fast vollständig verdecken.

Die Beeinträchtigung der Sichtachsen kann als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung ist aufgrund des deutlichen Abstands zur Wohnbebauung und der relativ geringen Höhe von maximal 9,0m in Richtung der Straße „An der Falkenwiese“ als unbedenklich anzusehen.

Der Haupteingang kann auf der Südostecke der neuen Halle angeordnet werden und liegt damit nahe an der Zufahrt von der Straße „An der Falkenwiese“ und damit auch zum Haupteingang zum Sportparkgelände.

Verkehr / Erschließung

Zusätzlicher Bedarf an Kfz-Stellplätze wird nicht gesehen. Die Halle ersetzt eine Bestandshalle ähnlicher Nutzungsintensität. Lediglich die Tribüne könnte zu Veranstaltungen einen zusätzlichen Publikumsverkehr auslösen. Aufgrund der lediglich seltenen Nutzung und der hervorragenden ÖPNV-Anbindungen wir aus unserer Sicht kein weiterer PKW-Stellplatz erforderlich. Ein Bedarf an zusätzlichen Fahrradstellplätzen ist hingegen gegeben. Diese können im Vorfeld der bestandsumkleide angeordnet werden.

Bauhof

Eine Bauhoffläche kann nördlich der neuen Halle angeordnet werden und sichtgeschützt vom Sportparkareal errichtet werden.

Eingriffe

Die Überbauung mit der neuen Halle befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen der Mehrzweckhalle, des Annexes des Umkleidegebäudes und der Tennisplätze. Nur wenige Bäume müssten der neuen Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Die Planung des Hauses des Sports wird nicht beeinträchtigt.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über die Zufahrt des HdS möglich). Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Sollte -je nach Bauherr- eine neue Grundstücksteilung notwendig werden, könnte es zu einer Nichteinhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück kommen. Diese müssten daher durch Baulasten sichergestellt werden.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Stärkung der Baumreihe in Verlängerung der Morkerkestraße wegen Erhalts der Bestandsumkleide kann nicht realisiert werden.

Die zulässigen Lärmimmissionen sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 21**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

9.880.000 € brutto.

Variante 7

Ersatz der Phönix-Mehrzweckhalle durch eine Vierfeldhalle (inkl. Außenumkleide)

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch Mehrzweckhalle = 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000 €
	Abbruch Annex Umkleidegeb. 180 m² x 130 € =	23.400 €
	Rückbau 4 Tennisplätze = 4 x 15.500 € =	62.000 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	2.429 m³ x 125 €/m³ =	303.625 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000 €
		639.025 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 3274 m² x 1.500 €/m² = 4.911.000 €	
	BRI: 24.346 m³ x 230 €/m³ = 5.599.580 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**5.255.000 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 3274 m² x 450 €/m² = 1.473.300 €	
	BRI: 3.900 m³ x 70 €/m³ = 1.704.220 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**1.580.000 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 1.500 m² x 150 € =	225.000 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500 €
	Grünpflege: 360m² x 20€/m² =	7.200 €
	Fahrradständer: 110 Stk. x 250 € =	27.500 €
	Neubau 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal)	60.000 €
	Außenanlagen gesamt =	**327.200 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000, €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 11.472.243,00 €	
	davon 22% =	**1.716.269 €**
Zwischensumme		**14.356.136 €**
Errichtung einer Interimslösung für den abgebrochenen Annex für Außengeräte, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**100.000 €**
Gesamtkosten Errichtung 3-Feldhalle mit Tribüne und Laufbahn Variante 7, gerundet, brutto		**9.880.000 €**

Variante 7

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Vor- und Nachteile Variante 7

Vorteile:

+ Erhalt von 10 Tennisplätzen und einem Tennistrainingsplatz bei Realisierung des HdS. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 12 Tennisplätze
+ Das Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage ist möglich mit diesbezüglicher Zufahrt von der Falkenstraße aus.
+ Die Baukosten sind aufgrund des viel geringeren Bauvolumens entsprechend deutlich geringer als bei den Varianten 1 bis 4.
+ Die Bestandsumkleide kann erhalten werden

Nachteile:

- Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe nicht möglich
- Diese Lösung entspricht inhaltlich nicht den Zukunftsperspektiven mit 4-Feldhalle und Leichtathletikhalle. Eine spätere Ergänzung durch eine Leichtathletikhalle ist nicht mehr möglich

Fazit:

Die Variante 7 ist dann geeignet, wenn eine Dreifeldhalle mit Sprintbahn als ausreichend angesehen wird.

Sie bringt aber erhebliche Nachteile für die Sportentwicklung der Hansestadt Lübeck mit sich: kein vierter Hallenteil, der neue Sportarten oder eine Intensivierung bestehender Sportangebote ermöglicht. Eine Leichtathletikhalle würde nicht mehr an diesem Standort entstehen können und wird deshalb vom LBV Phönix abgelehnt.

Die Variante 7 wird als nicht empfehlenswert eingestuft.

Variante 8



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 8

Lage und Städtebau

Eine Dreifeldhalle (27mx45m) mit ausreichendem Platz für Wechselzonen/ Banden für den Hockeysport inkl. einer kleinen Zuschauerzone im Erdgeschoss und einer Leichtathletikhalle im Obergeschoss ersetzt die Mehrzweckhalle des LBV Phoenix an gleicher Stelle im südlichen Areal des LBV Phoenix. Das alte Außenumkleidegebäude bleibt dabei -bis auf den abgängigen Annex- erhalten, Platz für die Lagerung von Außenspielgeräten muss im EG geschaffen werden.

Der Baukörper orientiert sich ungefähr an der Bauflucht der Sporthallen.

Die Sichtbeziehung vom Drägerpark und vom Tor der Hoffnung auf die Altstadt wird kaum eingeschränkt, da die Bäume auf dem Areal des Sportparks so hoch sind, dass sie selbst im

unbelaubten Zustand die Bestandshallen und auch die neue Dreifeldhalle fast vollständig verdecken.

Die Beeinträchtigung der Sichtachsen kann als gering eingestuft werden.

Die Höhenentwicklung ist aufgrund des deutlichen Abstands zur Wohnbebauung und der minimal gehaltenen Höhe als unbedenklich anzusehen.

Der Haupteingang kann auf der Nordwestecke der neuen Halle angeordnet werden und liegt damit nahe zum Vereinsheim des LBV Phönix. Hier kann auch eine Querverbindung/ Öffnung zum Sportpark geschaffen werden.

Verkehr / Erschließung

Zusätzlicher Bedarf an Kfz-Stellplätze wird nicht gesehen. Die Halle ersetzt eine Bestandshalle ähnlicher Nutzungsintensität. Ein Bedarf an zusätzlichen Fahrradstellplätzen ist hingegen gegeben. Diese können im Vorfeld der Bestandsumkleide und vor dem Eingangsbereich der Halle angeordnet werden.

Bauhof

Eine Bauhoffläche kann nordöstlich der neuen Halle angeordnet werden und sichtgeschützt vom Sportparkareal errichtet werden.

Eingriffe

Die Überbauung mit der neuen Halle befindet sich überwiegend auf den bereits versiegelten Flächen der Mehrzweckhalle, des Annexes des Umkleidegebäudes und der Tennisplätze. Nur wenige Bäume müssten der neuen Bebauung weichen.

Haus des Sports (HdS)

Die Planung des Hauses des Sports wird nicht beeinträchtigt.

Sichere Aufschlüsse über topographische Ausbildung und Baumbestand liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in Abhängigkeit von der Nutzung zu überprüfen.

Baurecht und Genehmigungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr zur Brandbekämpfung ist über die vorhandene Feuerwehrzufahrt des Sportplatzes und der Stellplatzanlage gegeben. Eine mögliche Anfahrbarkeit für den nordwestlichen Gebäudebereich ist in den nächsten Schritten mit einem Brandschutzplaner zu klären (ggf. auch über die Zufahrt des HdS möglich). Der Mindestabstand zu der vorhanden Tennishalle wird eingehalten. Sollte -je nach Bauherr- eine neue Grundstücksteilung notwendig werden, könnte es zu einer Nichteinhaltung der Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück kommen. Diese müssten daher durch Baulasten sichergestellt werden.

Die seitens der unteren Naturschutzbehörde anvisierte Stärkung der Baumreihe in Verlängerung der Morkerkestraße kann wegen des Erhalts der Bestandsumkleide nicht realisiert werden.

Die zulässigen Lärmimmissionen sind zu überprüfen.

Übersichtsplan

im Maßstab 1:2000 (DIN A3): siehe **Anlage 22**

Erdgeschoss

im Maßstab 1:200 (DIN A3): siehe **Anlage 23**

Obergeschoss

im Maßstab 1:200 (DIN A3): siehe **Anlage 24**

Schnitt

im Maßstab 1:200 (DIN A3): siehe **Anlage 25**

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß beiliegendem Kostenrahmen auf

9.900.000 € brutto.

Ersatz der Phönix-Mehrzweckhalle durch eine Dreifeldhalle mit Leichtathletikhalle

Kostenrahmen mit Gliederung gemäß DIN 276

Kostengruppe 100	nicht berücksichtigt	
Kostengruppe 200	vorbereitende Maßnahmen	
	Abbruch Mehrzweckhalle = 1.300 m² x 100 €/m² =	130.000 €
	Abbruch Annex Umkleidegeb. 180 m² x 130 € =	23.400 €
	Rückbau 1 Tennisplatz = 15.500 € =	15.500 €
	Bodenaustausch (Z2!), i.M.1,00 m,	
	2.404 m³ x 125 €/m³ =	300.500 €
	Grundwasserabsenkung, pauschal	85.000 €
	Baustelleneinrichtung etc., pauschal	35.000 €
		589.400 €
Kostengruppe 300	Bauwerk – Baukonstruktion	
	BGF: 3225 m² x 1.500 €/m² = 4.837.500 €	
	BRI: 24921 m³ x 230 €/m³ = 5.731.830 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**5.285.000 €**
Kostengruppe 400	Bauwerk Technische Anlagen	
	BGF: 3225 m² x 450 €/m² = 1.451.250 €	
	BRI: 24921 m³ x 70 €/m³ = 1.744.470 €	
	Gemittelt aus BGF/ und BRI	**1.600.000 €**
Kostengruppe 500	Außenanlagen + Freiflächen	
	Befestigte Flächen: 1.500 m² x 150 € =	225.000 €
	Neuanlage Grünflächen GaLa: 100m² x 75 €/m² =	7.500 €
	Grünpflege: 360m² x 20€/m² =	7.200 €
	Fahrradständer: 110 Stk. x 250 € =	27.500 €
	Außenanlagen gesamt =	**267.200 €**
Kostengruppe 600	Ausstattung und Kunstwerke	
	Pauschal	**360.000 €**
Kostengruppe 700	Baunebenkosten	
	KGR 200+300+400+500 = 7.741.600 €	
	davon 22% =	**1.703.152 €**
Zwischensumme		**9.804.752 €**
Errichtung einer Interimslösung für den abgebrochenen Annex für Außengeräte, Vorhaltung über die Bauzeit, Abbau, Wiederherstellung der Außenanlagen, pauschal		**100.000 €**
Gesamtkosten Errichtung 3-Feldhalle mit Leichtathletikhalle Variante 8, gerundet, brutto		**9.900.000 €**

Neuanlage Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal) und Abbruch 3 Tennisplätze (Areal Haus des Sports) sind nicht Teil dieser Kostenbetrachtung

Variante 8

Zusätzlich anfallende Faktoren:

Rückbau 3 Tennisplätze (Areal Haus des Sports) = 3*15.500+ Nebenkosten	56.750 €
Neuanlage 2 Tennisplätze (Bosch-Schiefer-Areal) + Nebenkosten	73.200 €
Eventuell: Abbruch des Trafohäuschens, Versetzen an anderen Standort	n.n.
Eventuell: Mehrkosten für Pfahlgründung	n.n.
Kosten für Neustrukturierung der Erbbaurechtsverträge, neue Grundstücksaufteilungen, damit verbunden Vermessungs- und Katastergebühren, Grundbucheintragungen etc.	n.n.
Änderung der Erbpachtgebühren und damit der Einnahmen für die Hansestadt Lübeck	n.n.

Vor- und Nachteile Variante 8

Vorteile:

+ Erhalt von 10 Tennisplätzen bei Realisierung des HdS. Erweiterung um 2 Tennisplätze auf dem Bosch-Schiefer-Gelände möglich = 12 Tennisplätze
+ Das Haus des Sports mit Grundstück in der angedachten Lage ist möglich mit diesbezüglicher Zufahrt von der Falkenstraße aus.
+ Die Baukosten sind aufgrund des geringeren Bauvolumens deutlich geringer als bei den Varianten 1 bis 4.
+ Durch die Öffnung des Vereinsareals zwischen Bestandstennishalle und neuer Dreifeldhalle/ Leichtathletikhalle kommt es zu einer durchaus gewünschten Vernetzung der unterschiedlichen Sportnutzungen.
+ Durch die Integration einer Leichtathletikhalle wird der Sportstandort zusätzlich gestärkt.
+ Diese Variante wird sowohl von der Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport, als auch vom LBV Phönix inhaltlich befürwortet.
+ Erhalt der Bestandsumkleide = Kosteneinsparung

Nachteile:

- Ergänzung und Stärkung der vorhandenen Gehölzreihe nicht möglich
- zusätzliche Stellplätze können nicht auf dem Grundstück nachgewiesen werden.

Fazit:

Die Variante 8 kann aufgrund der einvernehmlichen Nutzung (Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport und LBV Phönix) und aus Kostensicht empfohlen werden.

Resümee / Empfehlung

Die Entwicklung der Sportanlage Falkenwiese mit einer 4-Feldhalle oder einer 3-Feldhalle und einer Leichtathletikhalle wurde anhand der vorliegenden Studie untersucht. Hierzu wurde der Bedarf mit dem Bereich Schule und Sport und dem LBV Phönix abgestimmt. Zu den genehmigungsrelevanten Belangen wurden Gespräche mit dem Bereich Stadtplanung und der unteren Naturschutzbehörde geführt. Hieraus ergibt sich ein recht eindeutiges Bild aus der Schnittmenge mit den Vorstellungen der Genehmigungsbehörden zur grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit und den Wünschen des Nutzers, die Sportanlage als zusammenhängende Nutzung mit möglichst vielen Tennisplätzen zu erhalten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wird empfohlen, die

Variante 3 oder die Variante 8 für die nächsten Planungsphasen weiterzuverfolgen.

Begründung

A) Variante 3



Übersichtsplan mit Darstellung Variante 3

Die **Variante 3** hat sich auf dem sehr begrenzten Areal als realisierbar herausgestellt, ohne die Möglichkeit des Baus des Hauses des Sports zu beeinträchtigen.

Die Lösung stellt aus Sicht der Stadtplanung und des Naturschutzes eine angemessene und verträgliche Lösung für das erforderliche Bauvolumens dar.

Es wurden zudem möglichst wenig Tennisfelder entfernt, zwei können darüber hinaus auf der Fläche des Bosch-Schiefer-Geländes ersetzt werden.

Die neue Sporthalle stellt nicht nur eine notwenige Erneuerung der sanierungsbedürftigen Bestandsgebäude dar, sondern ermöglicht durch die geplante Hallengröße und deren Teilbarkeit und die integrierte Leichtathletikhalle ein erweitertes Sportangebot, welches eine Stärkung des gesamten Sportparks an der Falkenwiese bedeutet.

Es ist anzumerken, dass nach heutigem Sachstand die Realisierung des Hauses des Sports erfolgen wird.

Für eine größere Planungs- und Kostensicherheit sind weitere Aufschlüsse und Beteiligungen von Fachplanern notwendig. Hier sind z.B. Lärm-/ Brandschutz, Statik, Baugrund und Vermessungen zu nennen.

Kostenintensive Ausstattungsmerkmale wie Dachbegrünung, Solarthermie und Photovoltaik sind in diesem Gutachten nicht kostentechnisch erfasst, sollten in Zeiten des Klimawandels aber bei der weiteren Ausarbeitung Berücksichtigung finden/ auf Machbarkeit geprüft werden.

Für die Doppelnutzung, insbesondere der Umkleiden, wurden noch nicht endgültig abgestimmte Annahmen getroffen. Belastbare Erkenntnisse über Auslastung und eventuelle Doppelnutzung können erst nach Abgleich von Nutzungskonzepten des LBV Phönix, der weiteren Sportvereine und mit der Schulnutzung der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Für eine weiterführende Planung sollten frühzeitig Gespräche mit allen zu beteiligenden Behörden und dem Weltkulturerbebeauftragten geführt werden.

Für die Verträglichkeit und die städtebauliche Einbindung des neuen Gebäudes sind zudem Überlegungen zu Dach- und Fassadenbegrünung und zur ergänzenden Bepflanzung mit Bäumen zur Minderung der Störung der Sichtachsen in Richtung Altstadt anzustellen

B) Variante 8

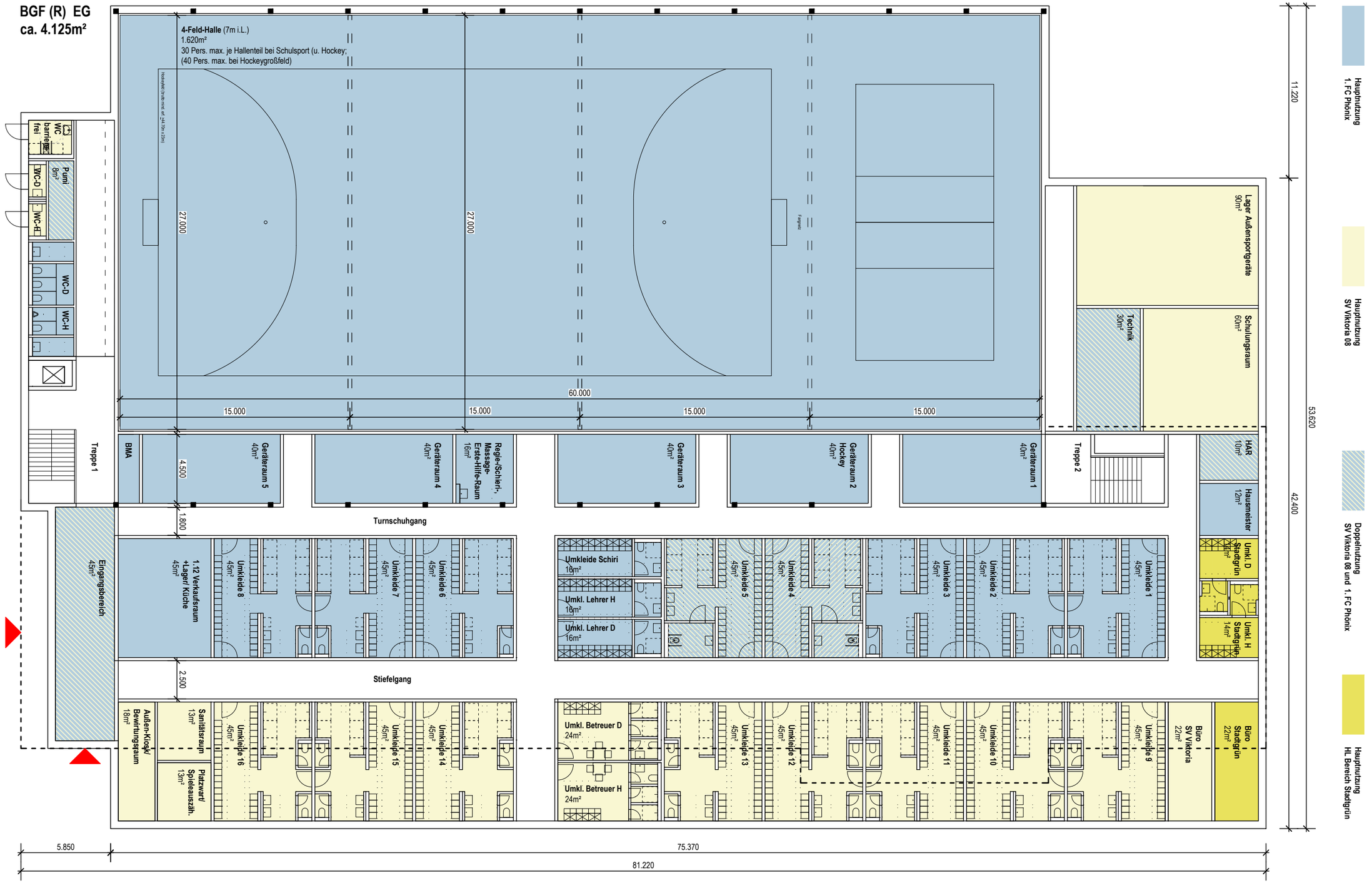


Übersichtsplan mit Darstellung Variante 8

Aus rein kostentechnischer Sicht ist die **Variante 8** mit einer echten Dreifeldhalle und Leichtathletikhalle (ohne Veränderung der Bestands-Außenumkleiden) gegenüber der Variante 3 deutlich günstiger. Da im direkten Vergleich lediglich ein Hallenteil entfällt und die Nebenbereiche deutlich kompakter geplant sind, die Leichtathletikhalle dafür in beiden Varianten alle gewünschten Nutzungen aufnimmt, ist diese Variante als machbar, vergleichsweise kostengünstig und realistisch einzustufen. Auf eine Erneuerung der Außenumkleiden wird hiermit allerdings verzichtet.

ANLAGEN

anlage 1

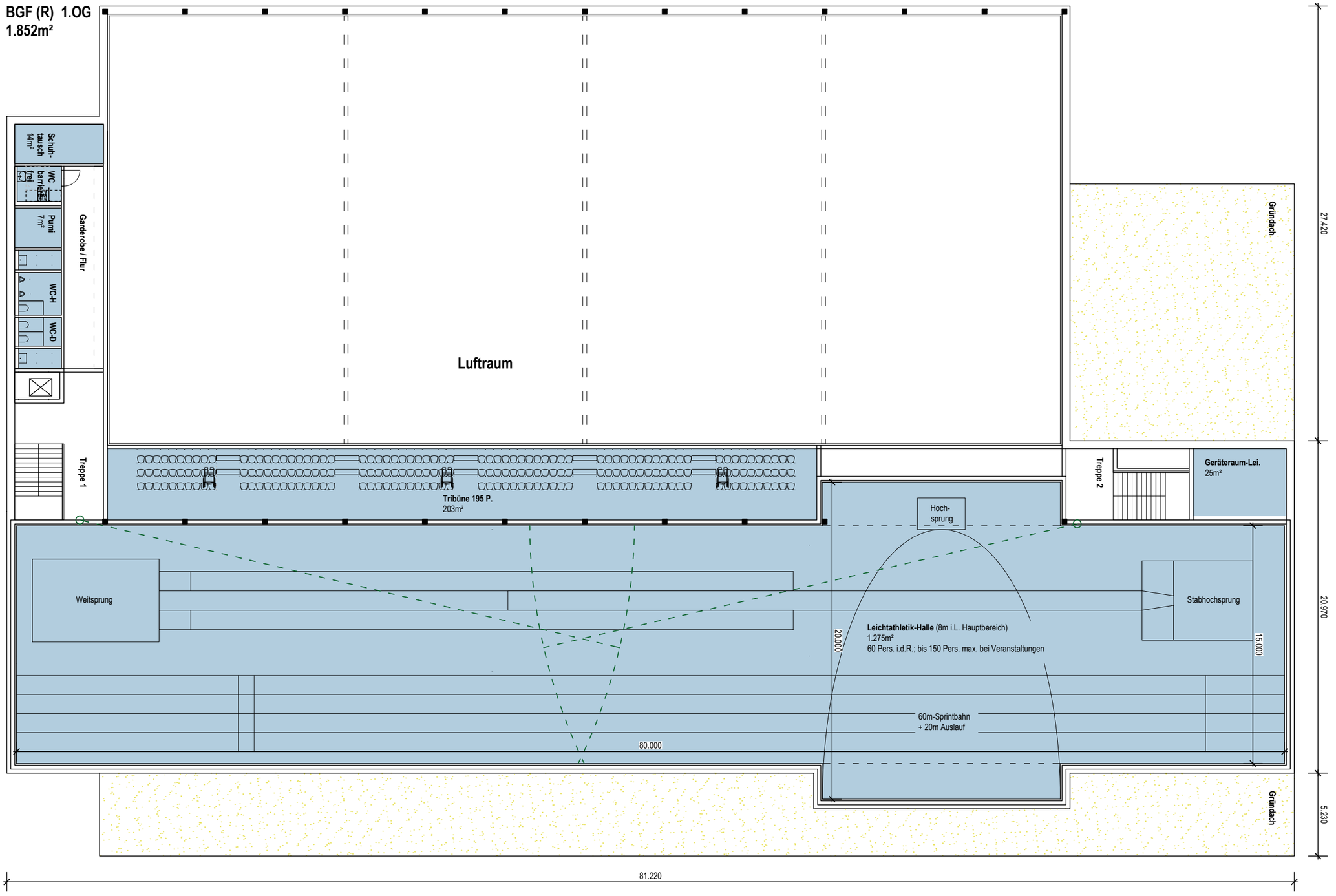


flächenlayout | erdgeschoss | 4-feldhalle

Maßstab 1:250

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 2

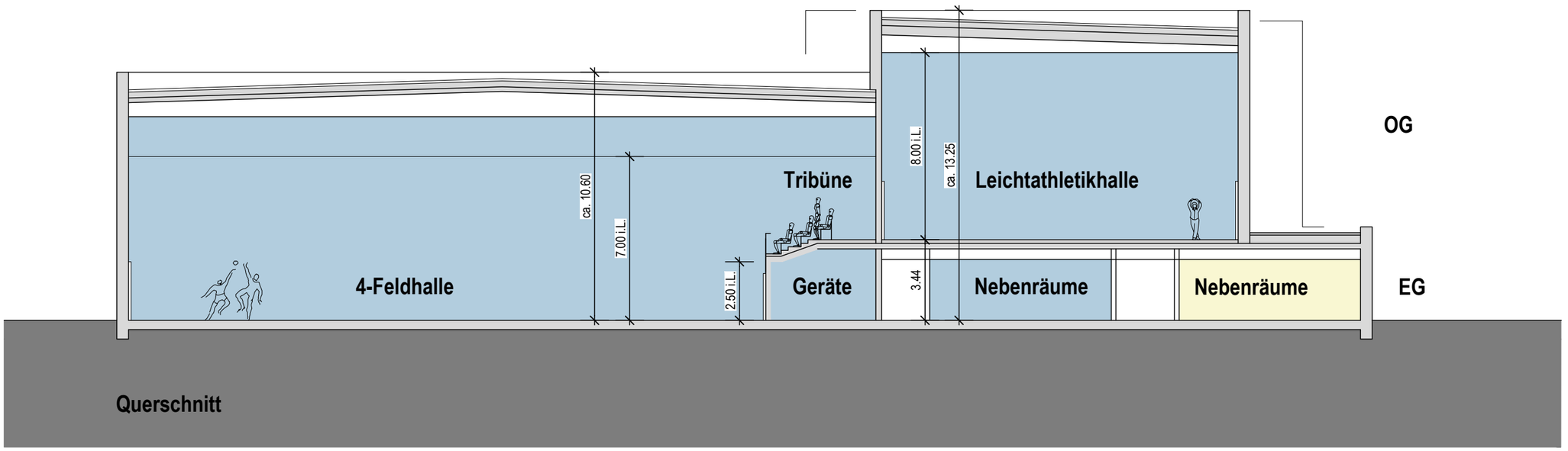


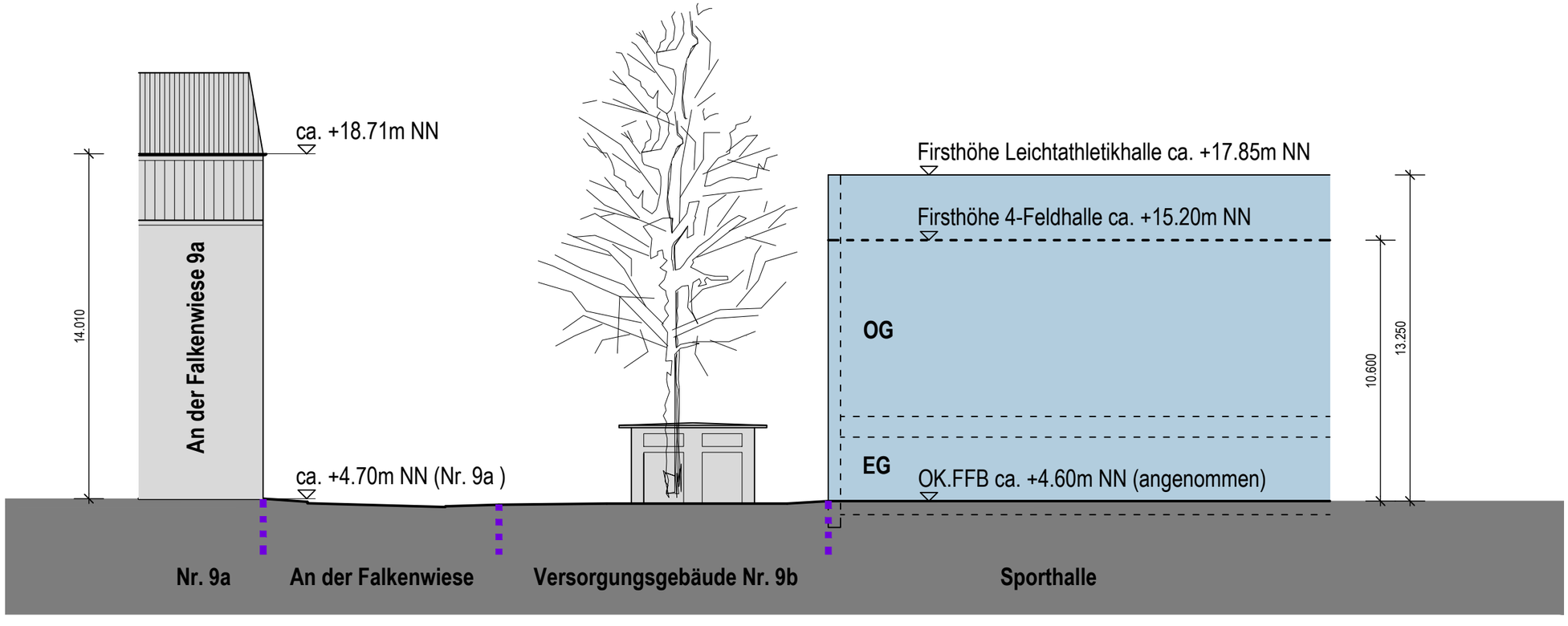
flächenlayout | obergeschoss | 4-feldhalle

Maßstab 1:250

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 3





systemschnitt | sporthalle und nachbarbebauung | 4-feldhalle

Maßstab 1:200

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 4



variante 1 | übersichtsplan

anlage 5

"Plangrundlage Tennisplätze/Phönix": Hansestadt Lübeck – Fachbereich 5 Planen und Bauen – Bereich 5.610 Stadtplanung vom 23.03.2020
"Vermessungsgrundlage Sportplätze der Hansestadt Lübeck": Vermessungsbüro Holst und Helten vom 22.08.2016

Falkenstraße

Tennis 9
Tennis 8
Tennis 7
Tennis -

(10) 14 HdS Tennis
(11) 13 Tennis
(12) 12 Tennis

Kfz-Stpl. für HdS

Sporthalle + Sportplatzumkleideräume

Bauhoffläche ca. 340m²

25 Kfz-Stpl.

174 Fahrrad-Stpl.
(70 Bestand + 104 neu)

opti tauschen 3/30

3/15

679/6 An der Falkenwiese

862 | 863/8 | 40 | 3/4 | 2/99 | 2/39

1 2 3 4 5 6 7 8 9 9 a 10 10 a 11

N

variante 1 | lageplan Maßstab 1:500

sso schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 6



variante 2 | übersichtsplan

anlage 7

Sporthalle +
Sportplatzumkleideräume

Kfz-Stpl. für HdS

HdS

Tennis

Bauhoffläche ca. 360m²

174 Fahrrad-Stpl. (70 Bestand + 104 neu)

ggf zus. Kfz-Stpl. für HdS 24 Kfz-Stpl.

Interimsba
Sportgerät
(-10 Stpl.)

Falkenstraße

An der Falkenwiese

N

variante 2 | lageplan Maßstab 1:500

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

"Plangrundlage Tennisplätze/Phönix": Hansestadt Lübeck - Fachbereich 5 Planen und Bauen - Bereich 5.610 Stadtplanung vom 23.03.2020
"Vermessungsgrundlage Sportplätze der Hansestadt Lübeck": Vermessungsbüro Holst und Helten vom 22.08.2016

anlage 8



variante 3 | übersichtsplan

anlage 9

"Plangrundlage Tennisplätze/Phönix": Hansestadt Lübeck – Fachbereich 5 Planen und Bauen – Bereich 5.610 Stadtplanung vom 23.03.2020
"Vermessungsgrundlage Sportplätze der Hansestadt Lübeck": Vermessungsbüro Holst und Helten vom 22.08.2016

Falkenstraße

Tennis
Tennis
Bauhoffläche ca. 345m²
24 Kfz-Stpl.
HdS
(10)
(9)
Tennis
Tennis
Tennis
Kfz-Stpl. für HdS
Mehrzweck Halle
Sporthalle + Sportplatzumkleideräume
ca. 174 Fahrrad-Stpl. (70 Bestand + 104 neu)
Fahrrad-ständer
9 c
An der Falkenwiese
N

variante 3 | lageplan Maßstab 1:500

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 10



variante 4 | übersichtsplan

anlage 11

"Plangrundlage Tennisplätze/Phönix": Hansestadt Lübeck – Fachbereich 5 Planen und Bauen – Bereich 5.610 Stadtplanung vom 23.03.2020
"Vermessungsgrundlage Sportplätze der Hansestadt Lübeck": Vermessungsbüro Holst und Helten vom 22.08.2016

Falkenstraße

Tennis
Tennis
Tennis
Tennis
10
9
8
7
24 Kfz-Stpl.
(12)
(11)
-
HdS
SpH
Kfz-Stpl. für HdS
Tennis
Tennis
Tennis
Bauhoffläche
ca. 340m²
Sporthalle +
Sportplatzumkleideräume
ca. 174 Fahrrad-Stpl.
(70 Bestand + 104 neu)
An der Falkenwiese
1
2
3
4
5
6
7
8
9
9 a
10
10 a
11
N

variante 4 | lageplan Maßstab 1:500

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 12



variante 5 | übersichtsplan

sso schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 13



variante 5a | übersichtsplan

anlage 14

"Plangrundlage Tennisplätze/Phönix" Hansestadt Lübeck – Fachbereich 5 Planen und Bauen – Bereich 5.610 Stadtplanung vom 23.03.2020
"Vermessungsgrundlage Sportplätze der Hansestadt Lübeck": Vermessungsbüro Holst und Helten vom 22.08.2016

Tennis 9 | Tennis 8 | Tennis 7

13 Kfz-Stpl. für Sporthalle

Bauhoffläche
ca. 340m²

3-Feldhalle + Sportplatzumkleideräume

Mehrzweck Halle

HdS

(11) | (10)

Tennis | Tennis | Tennis

Kfz-Stpl. für HdS

ca. 90 Fahrräder neu

Fahrrad-ständer

Interimsbau Sportgerätelag (-10 Stpl.)

An der Falkenwiese

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9 a | 10 | 10 a | 11

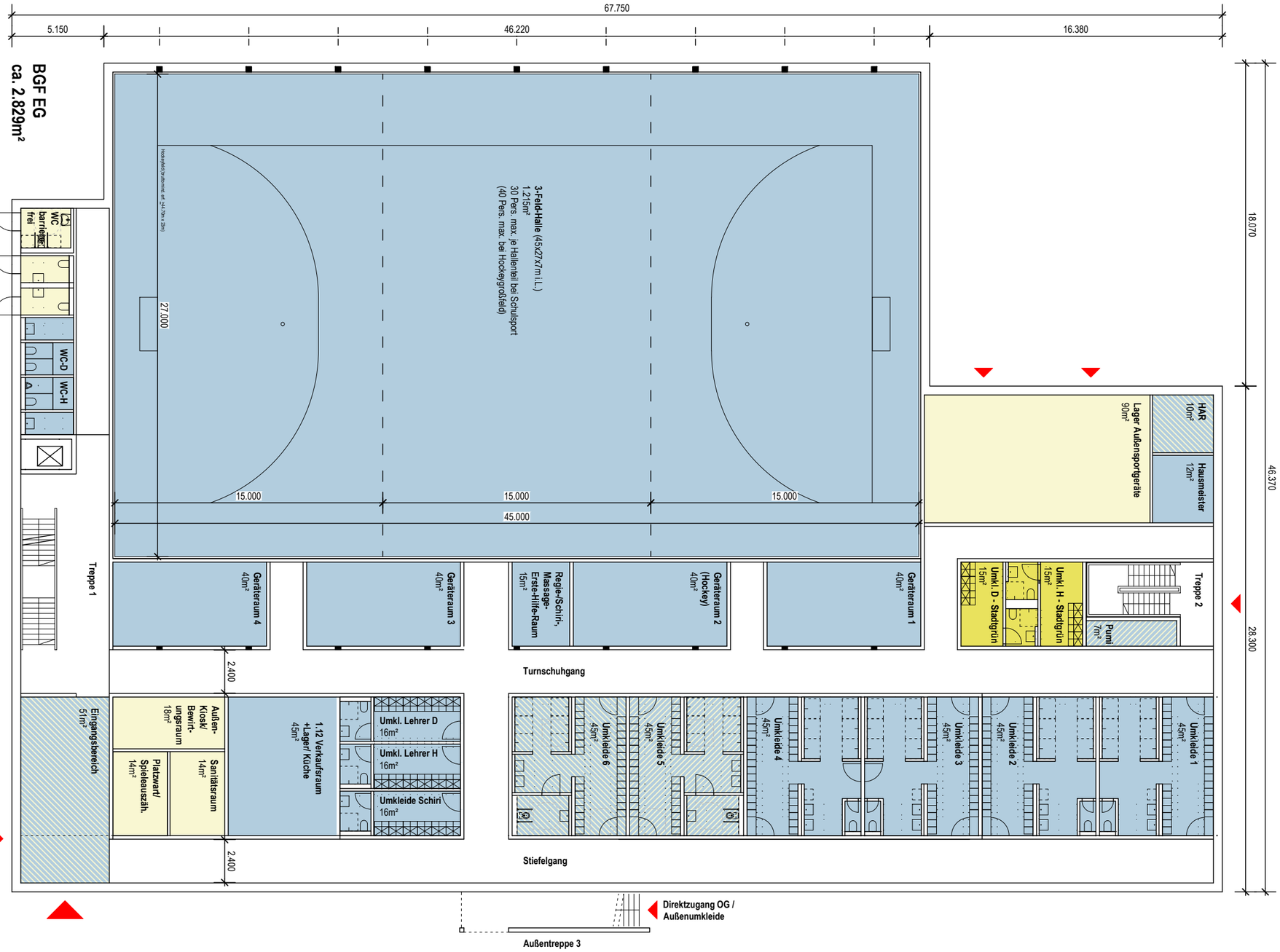
862/8 | 863/8 | 823/8 | 917/8 | 870 | 922 | 679/6

N

variante 5a | lageplan Maßstab 1:500

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 15



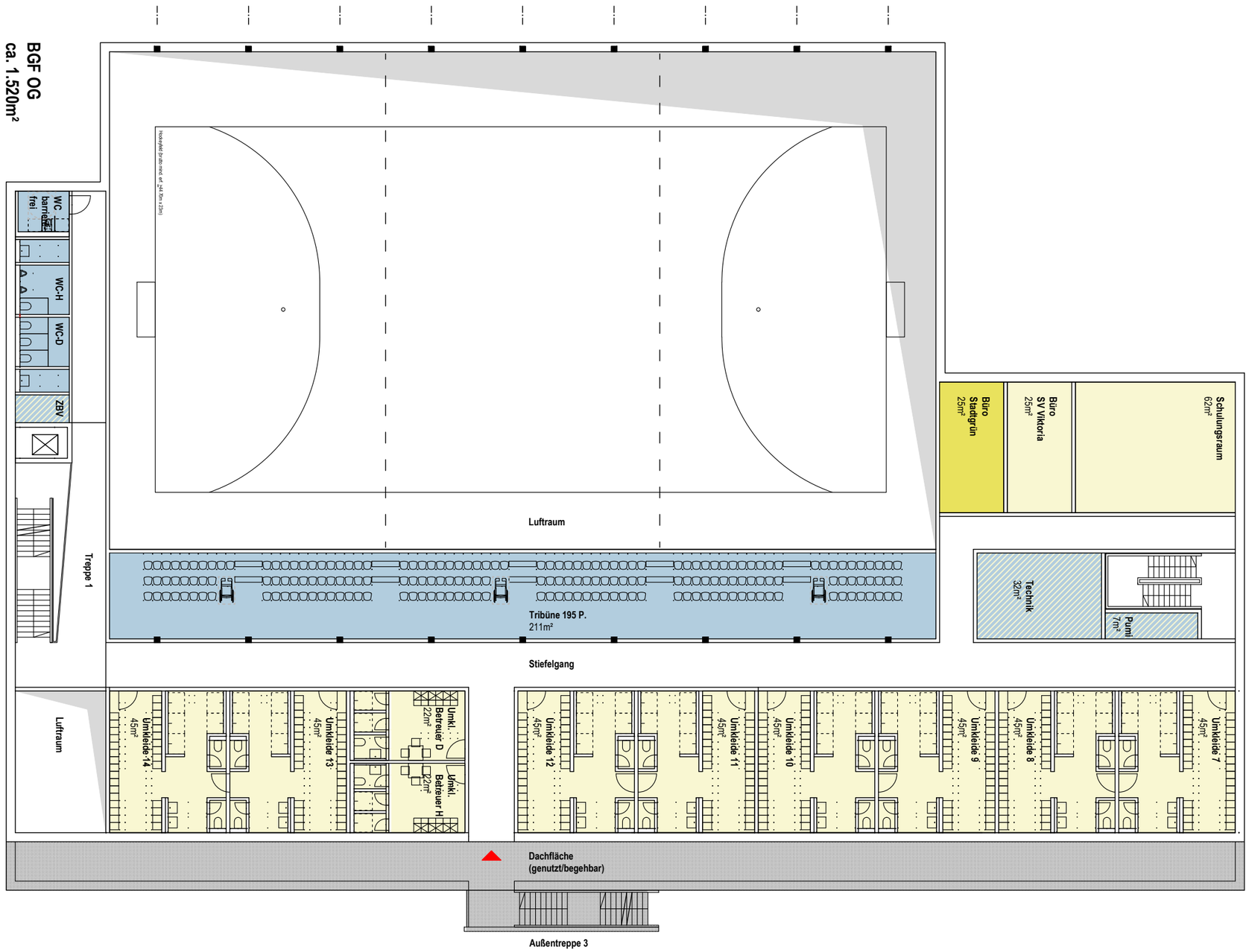
flächenlayout | erdgeschoss | 3-feldhalle

Maßstab 1:250

sso schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 16

BGF gesamt: ca. 4.349m²
BRI gesamt: ca. 25.500m³

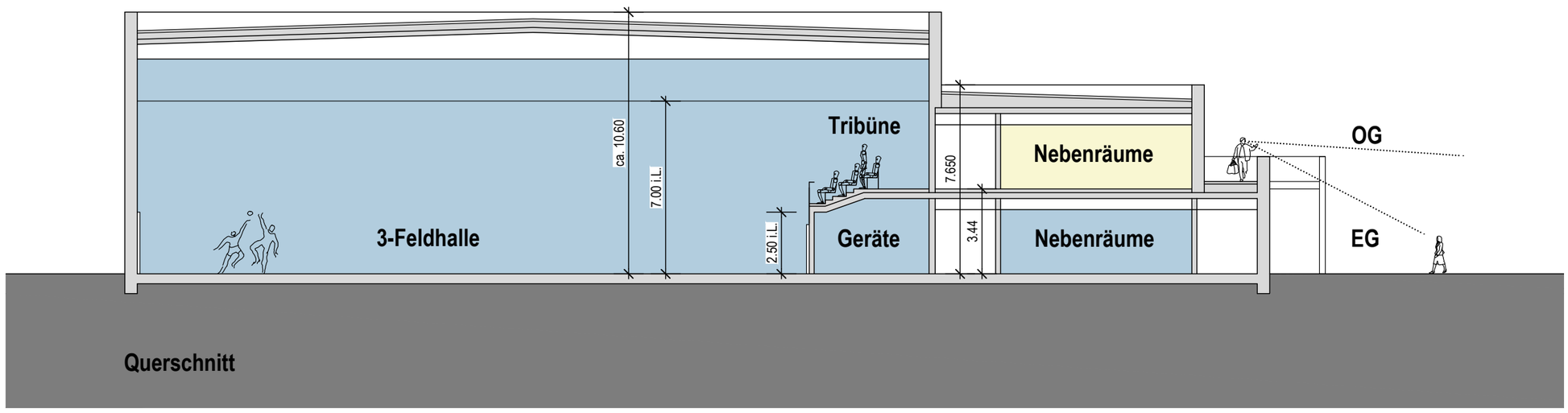


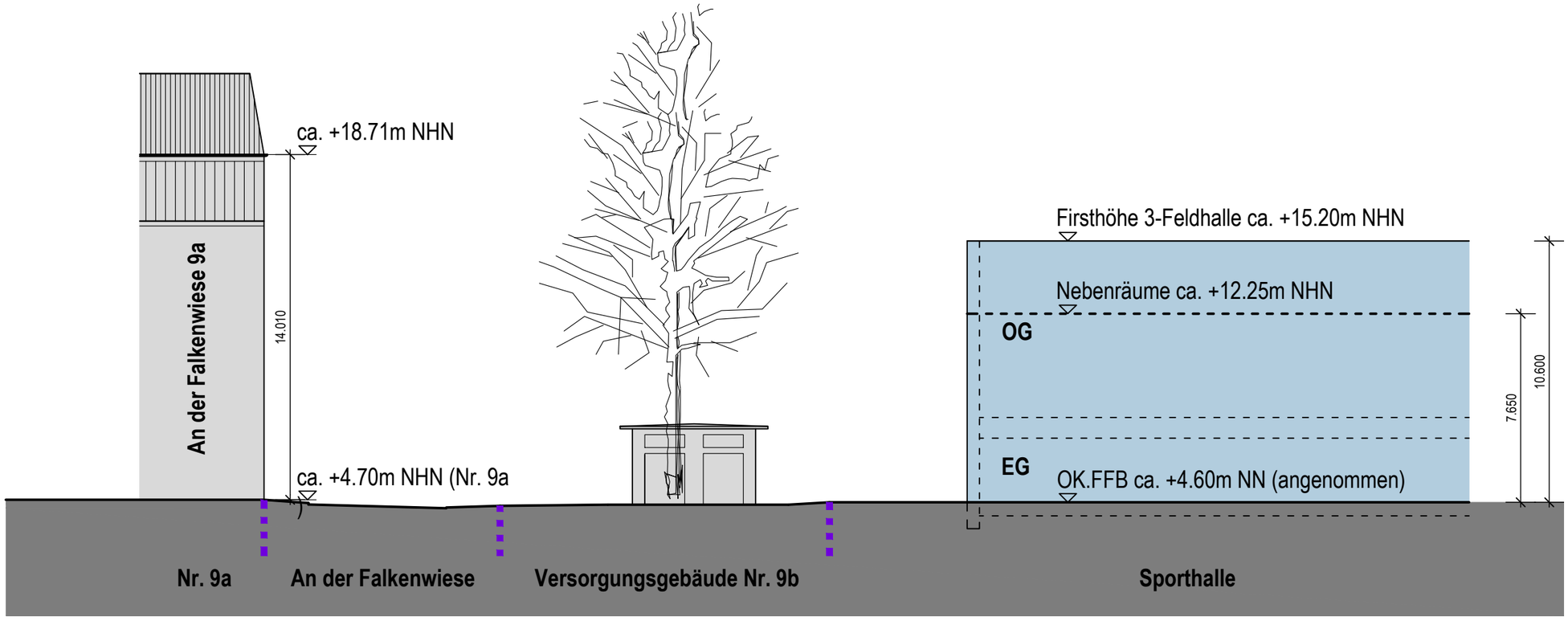
flächenlayout | obergeschoss | 3-feldhalle

Maßstab 1:250

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 17





systemschnitt | sporthalle und nachbarbebauung | 3-feldhalle

Maßstab 1:200

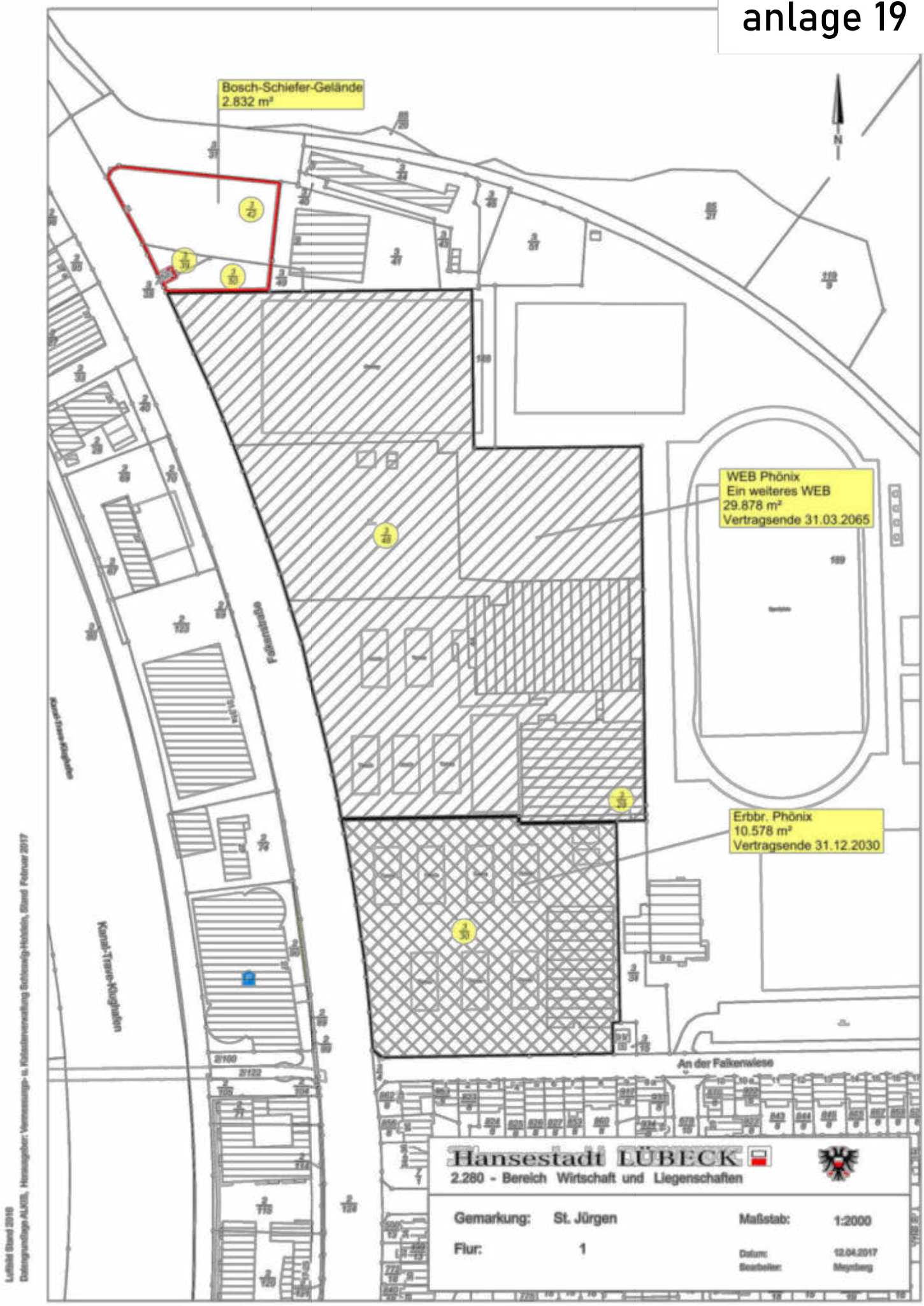
schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 18

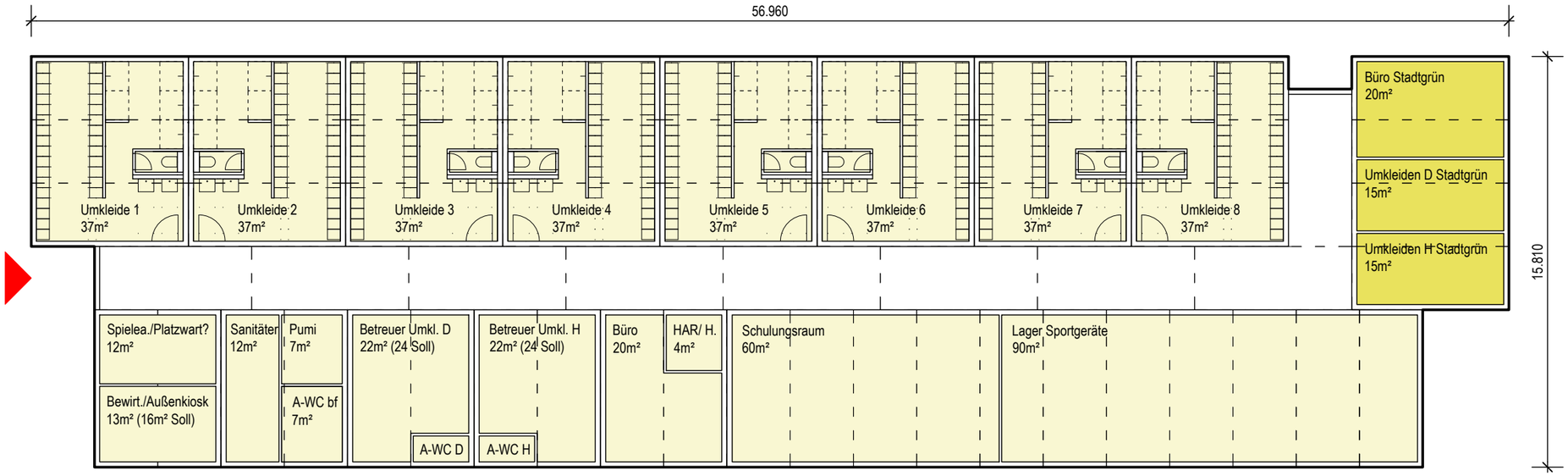


variante 6 | übersichtsplan

anlage 19


Bosch-Schiefer-Gelände
2.832 m²
WEB Phönix
Ein weiteres WEB
29.878 m²
Vertragsende 31.03.2065
Erbbr. Phönix
10.578 m²
Vertragsende 31.12.2030
Falkenstraße
Kanal-Trave-Kliphafen
An der Falkenwiese
Hansestadt LÜBECK
2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Gemarkung: St. Jürgen
Flur: 1
Maßstab: 1:2000
Datum: 12.04.2017
Bearbeiter: Meynberg

anlage 20



58 St. 20'-Container = 857m² BGF

flächenlayout | interimsumkleide

Maßstab 1:200

schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

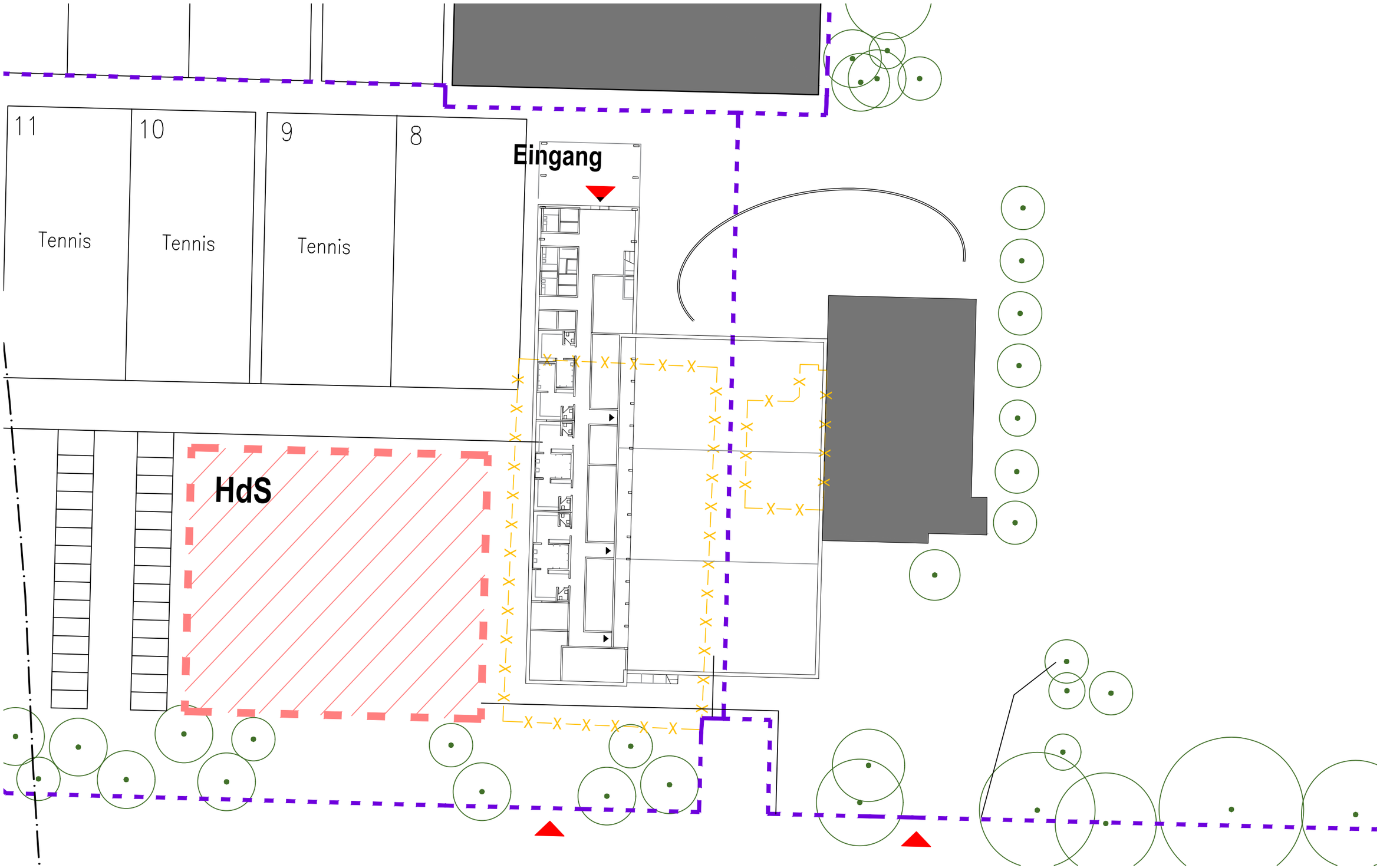
anlage 21

11
10
9
8
Tennis
Tennis
Tennis
BAUHOF
HdS
N
Interimsbau
Sportgerätelager
(-10 Stpl.)

variante 7 | lageplan Maßstab 1:500 09.12.2021

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

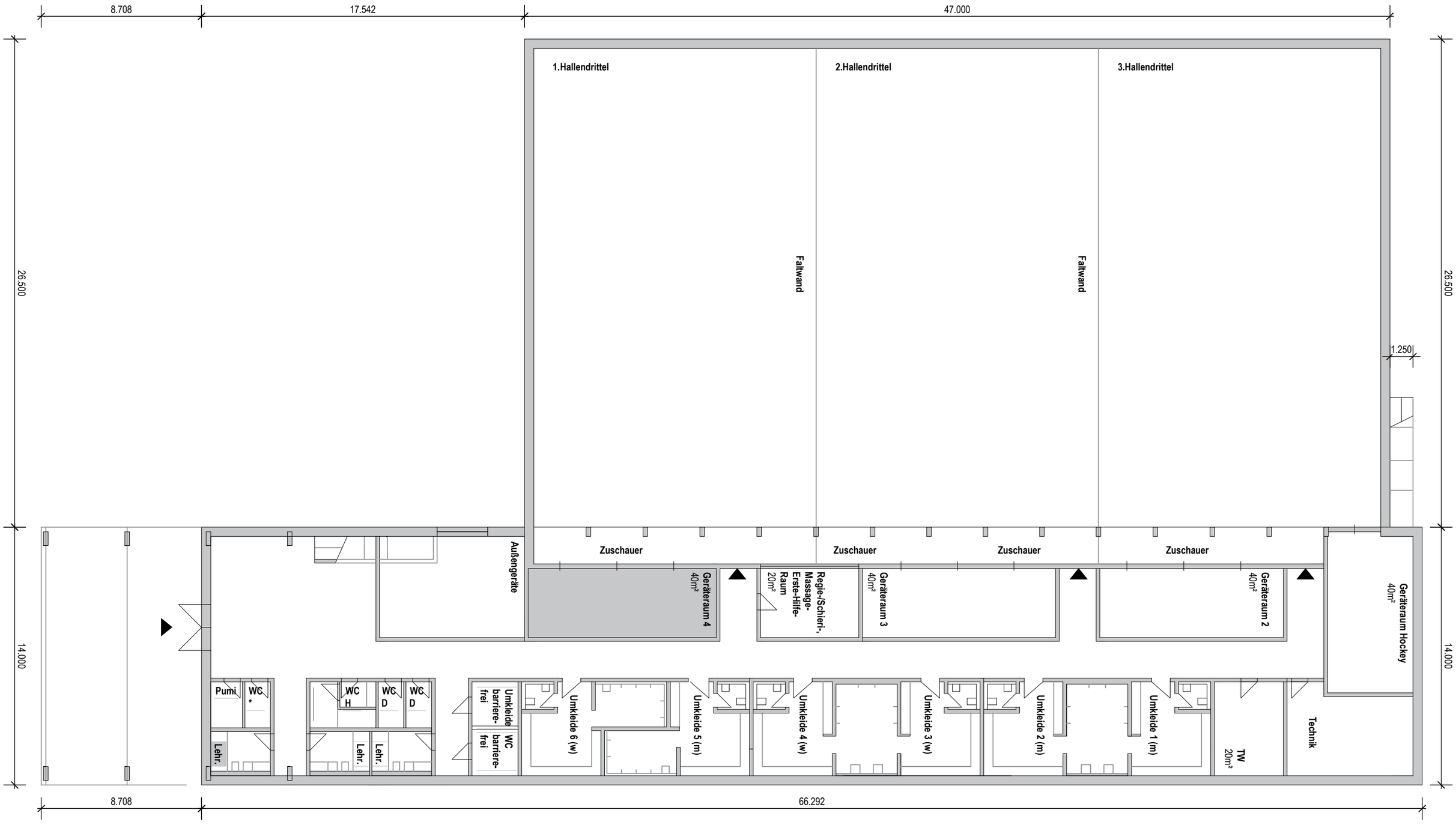
anlage 22



Variante 8 | LAGEPLAN I LA im OG Maßstab 1:500 27.04.2022

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

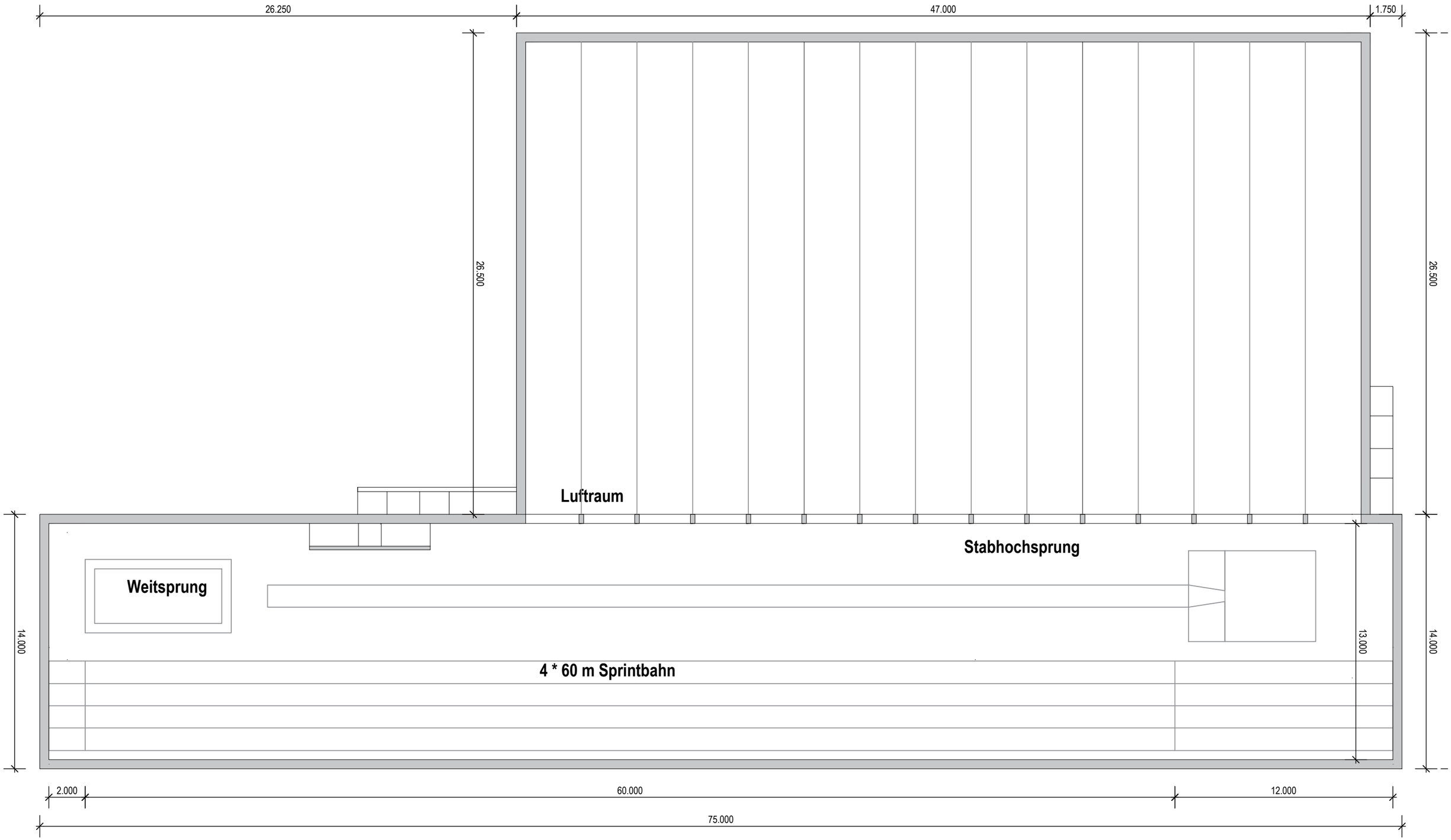
anlage 23



Variante 8 | Grundriss EG I L.A. im OG Maßstab 1:200 27.04.2022

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

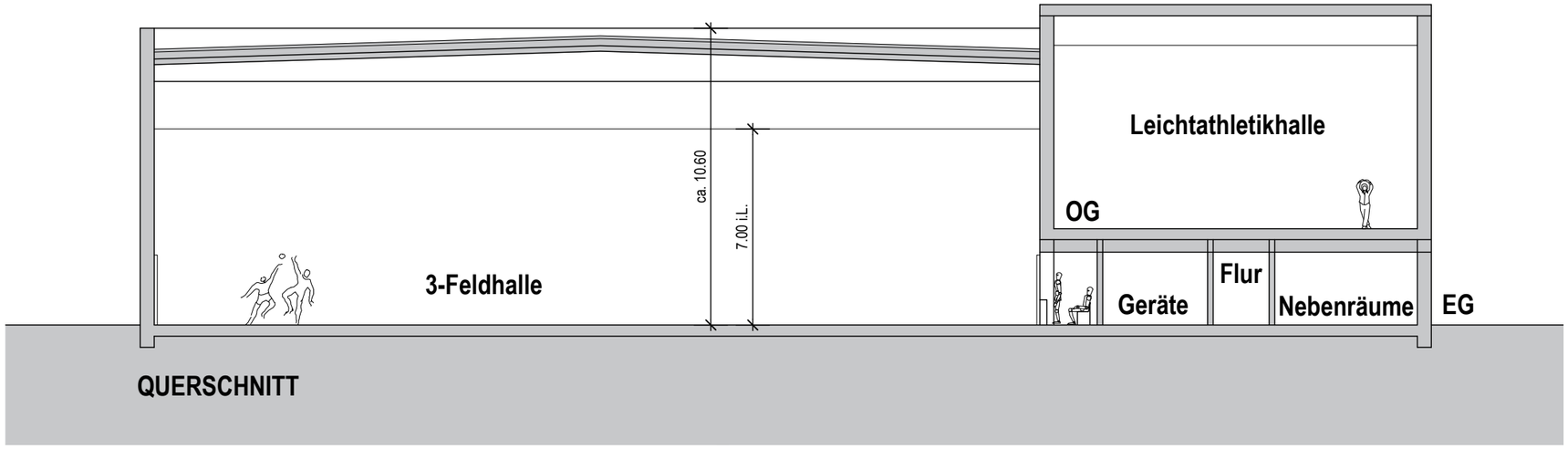
anlage 24



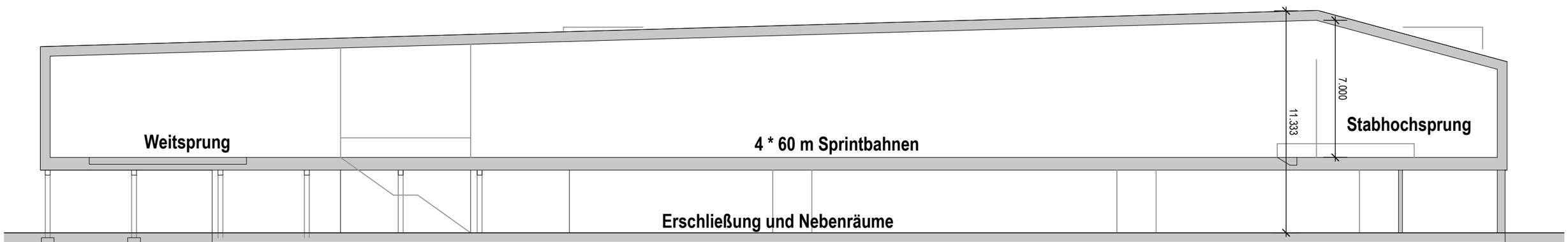
Variante 8 | Grundriss OG Maßstab 1:200 27.04.2022

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

anlage 25



QUERSCHNITT



LÄNGSSCHNITT

Variante 8 | Schnitte Maßstab 1:200 27.04.2022

SSO schünemann soltau
architekten partgmbb bda
koberg 8 23552 lübeck fon 0451 98 90 4410
info@sso-architekten.de www.sso-architekten.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11268
öffentlich

Lübeck, 04.07.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

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

Medienentwicklungsplan der Lübecker Schulen 2020-2025

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Der Medienentwicklungsplan der Lübecker Schulen 2020-2025 thematisiert Rahmenbedingungen, Ziele und notwendige Mittel zur Umsetzung der Forderung, neue Medien in den Unterrichtalltag zu integrieren und allen Schüler:innen gleichermaßen den Umgang mit digitalen Medien zu ermöglichen sowie alters- und zielgruppengerechte Stufen der Medienkompetenz zu erwerben.

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

Bericht:

Anlagen:
Medienentwicklungsplan der Lübecker Schulen 2020-2025

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK



Medienentwicklungsplan der Lübecker Schulen 2020 - 2025

06/2022

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Schule & Sport
Schulsachbearbeitung/ Schulentwicklung/ Sportstättenbetreuung
Kronsforder Allee 2-6 | 23539 Lübeck
(0451) 115
schuleundsport@luebeck.de
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

1 Präambel 3
2 Medienkonzepte der Schulen 3
3 Grundsätze der Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck 4
3.1 Zentralisierung und Standardisierung 5
3.2 Infrastruktur für das Lernen mit digitalen Medien 7
3.3 Zugang zu Endgeräten für Lernende 8
4 Fortbildung und Qualifizierung 9
5 Ausblick 10

263 von 911 in Zusammenstellung

1 Präambel

Durch die im Jahr 2016 von der Kultusministerkonferenz veröffentlichten Strategie „Bildung in der digitalen Welt“ wurde ein Handlungskonzept vorgelegt, das digitale Medien und Werkzeuge sowie den Umgang damit zum integralen Bestandteil des Bildungsauftrags macht.[1] Die Hansestadt Lübeck legte bereits im Jahr 1998 die ersten Grundlagen für den Einsatz digitaler Medien in Schulen und begann mit der Umsetzung des Projektes „Schulen ans Netz“. Im Rahmen dieses Projekts konnte, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen, bereits technische Infrastruktur geschaffen werden, um den 50 allgemeinbildenden und 5 berufsbildenden Schulen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck einen Internetanschluss für die Nutzung im Unterreicht bereitzustellen.
Zudem konnte im Rahmen eines Pilotprojektes im Zeitraum von 2016 - 2019 die Zentralisierung der pädagogischen IT-Infrastruktur erprobt werden. So lagen bereits vor Beginn des DigitalPakts Schule[2] im Jahr 2019 wichtige Erkenntnisse vor, auf denen weiter aufgebaut werden konnte. Dabei wurde stetig das Ziel verfolgt, den Schulen eine IT-Infrastruktur zum Lernen mit digitalen Medien bereitzustellen, die zentral verwaltet und gewartet werden kann.
Im Jahr 2018 wurde der Bürgermeister mit einer umfassenden Medienentwicklungsplanung für die allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck beauftragt (VO/2018/06193). Der Medienentwicklungsplan thematisiert Rahmenbedingungen, Ziele und notwendige Mittel zur Umsetzung der Forderung, neue Medien in den Unterrichtalltag zu integrieren und allen Schüler:innen gleichermaßen den Umgang mit digitalen Medien zu ermöglichen sowie alters- und zielgruppengerechte Stufen der Medienkompetenz zu erwerben. Die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck ist dabei eine im Bereich Schule und Sport verankerte Aufgabe der Schulentwicklungsplanung. Sie bildet so eine mittelfristige Finanz- und Organisationsplanung für Schulträger und Schulen und bildet das Rahmenkonzept für die Medienentwicklung der Lübecker Schulen. Ergänzende Dokumente sind der jährlich veröffentlichte Jahresbericht zur pädagogischen Schul-IT sowie das Kompendium lernförderliche IT-Infrastruktur.
Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Arbeit an dem Medienentwicklungsplan um Konzepte zum Home-Schooling erweitert. Aktuelle Entwicklungen während der Corona-Pandemie, die Auswirkungen auf die langfristige strategische Ausrichtung der Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck haben, wurden ebenfalls berücksichtigt. Zudem lagen aufgrund der coronabedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts Erfahrungen der vorgezogenen Maßnahmen zu digitalen Diensten vor, die ebenfalls in die weitere Medienentwicklungsplanung einflossen.

2 Medienkonzepte der Schulen

Eine wichtige Grundlage der Medienentwicklungsplanung ist das Primat der Pädagogik gegenüber der Technik. Dies bedeutet, dass „die Berücksichtigung des digitalen Wandels dem Ziel dient, die aktuellen bildungspolitischen Leitlinien zu ergänzen und durch Veränderungen bei der inhaltlichen

[1] Vgl. Sekretariat der Kultusministerkonferenz: Strategie der Kultusministerkonferenz „Bildung in der digitalen Welt“, 2016.
https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/2018/Strategie_Bildung_in_der_digitalen_Welt_idF._vom_07.12.2017.pdf (Abrufdatum: 20.04.2020).
[2] Das Landesprogramm „DigitalPakt Schleswig-Holstein – Öffentliche Schulen“ trat im September 2019 rückwirkend zum 17. Mai 2019 in Kraft. Insgesamt erhält die Hansestadt Lübeck aus dem DigitalPakt Schule rund 7,4 Millionen Euro für die allgemeinbildenden und rund 3,8 Millionen Euro für die berufsbildenden Schulen.

und formalen Gestaltung von Lernprozessen die Stärkung der Selbstständigkeit zu fördern und individuelle Potenziale innerhalb einer inklusiven Bildung auch durch Nutzung digitaler Lernumgebungen besser zur Entfaltung bringen zu können".[3]
Die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck basiert daher auch auf den Medienkonzepten, die durch die Schulen erstellt werden. Die durch die Kultusministerkonferenz formulierten Kompetenzbereiche zum Lernen mit Medien wurden in die schleswig-holsteinischen Fachanforderungen integriert und sind somit ein wichtiger Teil der Fachcurricula der Schulen.[4] In den Aufgabenbereich des Schulträgers fällt im Rahmen der Digitalisierung die Beschaffung, Finanzierung und der Support der pädagogischen IT-Infrastruktur, deren Planung auf der kommunalen Medienentwicklungsplanung und der damit verbundenen Abstimmung zwischen Schulen und Schulträger beruht.[5]
Einige Lübecker Schulen beteiligten sich 2015/16 an dem Wettbewerb „Lernen mit Digitalen Medien" des Bildungsministeriums Schleswig-Holstein, bei dem Schulen Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein für die Umsetzung ihres Medienkonzeptes erhalten konnten. Außerdem nahmen einige Schulen 2018 an dem Wettbewerb „Lernen mit Digitalen Medien im Fachunterricht" teil, wofür das Vorliegen eines Medienkonzeptes eine Teilnahmevoraussetzung war. Die Schulen, die bis dahin noch keine Medienkonzepte entwickelt hatten, holten dies im Rahmen der Beantragung von Mitteln aus dem DigitalPakt Schule nach, da die Vorlage eines Medienkonzeptes eine Fördervoraussetzung ist. Der Schulträger unterstützt die Schulen in Form von Beratungsangeboten und Bereitstellung von Musterdokumenten und tauscht sich regelmäßig mit dem Institut für Qualitätsentwicklung Schleswig-Holstein (IQSH) aus.
Die Medienkonzepte, inzwischen teils bereits abgelöst durch die direkte Integration des Lernens mit Medien in die Fachcurricula, bilden die Grundlage für den Einsatz digitaler Medien an den Schulen. Sie beinhalten neben dem pädagogischen Einsatz auch die technische Ausstattung und die Fortbildungsplanung der jeweiligen Schulen und werden laufend fortgeschrieben. Die Medienentwicklungsplanung für alle Lübecker Schulen verfolgt das Ziel der Zentralisierung und Standardisierung der IT-Infrastruktur und bietet Schulen aber gleichzeitig genug Möglichkeiten für individuelle schulische Ansätze. Die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck basiert somit vor allem auf dem engen Austausch mit den Schulen, Ergebnissen aus Pilotierungen und den Medienkonzepten der Schulen.

3 Grundsätze der Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck

Die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck verfolgt durch die Definition und Umsetzung von Standards bei der Ausstattung der Schulen mit pädagogischer IT-Infrastruktur vor allem das Ziel, an allen Schulen einen einheitlichen Mindeststandard zu schaffen, auf dem dann entsprechend der schulischen Medienkonzepte schulindividuell weiter aufgebaut werden kann. So soll sichergestellt werden, dass die Voraussetzungen für das Lernen mit digitalen Medien an allen Schulen gleichermaßen vorhanden sind, was ein wichtiger Aspekt der Bildungsgerechtigkeit und Chancengleichheit ist.
Bei der kommunalen Medienentwicklungsplanung sind, wie bereits zuvor beschrieben, die Medienkonzepte der Schulen, die Anforderungen, die sich für den Schulträger aus dem

[3] Sekretariat der Kultusministerkonferenz, 2016, S. 9.
[4] Vgl. Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen (IQSH): Medienkonzeptionelle Arbeit an Schulen, 2019, S. 6.
[5] Vgl. Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen (IQSH), 2019, S. 7.

zunehmenden Einsatz digitaler Medien im Unterricht an die durch den Schulträger bereitgestellte Infrastruktur und deren Wartung ergeben sowie rechtliche Vorgaben entsprechend zu berücksichtigen. Dabei ist auch der aktuelle Ausstattungszustand der Schulen sowie die langfristige Finanzierungs- und Umsetzungsplanung entsprechend zu beachten.

Basierend auf diesen Ausgangspunkten kann die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck für die allgemeinbildenden Schulen wie folgt dargestellt werden:



Grafik 1: Säulen der Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck

Im Folgenden sollen die einzelnen Säulen der Medienentwicklungsplanung näher erläutert werden.

3.1 Zentralisierung und Standardisierung

Seit Ende 2016 verfolgt die Hansestadt Lübeck mit dem Konzept „IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen“ die Zentralisierung der IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen.

Dieses Konzept basiert auf folgenden Punkten:

- Zentralisierung:
  - Master-Slave Serverarchitektur mit UCS, Filewave und Open Xchange
- Professionalisierung:
  - Betrieb, Wartung und Support durch die Stadtwerke Lübeck Tochtergesellschaft Travekom
- Standardisierung:
  - Standardisierung der Hard- und Software (standardisierter IT-Warenkorb)

Das von dem Institut für Softwaretechnik und Programmiersprachen (ISP) der Universität zu Lübeck entwickelte und an drei Lübecker Schulen während einer Pilotphase erprobte Konzept wird aktuell größtenteils mit Mitteln des DigitalPakts Schule sowie dessen Zusatzvereinbarung auf alle allgemeinbildenden Lübecker Schulen ausgerollt. Für weitere Kosten wurden entsprechende Haushaltsmittel eingeplant. Dies betrifft aktuell insbesondere die Kosten des externen Supports durch die Travekom (siehe VO/2020/09089).

Eine Erhebung der Ausgangslage im Jahr 2016 ergab, dass die Lübecker Schulen über eine qualitativ und quantitativ höchst unterschiedliche IT-Ausstattung verfügen. Zudem hing die Wartung und Administration der pädagogisch genutzten IT größtenteils von ehrenamtlichem Engagement ab. Ein zeitgemäßer Medieneinsatz und Bildungsgerechtigkeit konnten so nicht erreicht werden.
Durch die Pilotphase konnten Erkenntnisse gewonnen werden, auf die sich der weitere Planungsprozess stützte. Mit dem DigitalPakt Schule stehen zudem nun Fördermöglichkeiten bereit, mit denen sich das erprobte Konzept alle allgemeinbildenden Schulen ausrollen lässt.

Mittels der zentralen und standardisierten Bereitstellung von Diensten kann eine zentrale Administration ermöglicht werden. Der Schulträger verfolgt damit das Ziel, eine nachhaltig nutzbare Infrastruktur für die Schulen bereitzustellen. Auch die Möglichkeit zum ortsunabhängigen kollaborativen Arbeiten wird durch zentrale Dienste und Anwendungen ermöglicht. Daher werden als Teil des Konzepts nicht nur eine Webmailanwendung, sondern auch ein Videokonferenzsystem und Möglichkeiten zur Dateiablage und Erstellung sowie Bearbeitung von Dokumenten bereitgestellt. Diese Anwendungen lassen sich auch bei pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts nutzen. Die Dienste und Anwendungen sollen ebenfalls durch die Travekom als zentraler Dienstleister bereitgestellt werden, um Services aus einer Hand anzubieten und diese auch direkt mit dem Support und den Fortbildungsangeboten der Medienwerkstatt zu verbinden.
Die Digitale Strategie der Hansestadt Lübeck sowie der Rahmenvertrag zwischen Hansestadt Lübeck und Travekom im Bereich Digitalisierung und Smart City flossen ebenfalls in die Konzeptionierung der Zentralisierung und Standardisierung der pädagogischen Schul-IT ein.

Folgende Maßnahmen werden zur Umsetzung des Konzepts verfolgt:

- Zentralisierung:
    - Master-Slave Architektur Serverarchitektur mit UCS, Filewave und Open Xchange durch Inbetriebnahme und Austausch von lokalen Schulservern, zentrale Geräteverwaltung und die Inbetriebnahme eines zentralen Servers
- Professionalisierung:
    - Betrieb, Wartung und Support der schulischen IT durch die Travekom als externen Dienstleister
- Standardisierung:
    - Standardisierung der Hard- und Software durch die Bereitstellung eines standardisierten IT-Warenkorbs und Abstimmung zwischen Schulen und Schulträgern bei der Beschaffung von Endgeräten

3.2 Infrastruktur für das Lernen mit digitalen Medien

Die wichtigste Grundvoraussetzung für den Einsatz digitaler Medien ist das Vorhandensein von LAN und WLAN in den Schulen. Bei der Ausstattung der Lübecker Schulen mit LAN und WLAN für die unterrichtliche Nutzung wurde in den letzten Jahren bereits eine umfassende Ausstattung vorgenommen. Gefördert durch Mittel des DigitalPakts Schule soll die Ausstattung der Schulen mit LAN und WLAN für die unterrichtliche Nutzung in allen pädagogisch genutzten bis zum Ende der Laufzeit des Förderprogramms im Jahr 2024 abgeschlossen werden.
Ebenso soll fortlaufend die Umstellung aller Schulen auf das pädagogisch-genutzte Landesnetz stattfinden, wodurch die Schulen eine Glasfaseranbindung erhalten.

Sofern für den Betrieb der pädagogischen-genutzten IT-Infrastruktur notwendig, sollen die Schulen basierend auf dem Konzept „IT-Infrastruktur an Lübecker Schulen“ mit Servern ausgestattet werden, mit denen lokale Dienste bereitgestellt oder verteilt werden können. Durch einen zentral betriebenen Server sollen zudem zentrale Dienste wie ein zentrales Identitätsmanagement, eine E-Mail Infrastruktur und Web-Applikationen wie z.B. ein Videokonferenzsystem bereitgestellt werden.[6]

Ein weiterer Baustein der Infrastruktur zum Lernen mit digitalen Medien ist die Präsentationstechnik. Bis Ende 2024 sollen alle pädagogisch genutzten Räume der Lübecker Schulen mit moderner Präsentationstechnik ausgestattet sein. Im Zuge der Standardisierung und basierend auf den Medienkonzepten der Schulen wurde die Ausstattung der allgemeinbildenden Schulen mit digitalen Displays beschlossen. Die Hansestadt Lübeck sieht bei der Konzeptionierung der schulischen IT eine Standardisierung und Professionalisierung vor, um Geräte zentral verwalten zu können und allen Schulen einen den Medienkonzepten entsprechenden Standard bieten zu können. Die Wahl der Präsentationsgeräte fiel daher auf interaktive Displays, da diese zentral verwaltet werden können, ein breites Spektrum an Anwendungsszenarien abdecken und den Bedarfen aller Schularten entsprechen. Die interaktiven Displays lassen Verbindungen mit Endgeräten von Schüler:innen und Lehrkräften zu, ermöglichen die Nutzung von Cloudlösungen für kollaboratives Arbeiten und ein hohes Maß an Interaktivität im Unterricht. Die Whiteboardflügel und höhenverstellbaren Pylonen ergänzen die interaktiven Displays und machen weitere Nutzungsszenarien möglich.
Die Ausstattung der Schulen mit moderner Präsentationstechnik soll, im Falle der pädagogisch genutzten Räume, aus Mitteln des DigitalPakts Schule erfolgen. Auch Räume wie Mensen, Aulen und Sporthallen sollen langfristig mit Präsentationstechnik ausgestattet werden, um digitale Medien in alle Bereiche des schulischen Alltags sowie im Falle der Sporthallen in alle unterrichtlich genutzten Räume zu integrieren. Auch hier wird die Installation interaktiver Displays angestrebt, sofern das Nutzungskonzept der Schule dies vorsieht.

Ebenfalls Teil der IT-Infrastruktur sind Lernorte, die in und außerhalb von Klassenräumen zur Nutzung digitaler Medien im Zuge von geplanten Baumaßnahmen geschaffen werden sollen. Diese auch als Medienstützpunkte bezeichneten Lernorte sollen über Ladeinfrastruktur verfügen und das Lernen mit digitalen Medien auch außerhalb des Unterrichts ermöglichen. Zur baulichen

[6] Aufgrund der Corona-Pandemie wurden einzelne Maßnahmen vorgezogen, um den Schulen Möglichkeiten zur Durchführung des Distanzunterrichts während der pandemiebedingten Einschränkungen des Präsenzunterrichts bereitzustellen.

Umsetzung findet eine Abstimmung mit dem Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Planung und Umsetzung von geplanten Baumaßnahmen statt.

3.3 Zugang zu Endgeräten für Lernende

Mittels Endgeräten soll die in den schulischen Fachcurricula verankerte Medienkompetenz den Lernenden vermittelt werden.[7] Die Auswahl und der Einsatz von Endgeräten wird durch die Schulen festgelegt und ist Teil des Medienkonzeptes der einzelnen Schulen. Um dem Ziel der Standardisierung und Professionalisierung zu entsprechen, findet bei der Auswahl der Endgeräte eine Abstimmung zwischen Schulen und Schulträger statt. Nur so kann die Einbindung der Endgeräte in die zentrale Verwaltung gewährleistet werden.

Im Zuge der Zentralisierung und Standardisierung der IT-Infrastruktur, spielt die zentrale Wartung und Konfiguration der schulischen Endgeräte eine wichtige Rolle. Die Endgeräte, die während der Corona-Pandemie zur Nutzung im Distanzunterricht und danach zum Verbleib in den Schulen zur Nutzung im Unterricht im Rahmen von Förderprogrammen beschafft wurden, werden bereits zentral von der Travekom verwaltet. Ziel ist es, zukünftig alle in Schulen genutzten Endgeräte zentral zu verwalten. Dazu ist eine Migration der in den Schulen befindlichen Endgeräte in die zentrale Verwaltung erforderlich, die bis 2025 abgeschlossen sein soll.
Bei der Ausstattung der Schulen mit Endgeräten wird zwischen drei Typen unterschieden, zu denen Lernende Zugang haben:

- Stationäre Rechner in Computerräumen
- In den Schulen befindliche mobile Geräte zur Nutzung im Unterricht
- Eigenbeschaffte oder durch die Schule verliehene mobile Endgeräte zur pädagogischen Nutzung in und außerhalb des Unterrichts

Alle diese Geräte sollen in die zentrale Geräteverwaltung des Schulträgers eingebunden werden:

[7] Vgl. Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (2020): Empfehlungen für die schulische IT- und Medienausstattung, S. 36.



Grafik 2: Zielbild Endgeräteverwaltung

Durch den Schulträger sollen außerdem Möglichkeiten geschaffen werden, eigenfinanzierte Endgeräte der Schüler:innen in die zentrale Verwaltung einzubinden, um, besonders in den höheren Klassenstufen, Bedarfe nach Endgeräten als Arbeitsgeräte zur Nutzung außerhalb des Unterrichts abzudecken und um daten- und jugendschutzrechtlichen Voraussetzungen zu entsprechen. Dazu wird der Schulträger ein Konzept erstellen, das sowohl die Verwaltung dieser Geräte abdeckt als auch Möglichkeiten zur Gerätebereitstellung bzw. Finanzierung für finanzschwache Haushalte. Das Konzept „Bring Your Own Device“ (BYOD) wird durch den Schulträger abgelehnt, da dieses dem Konzept der Standardisierung und Professionalisierung der schulischen IT widerspricht, datenschutzrechtliche Fragen aufwirft, Chancengleichheit erschwert und eine Vielzahl unterschiedlicher Geräte beinhalten würde, was den Einsatz im Unterricht und die Nutzung der durch den Schulträger bereitgestellten Infrastruktur erschweren würde.
Stattdessen wird ein Konzept angestrebt, bei dem auch eigenfinanzierte Endgeräte als Teil der schulischen Infrastruktur behandelt werden, in dem diese zentral durch die Travekom verwaltet werden. Somit stehen zur pädagogischen Nutzung dann neben den bereits durch die Schulen beschafften Endgeräten und drittmittelgeförderten Endgeräten auch eigenfinanzierte Endgeräte zur Verfügung, wenn das Medienkonzept der einzelnen Schulen dies vorsieht. Sollten Drittmittel für die Anschaffung weiterer Endgeräte zukünftig zur Verfügung stehen, soll die Anzahl der durch den Schulträger beschafften Endgeräte erhöht werden.

4 Fortbildung und Qualifizierung

Im Rahmen der Beschaffung der Präsentationstechnik wird ein Konzept zur technischen Einführung der Schulen in die Benutzung der Technik erarbeitet und schrittweise gemäß Umsetzungsplan ausgerollt. Die technische Ausstattung selbst ist nur ein Teil zur Schaffung einer digitalen Lernumgebung. Fortbildungen und Qualifizierungen der Lehrenden bilden einen weiteren bedeutenden Baustein bei der Umsetzung digitaler Bildung. Um Anwender:innen Sicherheit in der unterrichtlichen Nutzung der durch den Schulträger bereitgestellten Infrastruktur zu geben, kann auf Angebote der Medienwerkstatt der Stadtwerke Lübeck zurückgegriffen werden.

Die Medienwerkstatt der Stadtwerke Lübeck wurde 2021 eröffnet, um Schulen und anderen Zielgruppen einen zentralen Ort für Weiterbildungen zum Thema digitale Medien bereitzustellen. Teil des Angebots sind dabei Schulungen zum technischen Einsatz der durch den Schulträger bereitgestellten Dienste und Infrastruktur. Für pädagogische Fortbildungen, etwa Fortbildungen rund um die Nutzung digitaler Medien im Fachunterricht, ist das IQSH zuständig.
Das Präsenzangebot der Medienwerkstatt wird durch Online-Angebote ergänzt.

5 Ausblick

Die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck ist in den Jahren 2020 bis 2025 vor allem durch die Umsetzung des DigitalPakts Schule und damit verbundene Infrastrukturmaßnahmen geprägt. Unabhängig von Förderprogrammen wird durch die Hansestadt Lübeck das Lübecker Modell mit den Bausteinen Zentralisierung, Standardisierung und Professionalisierung der pädagogischen IT umgesetzt. Ziel ist dabei die Schaffung eines einheitlichen Standards, der genug Raum für schulindividuelle Anpassungen und Bedürfnisse lässt.
Dieses Konzept soll aufgrund seiner Nachhaltigkeit und Anpassungsfähigkeit an aktuelle Gegebenheiten auch in den Jahren nach 2025 fortgeführt werden.
Dazu wird im Jahr 2024 eine Evaluation der Umsetzung des Konzepts angestrebt, um die pädagogische Schul-IT stets zukunftsorientiert weiterzuentwickeln und fortzuschreiben.

Die zunehmende Anzahl der Endgeräte an Schulen und die Nachfrage nach eigenfinanzierten Endgeräten und deren Integration in die Supportinfrastruktur des Schulträgers sind ebenfalls Themen, die in zukünftige Planungen entsprechend des Konzepts der Zentralisierung und Standardisierung einfließen.
Innerhalb von geplanten Baumaßnahmen sollen zudem auch moderne Lernorte für das Lernen mit digitalen Medien geschaffen werden, dies soll in Abstimmung mit dem Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck bei Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen berücksichtigt werden.

Nach Ende des DigitalPakts Schule soll es erneut einen DigitalPakt geben. Diese Förderrichtlinie wird nach Bekanntgabe ebenfalls in die Medienentwicklungsplanung der Hansestadt Lübeck einfließen.
Der Medienentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck soll laufend fortgeschrieben und den zuständigen Gremien erneut im Jahr 2025 vorgelegt werden.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11288
öffentlich

Lübeck, 12.07.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.300 - Recht

Bearbeitung: Sebastian Ziemann (E-Mail: Sebastian.Ziemann@luebeck.de Telefon: 122-3003)

Wahl eines Schiedsmanns für den Bezirk VIII (Schlutup)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Herr Herbert Kozian, Vossbergbogen 26, 23568 Lübeck, wird für fünf Jahre als Schiedsmann für den Bezirk VIII (Schlutup) gewählt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Keine Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

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

SchiedsO

Finanzielle Auswirkungen:

- [ ] Ja (Anlage 1)
- [x] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- [x] Nein
- [ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:
Nach Ablauf der Amtszeit ist die Schiedsamtsstelle für den Bezirk VIII (Schlutup) neu zu besetzen. Herr Herbert Kozian hat sich bereit erklärt, weitere fünf Jahre das Amt des Schiedsmannes auszuüben.
.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11270
öffentlich

Lübeck, 05.07.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

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

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Forstmeisterweg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.08.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2053 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Annette Jenner-Kief und Herrn Dr. Stefan Kief belastete Grundstück in Lübeck, **Forstmeisterweg 58** zur Größe von 508 m² ist an die Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **176.022,00 EUR** zu verkaufen.

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

Verfahren:

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

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Die Erbbauberechtigten haben schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung im öffentlichen Teil der Sitzung wünschen.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Forstmeisterweg 58 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zurzeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.

Den Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 04.01.2022 schriftlich mitgeteilt. Die Erbbauberechtigten haben am 14.04.2022 fristgerecht schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchten.

Der Kaufpreis errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertekarte (Stand 31.12.2020) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte zuzüglich 10 % gem. der Geschäftsanweisung über die Transparenz von Grundstücksverkäufen vom 12.08.2015 (Ziffer 5 – Preisbildung) gemäß **Anlage 2.**

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

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren.

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 257,24.

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

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisfindung
Anlage 3 – Öffentlichkeit
Anlage 4 – Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

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

Anlage zur Vorlage vom 05.07.2022
VO-Nr.: 2022/11270

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	168.047,56	175.764,76	-257,24	-257,24	-257,24
Aufwendungen	-10.743,51	-10.743,51			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 31 Jahre) = 7.974,44 EUR***
176.022,00 EUR (Kaufpreis) ./. 7.974,44 EUR = 168.047,56 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-10.743,51	-10.743,51			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	157.304,05				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	168.047,56	175.764,76	-257,24	-257,24	-257,24
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	168.047,56	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-257,24
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	176.022,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-10.743,51
		Saldo Ergebnisplan	165.021,25

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-257,24
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	176.022,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	175.764,76

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

achbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 23 24

Anlage 2
05.07.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 1213**
Grundstück in Lübeck:	**Forstmeisterweg 58**
Grundstücksgröße	**508 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2053**

1. unbelasteter Bodenwert (Bodenrichtwertkarte 2020)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
Grundstücksgröße:	508 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	1,05
angepasster Bodenwert je m²:	315,00 EUR
zuzüglich 10%:	31,50 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	346,50 EUR
angepasster Kaufpreis:	**176.022,00 EUR**

2. Rendite (zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)	
zu erwartender Erbbauzins p.a.:	257,24 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	176.022,00 EUR
Rendite in %:	0,15%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	7.974,44 EUR

4. Gesamtbetrachtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	176.022,00 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	7.974,44 EUR
Bilanzwert:	10.547,94 EUR
Differenz:	**157.499,62 EUR**

Dr. Stefan Kief
Max-Planck-Str. 2
23569 Lübeck
Tel.: (0451) 35479

Name Anschrift

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

Fachbereich 2
Eing.: 29. April 2022
Wirtschaft und Liegenschaften

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Forstmeisterweg 58 – LG 1213

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

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

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

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

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

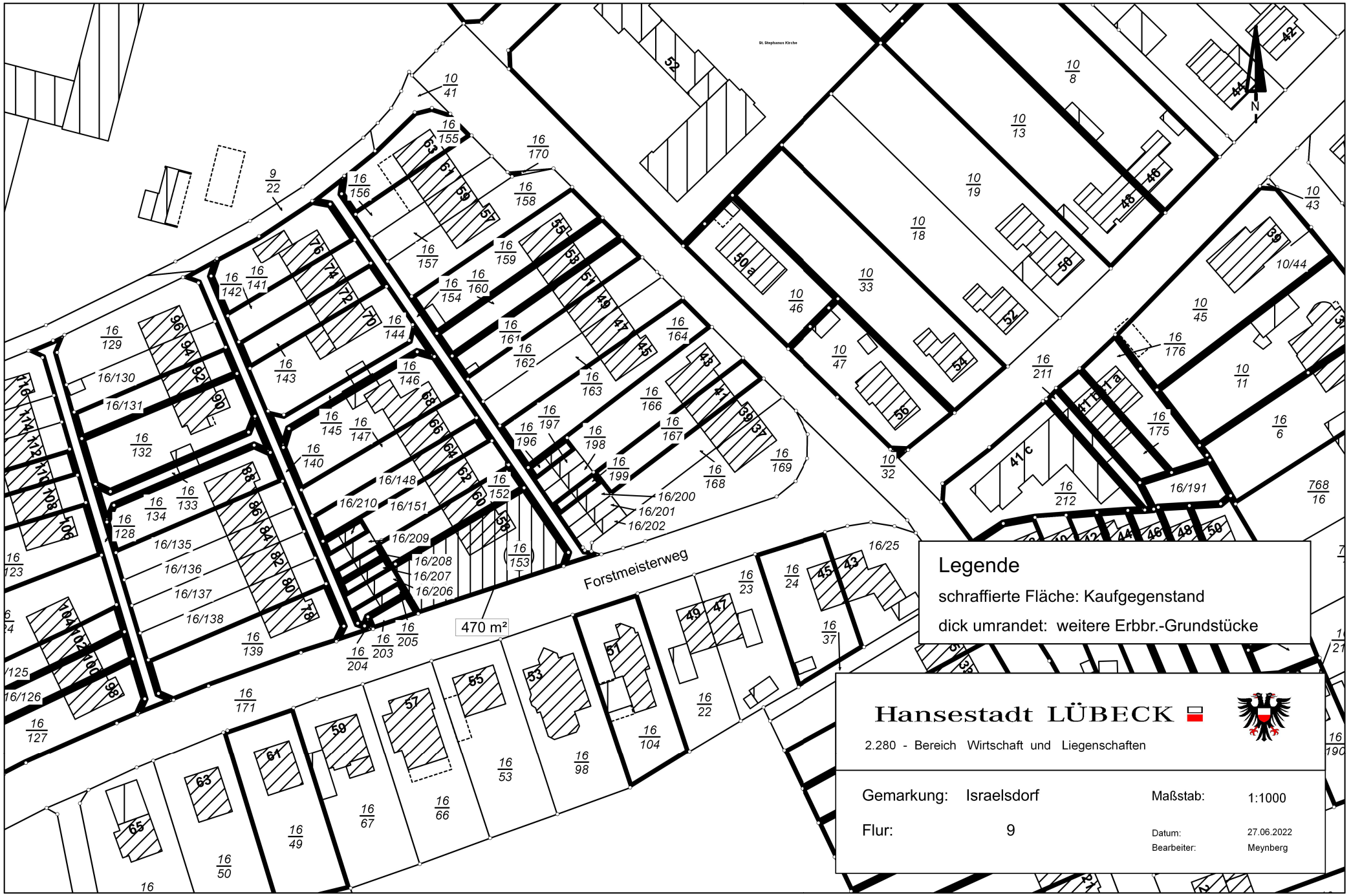
der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

26.4.22

Datum

Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH;5/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11278
öffentlich

Lübeck, 05.07.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

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

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Eckenerstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.08.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2050 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Herrn Gerd Jobmann belastete Grundstück in Lübeck, **Eckenerstraße 21** zur Größe von 910 m² ist an den Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **273.273,00 EUR** zu verkaufen.

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

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

Verfahren:

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

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:	[X] neu [X] freiwillig [ ] vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Der Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass er eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Eckenerstraße 21 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zurzeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.

Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 497m² (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 27.027,00 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Die Käufer sind verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben.

Dem Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf seine Nachfrage hin am 04.01.2022 schriftlich mitgeteilt. Der Erbbauberechtigten hat am 29.04.2022 fristgerecht schriftlich erklärt, dass er das Erbbaugrundstück erwerben möchte.

Der Kaufpreis errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertekarte (Stand 31.12.2020) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte zuzüglich 10 % gem. der Geschäftsanweisung über die Transparenz von Grundstücksverkäufen vom 12.08.2015 (Ziffer 5 – Preisbildung) gemäß **Anlage 2**

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

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren.

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 196,17.

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

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisfindung
Anlage 3 – Öffentlichkeit
Anlage 4 – Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

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

Anlage zur Vorlage vom 05.07.2022
VO-Nr.: 2022/11278

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	267.780,24	273.076,83	-196,17	-196,17	-196,17
Aufwendungen	-23.824,15	-23.824,15			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 28 Jahre) = 5.492,76 EUR***
273.273,00 EUR (Kaufpreis) ./. 5.492,76 EUR = 267.780,24 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-23.824,15	-23.824,15			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	243.956,09				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	267.780,24	273.076,83	-196,17	-196,17	-196,17
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	267.780,24	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-196,17
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	273.273,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-23.824,15
		Saldo Ergebnisplan	249.252,68

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-196,17
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	273.273,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	273.076,83

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

achbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 23 24

Anlage 2
05.07.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 61**
Grundstück in Lübeck:	**Eckenerstr. 21**
Grundstücksgröße	**910 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2050**

1. unbelasteter Bodenwert (Bodenrichtwertkarte 2020)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
Grundstücksgröße:	910 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	0,91
angepasster Bodenwert je m²:	273,00 EUR
zuzüglich 10%:	27,30 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	300,30 EUR
angepasster Kaufpreis:	**273.273,00 EUR**

2. Rendite (zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)	
zu erwartender Erbbauzins p.a.:	196,17 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	273.273,00 EUR
Rendite in %:	0,07%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	5.492,76 EUR

3. Differenzbetrag aus Nachzahlungsverpflichtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	273.273,00 EUR
Kaufpreis ohne URF	300.300,00 EUR
Nachzahlungsbetrag	**27.027,00 EUR**

3. Gesamtbetrachtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	273.273,00 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	5.492,76 EUR
Bilanzwert:	23.824,15 EUR
Differenz:	**243.956,09 EUR**

Gerd Johmann Eckenerstr. 21 23568 HL

Name Anschrift

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

Fachbereich 2
Eing.: 06 Juli 2022
Wirtschaft und Liegenschaften

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Eckenerstraße 21 – LG 61

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

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

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

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

Die Beratung und Entscheidung über unser Erbbaurecht soll im

☑ öffentlichen Teil

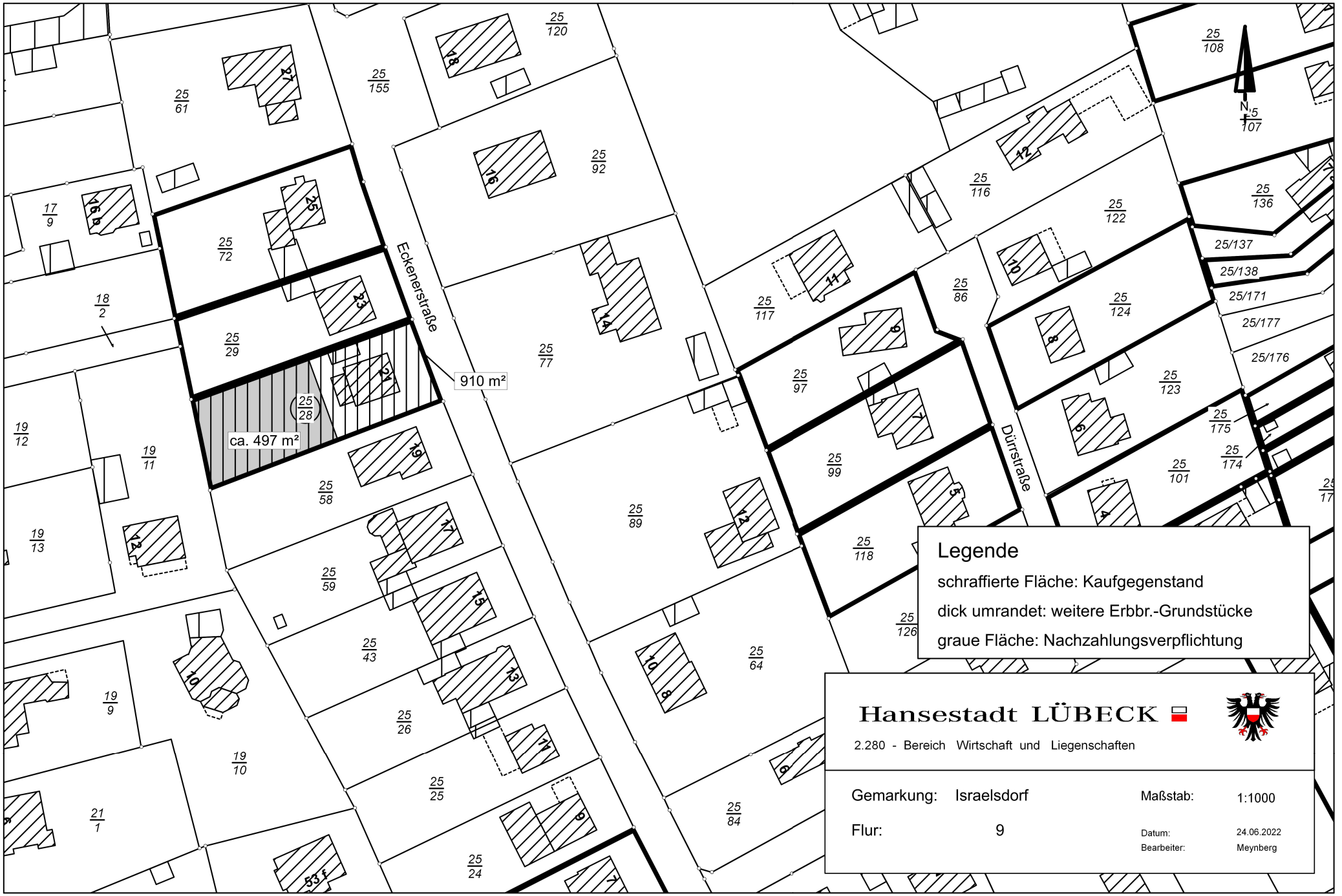
☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

30.6.22 [signature]

Datum Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH.5/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11231
öffentlich

Lübeck, 16.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.820 - Stadtwald

Bearbeitung: Knut Sturm (E-Mail: knut.sturm@luebeck.de Telefon: 122-7711)

Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung zur Unterstützung des Walderlebnistages 2022 in Höhe von 2.000 EUR

Beratungsfolge:

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

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Possehl-Stiftung zur Unterstützung des Walderlebnistages 2022 in Höhe von 2.000 EUR wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:
Für die Durchführung des diesjährigen Walderlebnistages hat die Possehl-Stiftung der Hansestadt Lübeck eine Geldspende in Höhe von 2.000 Euro angeboten.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.
Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 2.000 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 2.020.196,26 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossene Delegationsregelung für Annahme dieser Einzelspende über 2.000 Euro zuständig.

Es bestehen keinerlei geschäftliche Beziehungen zwischen der Hansestadt Lübeck und der Possehl-Stiftung, die einer Spendenannahme entgegenstehen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11234
öffentlich

Lübeck, 16.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.403 - Volkshochschule

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

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 50.000,- Euro für die Weiterentwicklung der Bürgerakademie Lübeck 2022-2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 50.000,- Euro für die Weiterentwicklung der Bürgerakademie Lübeck 2022-2024 wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung: Besondere Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

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

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Seit der Vorbereitung auf den Titelgewinn „Lübeck – Stadt der Wissenschaft 2012“ im Januar 2011 hat sich die Bürgerakademie Lübeck durch die professionelle Erledigung ihrer bisherigen Kernaufgaben unter dem Motto „Alles, was hilft, die Welt zu verstehen“ einen hohen Bekanntheitsgrad und viel Wertschätzung in weiten Kreisen der Lübecker Bevölkerung erworben. Die Arbeitsschwerpunkte sind:

- Transparenz im offenen wissensbasierten Veranstaltungsangebot schaffen,
- Vernetzung unter den Lübecker Einrichtungen fördern sowie
- Impulse zur Aktivierung der Menschen setzen.

Seit zehn Jahren bündelt die Bürgerakademie Lübeck Veranstaltungsangebote von über 150 Akteur:innen aus Lübeck und Umgebung. Ziel ist es, das öffentlich zugängliche Wissen von einzelnen Bürger:innen sowie von Institutionen breit zu präsentieren und für alle Lübecker:innen sichtbar und zugänglich zu machen.

Neben der Weiterführung der bisherigen grundsätzlichen Aufgaben verfolgt die Bürgerakademie Lübeck für die Jahre 2022-2024 mit der Strategie LÜBECK L(I)EBENSWERT das Ziel, die Menschen in Lübeck durch unterschiedliche Ansatzpunkte noch präziser zielgruppenspezifisch anzusprechen, einzuladen und zu animieren, sich auch persönlich aktiv einzubringen und gemeinsam zu einer liebens- und lebenswerten Zukunft unserer Stadt beizutragen. Dabei stehen vor allem folgende vier Ziele im Fokus:

1. Stärkung der Engagierten
2. Impulsnetzwerk „Leben mit Corona – Zusammenhalt stärken“
3. Auch bisher weniger gut erreichte Personengruppen (z. B. eher bildungsfernere und junge Menschen) ansprechen und aktivieren
4. Bürgerforschung (weiter)entwickeln.

Die Possehl-Stiftung hat die Bürgerakademie Lübeck von Anfang an maßgeblich begleitet und großzügig unterstützt und stellt für die Jahre 2022-2024 weitere Mittel in Höhe von insgesamt 50.000,- Euro zur Verfügung.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 50.000,- Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 2.070.196,26 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 50.000,- Euro zuständig.

Anlagen:
Förderzusage der Possehl-Stiftung

Senatorin Monika Frank

Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsleitung
– 9. Dez. 2021
Eingegangen

POSSEHL Stiftung

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

Lübeck, 29. November 2021 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): B_210290

Weiterentwicklung der Bürgerakademie Lübeck 2022-2024

Sehr geehrte Frau Senatorin Frank,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 26.11.2021 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen Betrag in Höhe von

€ 50.000,00

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

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

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

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11168
öffentlich

Lübeck, 01.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Beschluss Variante A: Gemäß Einschätzung der Machbarkeitsstudie, dass eine zweite Straßenverkehrsanbindung Travemündes nicht erforderlich ist, wird diese nicht weiterverfolgt.

Beschluss Variante B: Der Bürgermeister wird beauftragt, eine 2. Straßenverkehrsanbindung Travemündes gemäß der Variante 5 umzusetzen. Die Straßenraumgestaltung der Ivendorfer Landstraße wird dabei zunächst weitgehend beibehalten. Zur Erhöhung der Sicherheit an der Ivendorfer Landstraße werden jedoch die Lücken beim Fuß- und Radweg im Siedlungsbereich Ivendorf geschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
2.830 Kurbetrieb Travemünde	Zustimmung
3.370 Feuerwehr	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung
KWL/Wirtschaftsförderung	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind in ihren Belangen nicht im besonderen Maße berührt.

Die Maßnahme ist:		neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Der Stadtteil Lübeck-Travemünde ist hauptsächlich durch die B 75 von Norden her für den Kfz-Verkehr erschlossen. Die Leistungsfähigkeit der Zufahrtstraße (B75/Gneversdorfer Weg) sowie ihrer und weiterer Knotenpunkte wird in Zukunft durch geplante, teilweise sich bereits im Bau befindende Baugebiete und touristische Projekte (d. h. durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre) stärker beansprucht. Daher wurde durch die Lübecker Politik im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes Travemünde festgelegt, dass eine mögliche zweite Straßenverkehrsanbindung für den Ortsteil Travemünde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

Ziel ist die Untersuchung/Prüfung einer bedarfsgerechten Anbindung Travemündes, die damit verbundene Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz der Hansestadt Lübeck und die Prüfung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden/betroffenen Knotenpunkte sowie die etwaige Entlastungswirkung auf die bestehende Zufahrt. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hat das Büro Inros und Lackner mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. In dieser nun vorliegenden Studie wurden neben der bestehenden Verkehrserschließung fünf Varianten des aktuellen Mobilitätskonzeptes für eine 2. Anbindung des Ortsteils Travemünde untersucht.

Vorgehensweise:

Im ersten Schritt wurde der zu untersuchende Raum abgesteckt und Knotenpunkte sowie mögliche Trassen festgelegt, die hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit betrachtet werden sollen. Für die Untersuchung der Aufgabenstellung wurde ein Verkehrsmodell (MIV) für den Ortsteil Travemünde erstellt. Dabei wurden die verkehrlichen Auswirkungen aller zukünftiger städtebaulichen und gewerblichen Strukturvorhaben gemäß aktuellem Mobilitätskonzept Travemünde berücksichtigt. Modelliert wurde der Ortsteil Travemünde im Bestand, in einem Prognose Nullfall 2035 (Prognoseentwicklung + Mehrverkehr aus den Städtebaulichen Entwicklungen) und die Planfälle der fünf Varianten.

Die Umlegung der Verkehre erfolgte für die Tageswerte (sog. DTV Werte) und die Spitzenstunden. So können die verschiedenen Varianten hinsichtlich Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie der jeweiligen Verkehrsverteilung im Netz gegenübergestellt werden.

Bei der Bewertung der verschiedenen Varianten wurden folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Mobilitätskonzept Travemünde
- Verkehrsmengen
- Auswirkungen Takt im SPNV
- Bestehende Untersuchungen zur nördlichen Umfahrung des Verbrauchermarktes Travemünder Landstraße/Gneversdorfer Weg
- Eingeschränkte Durchfahrbarkeit des Hafengeländes
- Planfeststellungsbeschluss Hafengüterbahnhof sowie angestrebte Planänderungen (u. a. Bahnhaltepunkt Lübeck-Skandinavienkai - neu)
- Flora/Fauna
- Flächeninanspruchnahme
- Lärmauswirkungen
- Planungsrechtliche Einschätzung
- Tourismusverkehr (saisonal)

Untersuchte Varianten:

- Variante 1:
  - Verkehrsführung über Travemünder Landstraße/Hafen bis Teutendorfer Weg
  - A/B: Untervarianten über Skandinavienkai bzw. Skandinavienallee
- Variante 2: Verkehrsführung über Verbindungsstraße (neu) zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 3: Verkehrsführung über Rönnauer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 4: Verkehrsführung über Teutendorfer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 5: Verkehrsführung über Ivendorfer Landstraße zwischen B75 und Teutendorfer Weg

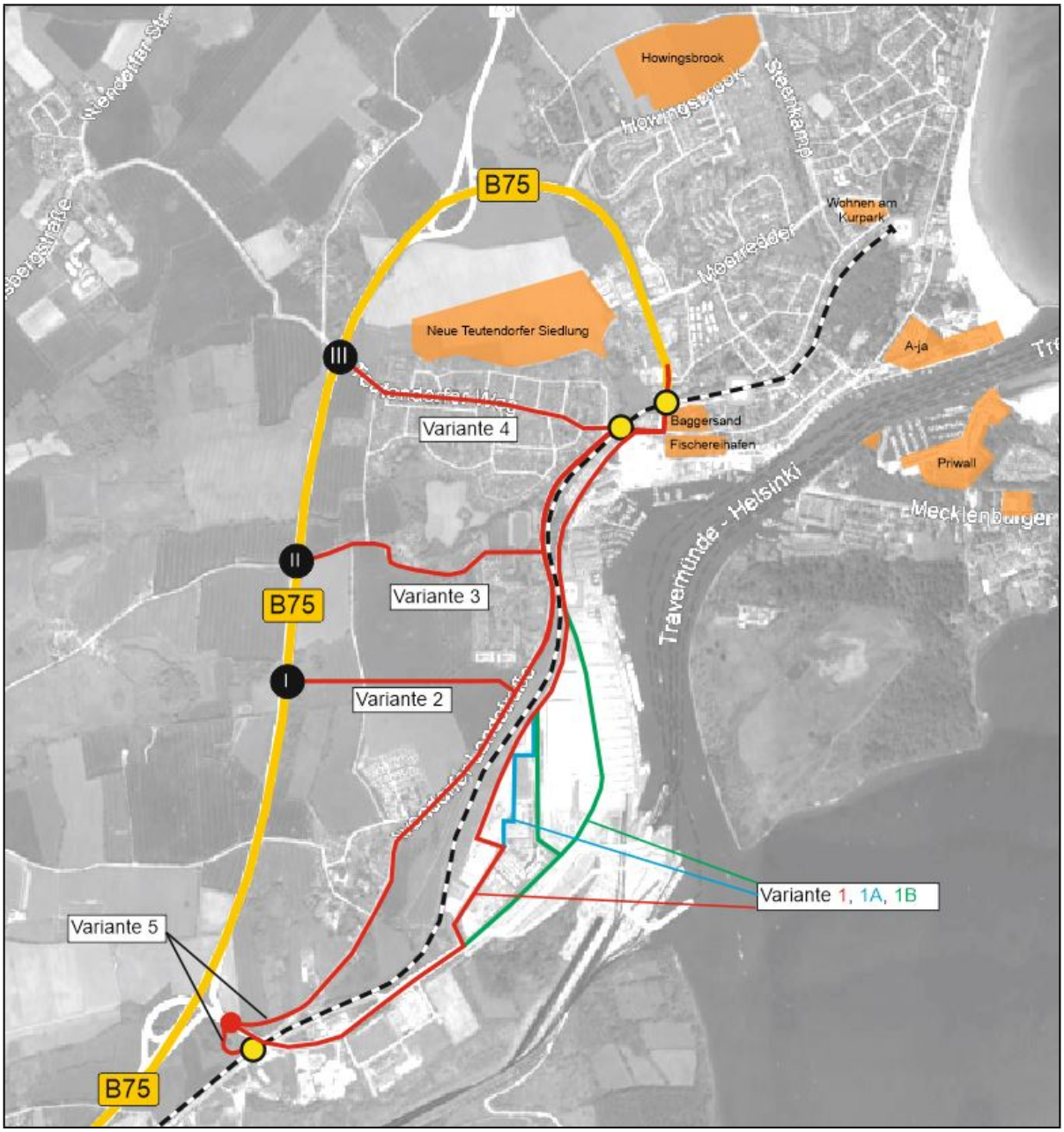


Abbildung 1: Varianten 1 bis 5

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte:

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit wurden folgende Knotenpunkte untersucht und in den verschiedenen Varianten gegenübergestellt:

- KP01: Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße
- KP02: B75 (Gneversdorfer Weg)/Howingsbrook
- KP03: B75 (Gneversdorfer Weg)/Moorredder
- KP04: B75 (Gneversdorfer Weg)/Mühlenberg
- KP05: B75 (Gneversdorfer Weg)/Vogteistraße
- KP06: B 75 Travemünder Landstraße/Torstraße
- KP07: Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP08: Ivendorfer Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP11: K20 Travemünder Landstraße/Travemünder Landstraße



Abbildung 2: untersuchte Knotenpunkte

Knotenpunkte	Bestand	Prognose Nullfall	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
KP01	B	B	C	B	B	B	-
KP02	A	B	B	B	B	B	B
KP03	D	F D	F D	F D	F D	F D	F D
KP04	-	C	B	B	B	B	B
KP05	B	D	E D	D	D	E D	D
KP06	D	D	B	B	B	B	B
KP07	B	C	C	B	B	A	A
KP08	B	C	B	C	C	A	C
KP11	A	B	B	A	A	A	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

A	B	C	D	E	F

Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs der einzelnen Knotenpunkte

Im Prognose Nullfall sowie den Varianten 1 bis 5 wird der Knotenpunkt KP03 (Gneversdorfer Weg/Moorredder) mit der Qualitätsstufe F bewertet. An diesem Knotenpunkt sind in jedem Fall bauliche Anpassungen sowie Anpassungen an den Signalzeitenplänen nötig, um eine ausreichende Qualitätsstufe zu erreichen. Eine ausreichende Qualitätsstufe des Knotenpunktes KP05 (Gneversdorfer Weg/Vogteistraße) kann durch eine Signalisierung erreicht werden.

Auswertung der Varianten:

Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten (verkürzte Darstellung):

	Vorteile	Nachteile
Variante 1	• Größte verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Geringer baulicher Aufwand für Erstellung der Trasse • Geringster Konflikt mit Wohnbebauung	• Betriebsabläufe auf dem Hafengelände massiv gestört – Funktionsfähigkeit des Skandinavienkais wird in Frage gestellt • Derzeit nicht genehmigungsfähig (ISPS Bereich) • Hafenersatzfläche erforderlich
Variante 2	• Führung des Verkehrs entlang abgerückter Wohnbebauung • Trasse weit südlich, dadurch mehr Aufteilung der Verkehre	• Sehr hoher Aufwand und Kosten (neue Anbindung an die B75, Straßenneubau, Anbindung an Ivendorfer Landstraße, Grunderwerb • Erhebliche Konflikte mit dem Landschaftsschutz
Variante 3	• Weitgehende Nutzung vorhandener Wegeführung	• Hoher Aufwand (Ausbau des Rönnauer Weges, Grunderwerb, Anbindung an die B75 • Konflikte mit Wohnbebauung und Landschaftsschutz
Variante 4	• Vergleichsweise geringer Aufwand (vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend)	• Zusätzlicher Verkehr durch Wohngebiet • Verkehrsumverteilung eher gering • Neue Anbindung an die B75 und Grunderwerb erforderlich
Variante 5	• Große verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Vergleichsweise geringer Aufwand	• Neue Anbindung an die B75, Knotenpunktausbau und Grunderwerb erforderlich • Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt (Bahnübergang) • Neue Linienführung ÖPNV erforderlich • Mehrverkehr in Ortslage Ivendorf

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Varianten

Empfehlung:

Die Verwaltung schließt sich der Empfehlung der Gutachter an. Aus absehbarer verkehrlicher Sicht ist keine 2. Anbindung erforderlich. Eine ausreichende Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten kann durch entsprechende Maßnahmen auch im Bestand gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügt die B75/Gneversdorfer Weg über ausreichend Streckenkapazitäten.

Sollte dennoch eine bauliche Ausführung einer Variante erfolgen, so sollte berücksichtigt werden, dass aus Berechnungen des Verkehrsmodells hervorgeht, dass je weiter die Trasse nach Norden rückt, desto geringer die umgelegten Verkehre. Daher wird die Variante 5 favorisiert.

Variante 1 kann aufgrund der massiv negativen Auswirkungen auf den Hafenbetrieb und den daraus folgenden Aufwendungen für die Schaffung von Ersatzflächen nicht empfohlen werden. Variante 2 wird mit Blick auf die Durchschneidung des freien Landschaftsraums und die hohen direkten Kosten ebenfalls kritisch beurteilt. Gleiches gilt für die Variante 3, wobei hier sowohl die Vor- als auch die Nachteile geringer ausfallen als bei Variante 2. Variante 4 wird aufgrund der geringen Entlastungseffekte kritisch beurteilt – bei dennoch negativen Effekten auf die Teutendorfer Siedlung.

Bei Umsetzung der Variante 5 ist eine Anpassung des Linienbusverkehrs erforderlich, da die Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt und die Linie 33 auf die B75 verlagert werden müsste, wodurch im weiteren Verlauf mehrere Haltestellen nicht bedient werden können. Hier müsste bei Beschluss der Variante seitens des Stadtverkehrs und des Aufgabenträgers ein Konzept erstellt werden, wie eine Verschlechterung der Bedienung vermieden werden kann. Ggf. entstehende Mehrkosten sind dabei nicht auszuschließen.

Die Ivendorfer Landstraße sollte zunächst nicht ausgebaut werden. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bzw. auch zur Geschwindigkeitsbeschränkung sollten erhalten bleiben. Ebenso die Tempo 30 Beschilderung. Da bei der Umsetzung der Variante 5 die Verkehrsmengen auf der Ivendorfer Landstraße zunehmen, sollte der Lückenschluss des Geh-/Radweges auf der westlichen Seite der Ivendorfer Landstraße im Siedlungsbereich Ivendorf erfolgen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende zu erhöhen.

Anlagen:

1 – Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Senatorin Joanna Hagen

Vorhaben:

Machbarkeitsstudie Anbindung Travemünde

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Auftragnehmer:

INROS LACKNER SE
Rosa-Luxemburg-Straße 16
18055 Rostock

IL-Auftrags-Nr.:
2021-0301

Rostock, den 16.05.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Anlagenverzeichnis 5
Abbildungs- & Tabellenverzeichnis 8
Abkürzungsverzeichnis 10
Quellenverzeichnis 11
1 Allgemeines 12
1.1 Veranlassung 12
1.2 Aufgabenstellung 13
1.3 Leistungsumfang 13
1.4 Grundlagen 14
1.5 Methodik – Verkehrsmodell 15
2 Bestandsanalyse 2021 17
2.1 Allgemeine Verkehrliche Situation 17
2.1.1 Geplante Straßenbaumaßnahmen 17
2.1.2 Staubetrachtung Bahnübergänge 18
2.1.3 Taktverdichtung SPNV 18
2.1.4 Tourismusverkehr Einschätzung 19
2.1.5 Querung von Schienenverkehrsanlagen 19
2.2 Verkehrsmengen 19
2.3 Leistungsfähigkeiten Planfall Analyse 2021 22
2.3.1 Knotenpunkte 22
2.3.2 Anbaufreie Strecke B75 23
2.3.3 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 24
3 Prognose-Nullfall 2035 25
3.1 Verkehrsmengen 25
3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall 2035 26
3.2.1 Knotenpunkte / Anbaufreie Strecke B75 26
3.2.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 27
3.2.3 Auswirkungen Flora / Fauna 27
3.2.4 Flächeninanspruchnahme 28
3.2.5 Bautechnischer Aufwand 28
3.2.6 Kosten 28
4 Prognose-Planfall 2035 29

4.1 Variante 1 – K20 / Travemünder Landstraße / Hafen 31
4.1.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1 33
4.1.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 33
4.1.3 Auswirkungen Flora / Fauna 34
4.1.4 Flächeninanspruchnahme 35
4.1.5 Bautechnischer Aufwand 35
4.1.6 Kosten 35
4.2 Variante 1A / B 35
4.2.1 Auswirkungen Flora / Fauna 36
4.2.2 Flächeninanspruchnahme 36
4.2.3 Bautechnischer Aufwand 36
4.2.4 Kosten 37
4.2.5 Gesamtbewertung Varianten 1, 1A & 1B 37
4.3 Variante 2 – B75 / Planstraße / K2 38
4.3.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2 39
4.3.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 39
4.3.3 Auswirkungen Flora / Fauna 40
4.3.4 Flächeninanspruchnahme 40
4.3.5 Bautechnischer Aufwand 41
4.3.6 Kosten 42
4.3.7 Gesamtbewertung 42
4.4 Variante 3 – B75 / Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße 43
4.4.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3 44
4.4.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 44
4.4.3 Auswirkungen Flora / Fauna 45
4.4.4 Flächeninanspruchnahme 45
4.4.5 Bautechnischer Aufwand 46
4.4.6 Kosten 46
4.4.7 Gesamtbewertung 46
4.5 Variante 4 – B75 / K30 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße 48
4.5.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4 49
4.5.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 49
4.5.3 Auswirkungen Flora / Fauna 50
4.5.4 Flächeninanspruchnahme 50
4.5.5 Bautechnischer Aufwand 51

4.5.6 Kosten....51
4.5.7 Gesamtbewertung....51
4.6 Variante 5 – B75 / K2 Ivendorfer Landstraße....53
4.6.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5....54
4.6.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten....54
4.6.3 Auswirkungen Flora / Fauna....55
4.6.4 Flächeninanspruchnahme....56
4.6.5 Bautechnischer Aufwand....56
4.6.6 Kosten....56
4.6.7 Gesamtbewertung....57
5 Variantenabwägung / Vorzugsvariante....58
5.1 Beschreibung Bewertungsmatrix....58
5.2 Abwägung – Vorzugsvariante....58

Anlagenverzeichnis

Anlage 01 Übersichtskarte DTV Analyse 2021……2

Anlage 02 Verkehrsmengensteigerung P0 2035……4

Anlage 03-0 DTV Netzkalkulation P0……6
Anlage 03-1 DTV Netzkalkulation P1……7
Anlage 03-2 DTV Netzkalkulation P2……8
Anlage 03-3 DTV Netzkalkulation P3……9
Anlage 03-4 DTV Netzkalkulation P4……10
Anlage 03-5 DTV Netzkalkulation P5……11

Anlage 04-1 DTV Differenznetz P1-P0……13
Anlage 04-2 DTV Differenznetz P2-P0……14
Anlage 04-3 DTV Differenznetz P3-P0……15
Anlage 04-4 DTV Differenznetz P4-P0……16
Anlage 04-5 DTV Differenznetz P5-P0……17

Anlage 05-0 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Planfall Analyse 2021……19
Anlage 05-1 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose-Nullfall P0 2035……20
Anlage 05-2 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P1 2035……21
Anlage 05-3 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P2 2035……22
Anlage 05-4 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P3 2035……23
Anlage 05-5 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P4 2035……24
Anlage 05-6 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P5 2035……25

Anlage 06-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – Planfall Analyse 2021……27
Anlage 06-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – Planfall Analyse 2021……28
Anlage 06-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – Planfall Analyse 2021……29
Anlage 06-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – Planfall Analyse 2021……30
Anlage 06-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – Planfall Analyse 2021……31
Anlage 06-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – Planfall Analyse 2021……32
Anlage 06-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – Planfall Analyse 2021……33
Anlage 06-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – Planfall Analyse 2021……34
Anlage 06-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – Planfall Analyse 2021……35
Anlage 06-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – Planfall Analyse 2021……36

Anlage 07-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P0 2035……38
Anlage 07-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P0 2035……39
Anlage 07-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P0 2035……40
Anlage 07-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P0 2035……41
Anlage 07-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P0 2035……42
Anlage 07-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P0 2035……43
Anlage 07-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P0 2035……44
Anlage 07-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P0 2035……45
Anlage 07-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P0 2035……46
Anlage 07-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P0 2035……47

Anlage 08-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P1 2035.....49
Anlage 08-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P1 2035.....50
Anlage 08-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P1 2035.....51
Anlage 08-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P1 2035.....52
Anlage 08-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P1 2035.....53
Anlage 08-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P1 2035.....54
Anlage 08-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P1 2035.....55
Anlage 08-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P1 2035.....56
Anlage 08-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P1 2035.....57
Anlage 08-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P1 2035.....58

Anlage 09-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P2 2035.....60
Anlage 09-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P2 2035.....61
Anlage 09-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P2 2035.....62
Anlage 09-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P2 2035.....63
Anlage 09-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P2 2035.....64
Anlage 09-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P2 2035.....65
Anlage 09-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P2 2035.....66
Anlage 09-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P2 2035.....67
Anlage 09-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P2 2035.....68
Anlage 09-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P2 2035.....69

Anlage 10-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P3 2035.....71
Anlage 10-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P3 2035.....72
Anlage 10-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P3 2035.....73
Anlage 10-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P3 2035.....74
Anlage 10-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P3 2035.....75
Anlage 10-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P3 2035.....76
Anlage 10-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P3 2035.....77
Anlage 10-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P3 2035.....78
Anlage 10-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P3 2035.....79
Anlage 10-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P3 2035.....80

Anlage 11-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P4 2035.....82
Anlage 11-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P4 2035.....83
Anlage 11-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P4 2035.....84
Anlage 11-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P4 2035.....85
Anlage 11-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P4 2035.....86
Anlage 11-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P4 2035.....87
Anlage 11-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P4 2035.....88
Anlage 11-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P4 2035.....89
Anlage 11-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P4 2035.....90
Anlage 11-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P4 2035.....91

Anlage 12-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P5 2035…….....93
Anlage 12-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P5 2035…….....94
Anlage 12-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P5 2035…….....95
Anlage 12-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P5 2035…….....96
Anlage 12-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P5 2035…….....97
Anlage 12-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P5 2035…….....98
Anlage 12-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P5 2035…….....99
Anlage 12-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P5 2035…….....100
Anlage 12-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P5 2035…….....101
Anlage 12-10 .Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P5 2035…….....102

Anlage 13 Abwägungsmatrix P0 – P5 2035…….....104

Abbildungs- & Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte Untersuchungsgebiet 12
Abbildung 2 Netzbedeutende Knotenpunkte zur weiteren Untersuchung 15
Abbildung 3 Auszug Verkehrsmengen – Bestand 2021 20
Abbildung 4 Verkehrsverteilung – Erschließung OT Travemünde im Bestand 21
Abbildung 5 Verkehrsmengensteigerung mit städtebaulichen Vorhaben bis 2035 25
Abbildung 6 Auszug DTV-Belastung Prognose Nullfall 2035 (P0) 26
Abbildung 7 Varianten 1 bis 5, 2. Anbindung OT Travemünde 30
Abbildung 8 Variante 1 (rot) 32
Abbildung 9 Logistik- / Umschlagsbeziehungen innerhalb des Hafenbereiches / ISPS-Bereiches 32
Abbildung 10 Planung KP03 (Quelle: T+T-Verkehrsmanagement GmbH) 34
Abbildung 11 Untervarianten 1A (blau) und 1B (grün) 36
Abbildung 12 Variante 2 (rot) 38
Abbildung 13 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 40
Abbildung 14 Systemskizze links- bzw. rechtsliegende Trompete (nach RAL) 41
Abbildung 15 Variante 3 (rot) 43
Abbildung 16 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 45
Abbildung 17 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 46
Abbildung 18 Variante 4 (rot) 48
Abbildung 19 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 50
Abbildung 20 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 51
Abbildung 21 Variante 5 (rot) 53
Abbildung 22 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement Gmbh) 55
Abbildung 23 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte 22
Tabelle 2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für anbaufreie Strecken.....23
Tabelle 3 Übersichtstabelle QSV Analyse 2021.....24
Tabelle 4 Übersichtstabelle QSV P0.....27
Tabelle 5 Übersichtstabelle QSV P1.....33
Tabelle 6 Übersichtstabelle QSV P2.....39
Tabelle 7 Übersichtstabelle QSV P3.....44
Tabelle 8 Übersichtstabelle QSV P4.....49
Tabelle 9 Übersichtstabelle QSV P5.....54

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
B75	Bundesstraße 75
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BÜSTRA	Bahnübergangssteuerungsanlage
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres
FB	Fachbereich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FLSA	Fußgängerlichtsignalanlage
Fz	Fahrzeug
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IV	Individualverkehr
ISPS	engl.: International Ship and Port Facility Security Code (deutsch: Internat. Übereinkommen für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen)
K 2	Kreisstraße 2
Kfz	Kraftfahrzeuge
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OT	Ortsteil
Pkw	Personenkraftwagen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SOLAS	engl.: International Convention for the Safety of Life at Sea deutsch: Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinie Lichtsignalanlagen
SH	Schleswig-Holstein

Quellenverzeichnis

[1] Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC [*BOSSERHOFF*].

[2] Mobilitätskonzept Travemünde, Anlage 2 „Pkw-Verkehr – Bestand und Prognose“ *[Hansestadt Lübeck, 2015]*

[3] Verkehrsuntersuchung Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde [T+T Verkehrsmanagement GmbH, 2017 – 2021]

[4] Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) [FGSV, 2012]

[5] Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) [FGSV, 2015]

[6] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [FGSV, 2015]

[7] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [FGSV, 2006]

[8] Verkehrsuntersuchung „Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise“ [Hansestadt Lübeck, 2019]

[9] Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung B-Plan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ [IB Masuch & Olbrisch, 2016]

[10] Hafenentwicklungsplan Lübeck 2030 [Lübeck Port Authority, 2020]

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die Hansestadt Lübeck wurde von der Lübecker Bürgerschaft beauftragt, für den Stadtteil Travemünde die Machbarkeit einer zusätzlichen Ortszufahrt zu prüfen. Der Stadtteil Lübeck Travemünde ist hauptsächlich durch die B 75 von Norden her für den Kfz-Verkehr erschlossen (s. Abbildung 1).



Abbildung 1 Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der Zufahrtstraße wird in Zukunft durch geplante, teilweise sich bereits im Bau befindende Baugebiete und touristische Projekte (d.h. durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre) stärker beansprucht. Daher wurde durch die Lübecker Politik im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes Travemünde festgelegt, dass eine mögliche zweite Straßenverkehrsanbindung für den Ortsteil Travemünde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

1.2 Aufgabenstellung

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden unter anderem folgende *Rahmenbedingungen* berücksichtigt:

- Das vorhandene Mobilitätskonzept Travemünde 2019
- Der Hafenentwicklungsplan Lübeck 2030
- Verkehrsmengen
    - Verkehrsverteilung Bestand / Planung bei den verschiedenen Varianten
    - Leistungsfähigkeit bestimmter Knotenpunkte Vorher / Nachher bei den verschiedenen Varianten
- Auswirkungen 30- bzw. 15 min Takt im SPNV:
    - Wird der Kfz-Verkehr reduziert?
    - Auswirkung auf Rückstau des Kfz-Verkehrs an den Bahnübergängen

- Bestehende Untersuchungen zur nördlichen Umfahrung des Verbrauchermarktes Travemünder Landstraße / Gneversdorfer Weg
- Eingeschränkte Durchfahrbarkeit des Hafengeländes
- In dem Zusammenhang: Planfeststellungsbeschluss Hafengüterbahnhof sowie angestrebte Planänderungen (u. a. Bahnhaltepunkt Lübeck-Skandinavienkai -neu)
- Flora / Fauna
- Flächeninanspruchnahme
- Lärmauswirkungen
- Planungsrechtliche Einschätzung
- Ggf. Tourismusverkehr (saisonal)

Ziel ist die Untersuchung / Prüfung einer bedarfsgerechten Anbindung Travemündes, die damit verbundene Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz der Hansestadt Lübeck und die Prüfung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden / betroffenen Knotenpunkte. Dafür werden neben der bestehenden Verkehrserschließung 5 Varianten des aktuellen Mobilitätskonzeptes für eine 2. Anbindung des OT Travemünde untersucht.

1.3 Leistungsumfang

Die folgenden Leistungen sind zu erbringen:

- Analyse der Ausgangslage und Erstellung einer Prognose unter Berücksichtigung der oben genannten Rahmenbedingungen
- Umlegung der Prognose auf das Bestandsnetz samt Überprüfung der daraus resultierenden Leistungsfähigkeit (siehe auch Randbedingungen)
- Prüfung der im Mobilitätskonzept aufgeführten möglichen Korridore hinsichtlich der Umsetzbarkeit sowie des Kosten- / Nutzenverhältnisses
- Prüfung, ob ein weiterer Korridor in Frage kommt
- Grobe technische Prüfung der Umsetzbarkeit aller Varianten
- Grobkosten-Ermittlung (Aufwand) sowie Nutzen-Ermittlung aller Varianten
- Abwägung aller untersuchten Varianten auf Basis einer Multi-Kriterien-Bewertung, sowie Empfehlung einer Trasse
- Aufzeigen von eventuell benötigten privaten Flächen
- Aufzeigen der weiteren Planungsschritte samt überschlägigem Zeitplan im Sinne eines Weges zur Umsetzung

- Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Taktzeiten im Bahnverkehr auf das Vorhaben (s. o.)

1.4 Grundlagen

Die Bearbeitung basiert auf den nachfolgend aufgeführten Grundlagen:

- DTV-Karte Travemünde Planfall 2021, Hansestadt Lübeck
- Verkehrsbelastungszahlen aus Verkehrserhebungen für Morgen-, und Abendspitze sowie Tagesverkehr der Knotenpunkte
    - KP01: Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße LSA + BÜ
    - KP02: B75 (Gneversdorfer Weg) / Howingsbrook LSA
    - KP03: B75 (Gneversdorfer Weg) / Moorredder LSA
    - KP04: B75 (Gneversdorfer Weg) / Mühlenberg Vorfahrtgeregelt
    - KP05: B75 (Gneversdorfer Weg) / Vogteistraße Vorfahrtgeregelt
    - KP06: B 75 / Travemünder Landstr. /Torstraße LSA
    - KP07: Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg LSA
    - KP08: Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg Vorfahrtgeregelt
    - KP11: K20 Travemünder L-Str. / Travemünder L-Straße Vorfahrtgeregelt
- Prognose von Verkehrszuwächsen (Verkehrserzeugung) aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen in Travemünde, aus dem *Mobilitätskonzept Travemünde*
- Verkehrstechnische Unterlagen, inkl. Lageplan des AG:
    - KP06: LSA Nr. 23, B75 (Gneversdorfer Weg) / Travemünder Landstraße
    - KP07: LSA Nr. 137, Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg
    - KP03: LSA Nr. 148, B75 / Mooredder
    - KP14: LSA Nr. 267, K20 / Henry-Koch-Straße
- Verkehrsuntersuchung *Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung* in Lübeck-Travemünde.
- Verkehrsuntersuchung *Auf dem Baggersand / Hafenquartier* in Lübeck-Travemünde.
- Kartographische Darstellungen des Untersuchungsgebietes
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, 2006.
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL), FGSV, 2012.
- Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA), FGSV, 2015.
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), FGSV, 2015.

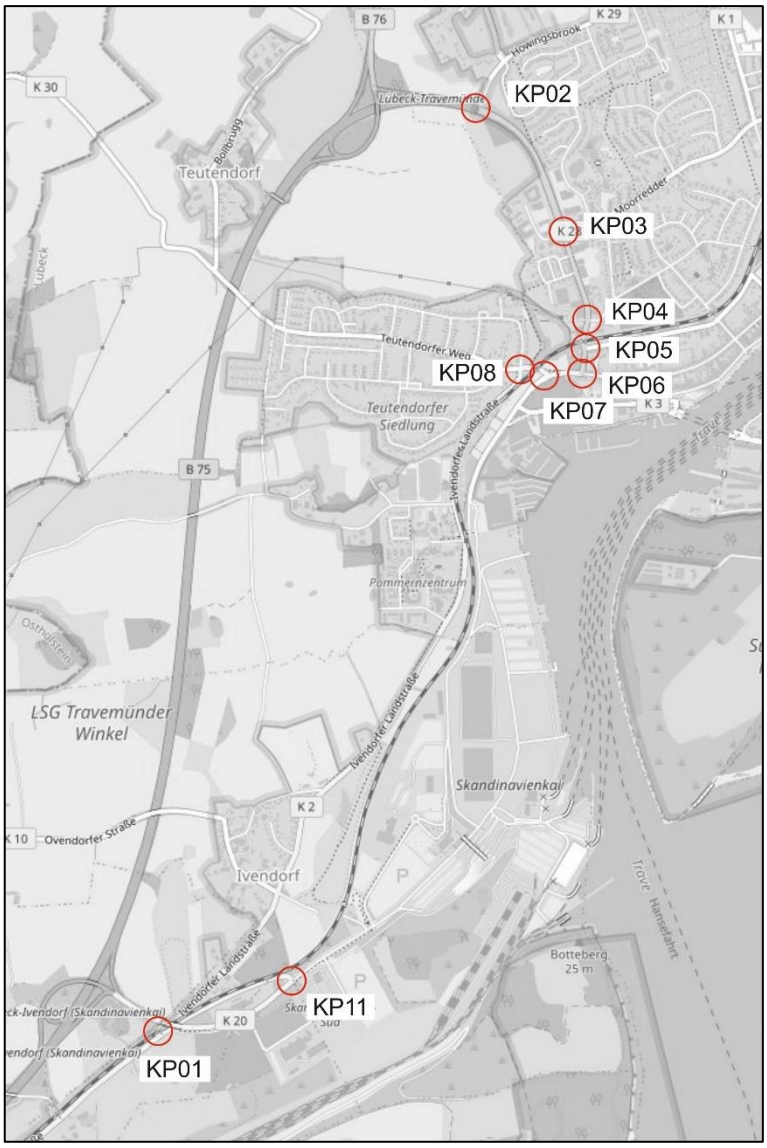


Abbildung 2 Netzbedeutende Knotenpunkte zur weiteren Untersuchung

1.5 Methodik – Verkehrsmodell

Eine wesentliche Grundlage der Untersuchung stellen die Verkehrsdaten dar. Für die weitere Untersuchung wurden die Zähldaten des AG übernommen, die den Planfall Analyse 2021 abbilden. Aus einer Knotenpunktmenge wurde eine Auswahl in Abstimmung mit dem AG vorgenommen, die eine bedeutende Netzfunktion besitzen und für die weiteren Untersuchungen hinsichtlich des Bedarfsnachweises einer 2. Anbindung des OT Travemünde und für den Vergleich der Varianten erforderlich sind.

Da für eine ausreichende Ermittlung der Verkehrsqualität der einzelnen Varianten eine plausible Verkehrsprognose ermittelt werden muss, soll die Verkehrsverteilung nach einem Verkehrsmodell erfolgen. Das bestehende Modell der Hansestadt ist veraltet und für eine weitere Nutzung nicht geeignet. In gemeinsamer Abstimmung wurde festgelegt, ein vereinfachtes VISUM-Netzmodell anhand der vorhandenen Daten, bestehend aus Zählungen und vorlaufenden Untersuchungen, zu erstellen.

In der Modellierung wurden alle zukünftigen städtebaulichen und gewerblichen Strukturvorhaben gemäß aktuellem Mobilitätskonzept der Hansestadt berücksichtigt. Die erforderliche Plausibilitätsprüfung ist Bestandteil der Planung.

Die Modellierung beinhaltet die Planfälle Prognose-Nullfall 2035 (allgemeine Prognoseentwicklung + Verkehre aus der städtebaulichen Entwicklung) und die Prognose-Planfälle der Varianten 1 bis 5. Die Verkehrsverteilung erfolgte im Wesentlichen nach den Anteilswerten des Bestandes. Die Spitzenstundenwerte wurden nach den Anteilswerten der Verkehrsanalyse bzw. mit 10% des DTV der Prognoseplanfälle ermittelt. Auf dieser Grundlage werden die Leistungsfähigkeitsprüfungen der betreffenden Knotenpunkte durchgeführt. Die Verkehrsmengennetze der einzelnen Planfälle können den Anlagen 03-0 bis 03-5 entnommen werden.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte anhand der Zähldaten des AG. Im Verkehrsmodell sind die DTV-Werte abgebildet, so dass das Modell auf die gezählten DTV-Werte kalibriert wurde. Dies wurde in Iterationsschritten durchgeführt. Da die Grundlagendaten schon älter sind, zumindest aber das Verkehrsverhalten innerhalb Travemündes ausreichend abbildet, spiegelt das nun kalibrierte Modell die Ist-Situation in Travemünde zufriedenstellend wider. Somit können auf diesem Ist-Zustand der Planungs-Nullfall als auch die Planfälle aufgebaut werden und die Verkehrsverlagerungen abgeleitet werden.

2 Bestandsanalyse 2021

2.1 Allgemeine Verkehrliche Situation

Der Lübecker Stadtteil Travemünde ist strukturell wesentlich von Wohnbebauung, Tourismus und Hafenwirtschaft geprägt. Der Stadtteil wird verkehrlich über Straßen, Eisenbahnanlagen und den Hafen erschlossen, wobei der Hauptanteil der Verkehrsleistung des MIV mittels Kfz erbracht wird. Die straßenseitige Anbindung Travemündes wird durch die leistungsfähigen Bundesstraßen B75 und B76 mit kurzen Wegen bis zum Autobahnnetz in guter Qualität gewährleistet. Aktuelle Planungen der Stadt Lübeck sehen städtebauliche, hafenwirtschaftliche und touristische Entwicklungen des Stadtteils vor, wodurch die Anforderungen an die Verkehrserschließung steigen.

In konkreter Vorbereitung bzw. Umsetzung befinden sich die Wohngebiete *Howingsbrook, Neue Teutendorfer Siedlung, Baggersand / Fischereihafen* und *Pommernzentrum*.

Der sich daraus entwickelnde Mehrverkehr wurde in der aktuellen Prognoseberechnung (Prognose-Nullfall) berücksichtigt. Nach Ermittlungen der Verwaltung ist dieser (unter punktuellen Anpassungen) über das Bestandsnetz abwickelbar. Weitere Entwicklungen des Stadtteils werden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Straßen bei Verkehrszunahme von der Stadtverwaltung kritisch gesehen, sodass in der Politik von der Notwendigkeit einer zweiten Anbindung Travemündes ausgegangen wird.

2.1.1 Geplante Straßenbaumaßnahmen

Im Ergebnis vorlaufender Untersuchungen (i.W. VU) gemäß Mobilitätskonzept 2019 wurden einige Schwachstellen der Verkehrsanlagen insbesondere an höher belasteten Knotenpunkten untersucht und verbessernde Maßnahmen festgelegt.

VU Schaffung Verbindungs-Spange Gneversdorfer Weg - Teutendorfer Weg ***[8]***

- Die erhoffte Verbesserung des Verkehrsablaufs incl. Entlastung der Knotenpunkte KP05 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße, KP07 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße konnte in der angefertigten VU nicht nachgewiesen werden (s. entsprechende VU). Aus Gründen fehlender verkehrlicher Verbesserungseffekte, naturschutzrechtlicher und kostentechnischer Bedingungen - und der daraus resultierenden fehlenden Notwendigkeit - wird im Fazit der VU der Bau der Spange nicht empfohlen.
- Insofern wird die Maßnahme in den weiteren Untersuchungen nicht berücksichtigt

VU Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde ***[3]***

- Herstellung der mangelhaften Leistungsfähigkeit des KP03 durch Änderungen an der Spuraufteilung /Verkehrsführung incl. LSA-Programmänderungen und geringem Ausbau

Forderung und Festlegung der Ausstattung der Bahnübergänge Gneversdorfer Weg und Travemünder Landstraße mit BÜSTRA-Anlagen ***[2]***

- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch BÜSTRA-Anlagen steht im starken Widerspruch zur deutlich abnehmenden Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte, da die längeren Schließzeiten einer BÜSTRA die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs sinken lassen
- Es wird eine Prüfung der Festlegung empfohlen

2.1.2 Staubetrachtung Bahnübergänge

Im Untersuchungsraum befinden sich 3 höhengleiche Bahnübergänge, deren kreuzende Straßen dem Lübecker Straßenhauptnetz zugeordnet werden. Die in der unmittelbaren Nähe der Bahnübergange betroffenen Knotenpunkte weisen derzeit eine tägliche Belastung von ca. 11 TKfz im Norden (KP04 / 05; 07 / 08) und 3,5 TKfz im Süden (KP01) aus. Die DB betreibt über NAH.SH 2 Personenzüge RB86 und RE8 täglich im 1-Stundentakt, d.h. 2 Schrankenschließungen pro Stunde.

Für die Staubetrachtung wird zur Veranschaulichung und Beispielkalkulation der Bahnübergang (i.W. BÜ) auf der B75 (Gneversdorfer Weg) herangezogen. Aus den Zähldaten des Bestandes lassen sich die Verkehrsmengen entnehmen, die auf den BÜ treffen.

Eckdaten der Berechnung:

Verkehrsmenge von Süden kommend:	407 Kfz/h (S)
Verkehrsmenge von Norden kommend:	502 Kfz/h (N)
Angenommene Schließzeit des BÜ:	2 min
Schließereignisse pro Stunde:	2 (Hin- und Rückfahrt eines Zuges je h)

Fahrzeuge/Minute:

407 Kfz/h ÷ 60 min/h	=	6,8 Kfz/min (S)
502 Kfz/h ÷ 60 min/h	=	8,4 Kfz/min (N)

Staubildung$_{2min}$:

6,8 Kfz/min × 2 min	=	13,6 Kfz je Schrankenschließereignis (S)
8,4 Kfz/min × 2min	=	16,8 Kfz je Schrankenschließereignis (N)

Rückstaulängen:

Zur fortführenden Kalkulation wurden die Kfz je Schließereignisse aufgerundet.

14 Kfz × 6m/Fzg	=	84 m (S)
17 Kfz × 6m/Fzg	=	102 m (N)

Die Berechnungen zeigen, dass bei einem Schrankenschließereignis zur Spitzenstunde Rückstaulängen von ca. 84 m im Süden bzw. 102 m im Norden des BÜs entstehen können.

Südlich des BÜs stehen dem Kfz-Verkehr ca. 110m für die Rückstaulänge zur Verfügung. Der KP06 wird nicht überstaut.

Nördlich des BÜs wird der KP04 überstaut. Diese Überstauung ist nur von kurzer Dauer und kann nach der Öffnung des BÜs etwa in der gleichen Zeit des Stauaufbaus wieder abgebaut werden.

Der aktuell stündliche Takt des SPNV gestaltet sich unkritisch, da die Schrankenschließereignisse keine zeitliche Überlagerung bekommen können.

2.1.3 Taktverdichtung SPNV

Forderungen der Hansestadt Lübeck an das Land Schleswig-Holstein zum Aufbau einer Regio-S-Bahn Lübeck sehen einen ganztägigen und gleichzeitig ganzjährigen Halbstundentakt vor, mit

perspektivischer Verdichtung auf einen Viertelstundentakt. Die NAH.SH plant zunächst eine partielle Taktverdichtung des SPNV ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023. Die ab 12/2022 geplanten Angebotsverbesserungen sollen mit Hilfe neuer Triebfahrzeuge, punktuellem Halbstundentakt montags bis freitags morgens und nachmittags (bislang: nur Stundentakt) sowie Halbstundentakt samstags, sonntags, feiertags in der Saison (bislang: nur Stundentakt) und anzahlmäßig erhöhter Direktverbindungen nach Hamburg realisiert werden. Der 30 Min-Takt zieht eine Verdopplung der Schrankenschließereignisse nach sich. Laut NAH.SH werden sich die Einzelschließzeiten durch technische Verbesserungen halbieren und damit die Summe je Stunde gleichbleiben. Insofern würde sich die Rückstauverhältnisse nicht ändern (s. Abschnitt 2.1.2).

Die zukünftig verbesserte schienengebundene Anbindung Travemündes steht dem eventuellen Bedarf einer 2. Anbindung an das übergeordnete Straßennetz entgegen. Das Gutachten „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“ des Landes Schleswig-Holstein zeigt, dass eine Steigerungsmöglichkeit von täglich 2.100 auf 4.200 Fahrgäste mit der Takt-verdichtung zum ganztägigen und ganzjährigen Halbstundentakt möglich ist. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass sich der Modal Split zugunsten des SPNV verändert.

2.1.4 Tourismusverkehr Einschätzung

Der Tourismus in Travemünde stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar mit starkem Entwicklungspotential. Das hauptsächliche Verkehrsmittel der Urlauber ist bei moderater Veränderung immer noch das Auto. Insofern erhöht sich die Straßenverkehrsmenge insbesondere in den Sommermonaten im Tagesverkehr um ca. 20%, was nicht per se zu einer Überlastung des Straßennetzes führt. Für eine belastbare Beurteilung der Verkehrsverhältnisse ist die Verteilung des Verkehrs der verschiedenen Nutzergruppen über den Tag entscheidend. Die größte Verkehrsspitze in einem kleinen Zeitbereich von 1 bis 2 Stunden bildet auch in Travemünde immer noch der morgendliche Berufsverkehr, während der touristische Verkehr sehr viel später einsetzt und sich relativ gleichmäßig über den Tag verteilt. Dabei können auch kurzzeitige, stockende und auch stauende Verhältnisse auftreten, die den Verkehrsablauf insgesamt nicht maßgeblich stören. Die Entwicklung in Richtung Änderung des Modal Split zugunsten ÖPNV- und Fahrradnutzung wird in den Planungen und Maßnahmen der Hansestadt Lübeck bereits aktiv betrieben und führt letztlich zu einer Entlastung des Travemünder Straßennetzes.

2.1.5 Querung von Schienenverkehrsanlagen

Die Querung von Schienenverkehrsanlagen mit Hilfe eines planfreien Bauwerks wird im Bereich der Ivendorfer Landstraße als nicht oder nur schwer realisierbar erachtet, da planfreie Bauwerke aufgrund ihrer Planungsparameter sehr flächenintensiv sind. Sowohl westlich als auch östlich der Ivendorfer Landstraße werden diese Flächenbedarfe als nicht realisierbar angesehen.

2.2 Verkehrsmengen

Die Verkehrsbelastungen im Bestand verschiedener Jahre (2014 bis 2018) wurden seitens der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt. In Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtgrün und Verkehr wurden die Verkehrszähldaten dem *Planfall Analyse 2021* gleichgestellt, da keine nennenswerten Änderungen in Form von Zu- oder Abnahme des Verkehrs zu verzeichnen sind. Die Bestandsverkehrsbelastungen sind in Anlage 01 sowie auszugsweise in Abbildung 3 dargestellt.

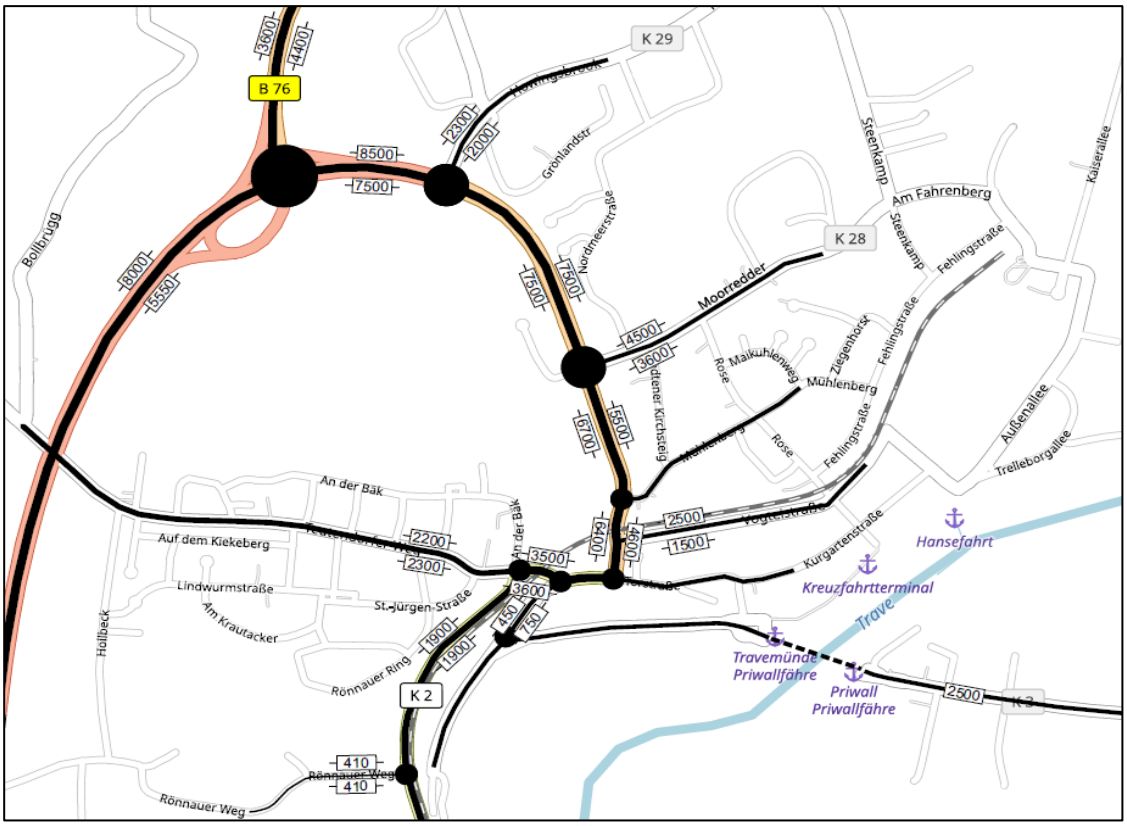


Abbildung 3 Auszug Verkehrsmengen – Bestand 2021

Entlang der Hauptverkehrsstraße *B75 (Gneversdorfer Weg)* treten im 4-streifigen Abschnitt Verkehrsmengen von bis zu 16.000 Kfz / 24h (Schwerverkehrsanteil ca. 4 %) auf. Die *Travemünder Landstraße* weist im Kernbereich Verkehrsmengen zwischen 7.000 Kfz / 24h und 10.500 Kfz / 24h auf.

Die im nördlichen, innerörtlichen Abschnitt der *B75* auftretenden Verkehrsmengen von ca. 16.000 Kfz/24h bauen sich im Verlauf in Richtung Süden ab. Ein Anteil von ca. 37 % des Tagesverkehrs verbleibt im östlichen OT Travemündes (Anteil Quelle-Zielverkehr des OT). Am Knotenpunkt *B75 (Gneversdorfer Weg) / Travemünder Landstraße / Torstraße* beträgt die Verkehrsmenge im Querschnitt noch immer 10.000 Kfz / 24h. Die von Süden über die Ivendorfer Landstraße zufließenden Verkehrsmengen betragen ca. 4.000 Kfz/24h. Im Querschnitt des Teutendorfer Weges bewegen sich im Tagesverkehr etwa 4.500 Kfz/24h.

Es wird festgestellt, dass die B75 in der Relation Nord – Süd den Hauptanteil des Erschließungsverkehrs Travemündes mit ca. 59% führt; über die K30 (Teutendorfer Weg) beträgt der Anteil etwa 17%, über die Ivendorfer Landstraße kommend ca. 15% und aus dem öffentlichen Hafenbereich einschließlich dem Anteil Priwall sind es nur noch 9% (s. Abbildung 4). Aufgrund der örtlichen Struktur und der Lage des Ortsteils Travemünde im Straßenhauptnetz ist der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung und erreicht einen Anteil am Gesamtverkehr jahreszeitabhängig von 3 bis 5%.

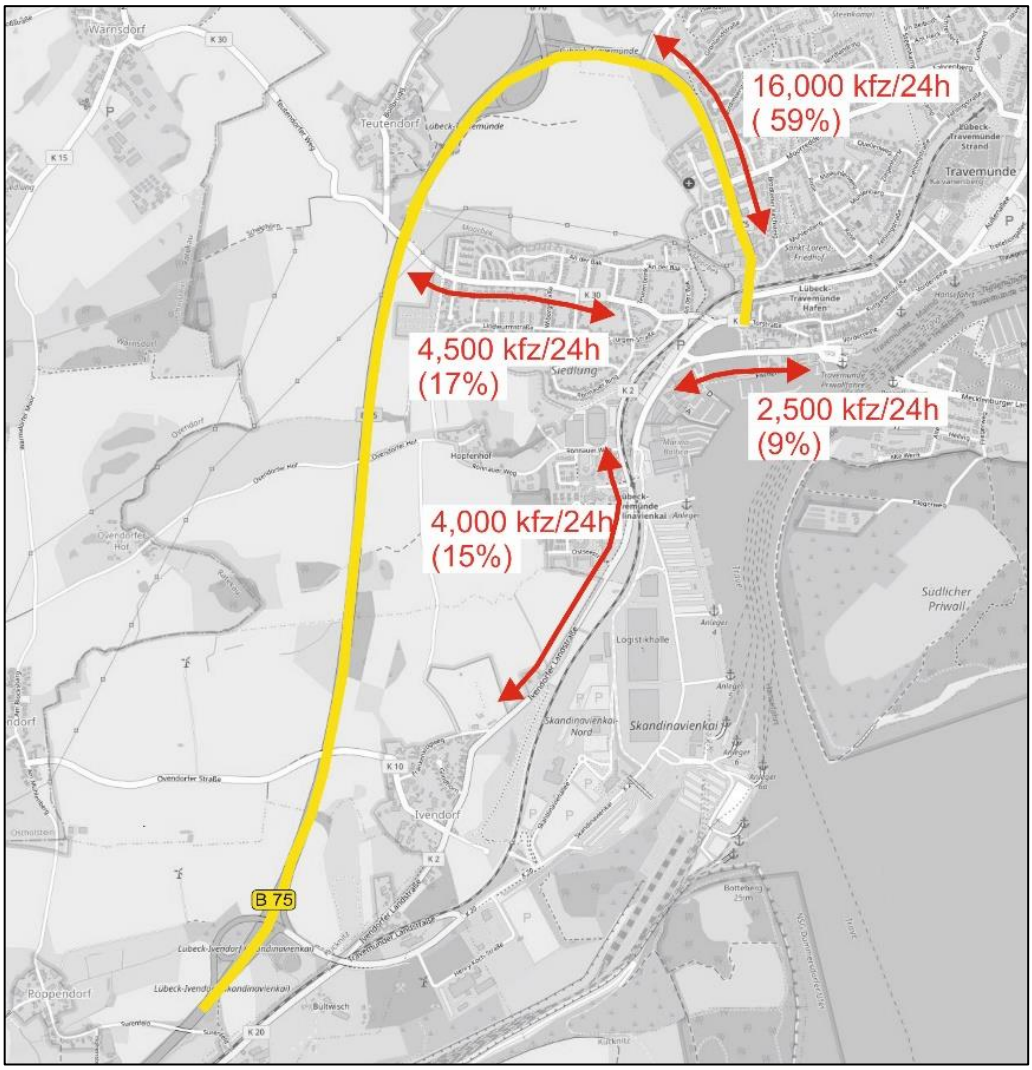


Abbildung 4 Verkehrsverteilung – Erschließung OT Travemünde im Bestand

2.3 Leistungsfähigkeiten Planfall Analyse 2021

Die verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und der anbaufreien Strecke B75 erfolgte auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015).

2.3.1 Knotenpunkte

Als maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ist nach dem HBS 2015 die *mittlere Wartezeit der Kfz* herangezogen worden. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) für die einzelnen Verkehrsströme im Wertebereich A…sehr gut bis F…ungenügend (überlastet) beschrieben.

Tabelle 1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte

QSV	Wartezeiten am Knotenpunkt (bzw. Sättigungsgrad x)				Beschreibung des Verkehrsablaufs	
	mit LSA		ohne LSA			
	Kfz	Rad1 / Fuß	Kfz / Rad2	Rad3 / Fuß		
A	≤ 20s	≤ 30s	≤ 10s	≤ 5s	sehr gut	nahezu keine Behinderungen; sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 35s	≤ 40s	≤ 20s	≤ 10s	gut	geringe Beeinflussung der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge
C	≤ 50s	≤ 55s	≤ 30s	≤ 15s	zufrieden-stellend	spürbare Wartezeiten; geringe, kurzzeitige Staubildungen
D	≤ 70s	≤ 70s	≤ 45s	≤ 25s	ausreichend	höhere Wartezeiten, Staubildung; noch stabiler Verkehrszustand
E	> 70s	≤ 85s	> 45s	≤ 35s	mangelhaft	Kapazität wird erreicht: hohe Wartezeiten, ständig zunehmender
F	x ≥ 1	> 85s	x ≥ 1	> 35s	ungenügend	Überlastung: sehr hohe Wartezeiten, ständig zunehmender Stau

Nachfolgend aufgeführte netzbedeutende Knotenpunkte wurden zur Leistungsfähigkeitsprüfung aller Planfälle herangezogen:

- KP01 Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße LSA (BÜSTRA)
- KP02: B75 (Gneversdorfer Weg) / Howingsbrook LSA
- KP03: B75 (Gneversdorfer Weg) / Moorredder LSA
- KP04: B75 (Gneversdorfer Weg) / Mühlenberg Vorfahrtgeregelt
- KP05: B75 (Gneversdorfer Weg) / Vogteistraße Vorfahrtgeregelt
- KP06: B 75 / Travemünder Landstr. /Torstraße LSA
- KP07: Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg LSA
- KP08: Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg Vorfahrtgeregelt
- KP11: K20 Travemünder L-Str. / B75 (Abfahrt Skandi) Vorfahrtgeregelt

2.3.2 Anbaufreie Strecke B75

Zur Beurteilung der Verkehrsqualität (QSV) im Bereich des anbaufreien Streckenabschnittes der B75 wird die *Verkehrsdichte* als Kriterium zur Einordnung herangezogen – ebenfalls nach HBS 2015. Es gelten folgende Grenzwerte (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für anbaufreie Strecken

QSV	einbahnig zwei- und dreistreifige Straßen	zweibahnig vierstreifige Straßen	Beschreibung des Verkehrsablaufs	
	fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte k_{FS} [Kfz/km]	richtungsbezogene Verkehrsdichte k [Kfz/km]		
A	≤ 3 Kfz/km	≤ 9 Kfz/km	sehr gut	geringe Verkehrsdichte, selten gegenseitige Beeinflussung von Kraftfahrern
B	≤ 6 Kfz/km	≤ 18 Kfz/km	gut	geringe Verkehrsdichte, Einflüsse durch andere Kfz treten auf u. beeinflussen das individuelle Fahrverhalten aber nur unwesentlich
C	≤ 10 Kfz/km	≤ 30 Kfz/km	zufriedenstellend	mittlere Verkehrsdichte, Geschwindigkeiten nicht mehr frei wählbar, Verkehrszustand stabil
D	≤ 15 Kfz/km	≤ 40 Kfz/km	ausreichend	hohe Verkehrsdichte, Interaktionen zwischen Kraftfahrern treten auf, Kolonnenfahrweise, individuelle Geschwindigkeitswahl eingeschränkt, Verkehrszustand noch stabil
E	≤ 20 Kfz/km	≤ 48 Kfz/km	mangelhaft	sehr hohe Verkehrsdichte, weitgehende Kolonnenbildung, Gefahr von Staubildung oder Stillstand, Verkehrszustand instabil, Kapazität der Strecke erreicht
F	> 20 Kfz/km	> 48 Kfz/km	ungenügend	Verkehrszuflüsse der Strecke übersteigen die Kapazität der Strecke, Stillstand / Stau / Stop-and-go-Verkehr als Folge, Strecke in betrachteter Richtung überlastet

2.3.3 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 3 entnommen werden. Die Anlage 05-0 gibt nochmal einen grafischen Überblick.

Tabelle 3 Übersichtstabelle QSV Analyse 2021

KP-Nr. + Strecke	QSV Analyse Planfall 2021	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	A	Keine Maßnahmen erforderlich
03	D	Keine Maßnahmen erforderlich
04	-	Keine Maßnahmen erforderlich
05	B	Keine Maßnahmen erforderlich
06	D	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	B	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Die Tabelle 3 zeigt, dass die Knotenpunkte im Analysefall unter den gegebenen Bedingungen leistungsfähig sind. Sie erreichen eine Qualitätsstufe zwischen QSV A und D.

Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 entnehmen Sie bitte der Anlage 06-1 bis 06-10.

3 Prognose-Nullfall 2035

3.1 Verkehrsmengen

Die Verkehrsprognose generiert sich aus der allg. verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung. Die Straßenverkehrsentwicklung des Hafens wurde gemäß Hafenentwicklungsplan berücksichtigt.

Bezüglich Mehrverkehre durch in der Umsetzung befindliche oder zeitnah zu realisierende Bauprojekte in Travemünde wurden von der Hansestadt Lübeck folgende Werte zur Verfügung gestellt:

- Neue Teutendorfer Siedlung: 1.659 Kfz / 24h
- Howingsbrook: 1.468 Kfz / 24h
- Fischereihafen/Baggersand: 1.752 Kfz / 24h
- Priwall (umgesetzt): 1.648 Kfz / 24h
- Wohnen Am Kurpark (umgesetzt): 235 Kfz / 24h
- Aja Hotel (einschl. Apartment; umgesetzt): 1.428 Kfz / 24h

Summe: 6.722 Kfz / 24h

Mit diesen Verkehrszuwächsen aus den geplanten bzw. umgesetzten städtebaulichen Entwicklungen in Travemünde ergibt sich der in Anlage 02 dargestellte Prognose-Nullfall für das Straßenverkehrsnetz. Die stärksten Verkehrszunahmen sind in den Straßen Howingsbrook (+42%), Paul-Brümmer-Straße (+41%), Vogteistraße (+33%) und Gneversdorfer Weg (+27%) zu erwarten.

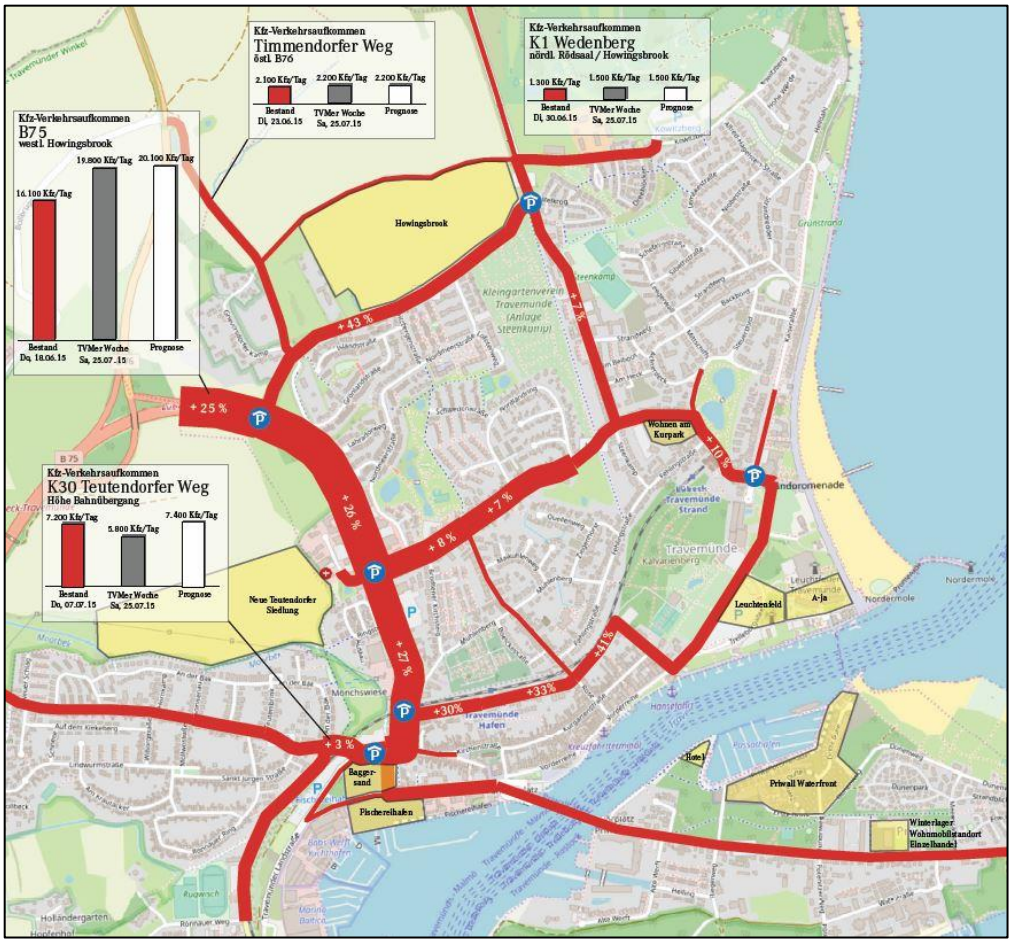


Abbildung 5 Verkehrsmengensteigerung mit städtebaulichen Vorhaben bis 2035

Im Vergleich zum Planfall Analyse 2021 erhöhen sich die Verkehrsbelastungen im Zuge der B75 am deutlichsten im anbaufreien westlichen Abschnitt bis zum Anschluss an die B76 um etwa 60%. Im weiteren Verlauf der B75 nimmt der Belastungszuwachs bis auf 12% ab. Die Verkehrsverteilung bzgl. der Erschließung des Ortsteils verändert sich ggü. dem Bestand nur geringfügig. Die zuvor beschriebene Verteilung weist darauf hin, dass die B75 im Abschnitt des Untersuchungsraumes im Wesentlichen eine Erschließungsfunktion für den Ortsteil Travemünde übernimmt, die in den Spitzenstunden, insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr überwiegt, während im Verlauf des Tages eine Verlagerung höherer Anteile auf den Binnenverkehr stattfindet. Einen Durchgangsverkehr gibt es nur in sehr geringer Größe, ca. 5%.

Ein Auszug der gesteigerten DTV-Werte für den Prognose-Nullfall 2035 ist in Abbildung 6 dargestellt. Die Anlage 03-0 zeigt den gesamten Untersuchungsbereich.

Die deutliche Zunahme des Verkehrs auf der B75 weist darauf hin, dass leistungsfähige Straßenverbindungen trotz Mehrwegen bevorzugt genutzt werden.

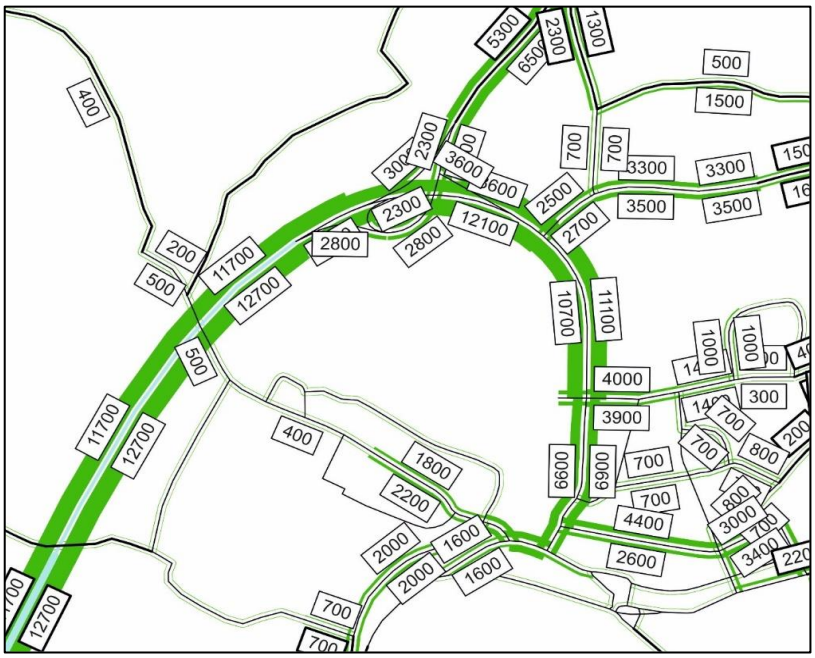


Abbildung 6 Auszug DTV-Belastung Prognose Nullfall 2035 (P0)

3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall 2035

Die Untersuchungen zur Variante 0 beziehen sich auf die Prüfung der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität der bestehenden Verkehrsanlagen – Strecken und Knotenpunkte – im Untersuchungsgebiet für den Prognose-Nullfall 2035, d.h. unter Einbeziehung der städtebaulichen Entwicklungen gemäß Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck **[2]**.

Die überschlägige Bemessung und verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erfolgt auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015). Zur Bewertung der Verkehrsabwicklung wird das Programmsystem LiSA+ verwendet.

3.2.1 Knotenpunkte / Anbaufreie Strecke B75

Maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung der Verkehrsabwicklung ist nach dem HBS die mittlere Wartezeit der Kfz und die maximale Wartezeit der Fußgänger und Radfahrer. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) für die einzelnen Verkehrsströme im Wertebereich A…sehr gut bis F…ungenügend (überlastet) beschrieben.

3.2.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung können der Tabelle 4 oder Anlage 05-1 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B 75 können der Anlage 07-1 bis 07-10 entnommen werden.

Tabelle 4 Übersichtstabelle QSV P0

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose-Nullfall 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	C	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	D	Keine Maßnahmen erforderlich
07	C	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Insgesamt wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen auch mit der städtebaulichen Entwicklung im Wesentlichen ausreichend leistungsfähig sein werden. Erkennbar ist generell eine Abnahme der Verkehrsqualität der untersuchten Knotenpunkte um eine Leistungsstufe. Soll heißen, weitere zukünftige verkehrsrelevante Strukturentwicklungen können zur Überschreitung der Leistungsfähigkeit führen.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und/oder durch bauliche Erweiterungen leistungsfähig gestaltet werden **[3]**.

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord QSV C, i. Ri. Süd QSV B (s. Anlage 05-1).

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Mehrbelastung der B75, also eine Verlagerung auf die Straße mit der größten Verkehrskapazität.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Bestand (Planfall Analyse) nicht.

Durch die Gesamteinschätzung kommen wir zur Erkenntnis, dass aus verkehrlicher Sicht keine 2. Anbindung des OT Travemünde erforderlich wird, da durch Maßnahmen im Bestand eine ausreichende Verkehrsqualität im bestehenden Verkehrsnetz gewährleistet werden kann.

3.2.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Eine Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt nach BNatSchG erfolgte nicht. Die Verkehrsführung der Variante 0 entspricht dem Status quo und erzeugt demnach keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden naturschutzrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Insofern ist die Variante aus umweltrechtlicher Sicht genehmigungsfähig.

3.2.4 Flächeninanspruchnahme

Die geringfügigen Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen beanspruchen keine zusätzlichen Flächen.

3.2.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen bezieht sich auf den Knotenpunkt KP03 Gneversdorfer Weg / Moorredder und besteht im Wesentlichen aus Fahrbahnmarkierungsarbeiten und Programmänderungen der LSA.

3.2.6 Kosten

Die Kosten für die Maßnahmen am Knotenpunkt KP03 belaufen sich auf ca. 0,20 Mio EUR.

4 Prognose-Planfall 2035

Im Rahmen der Prüfung des Prognose-Nullfalls konnte festgestellt werden, dass eine zweite Verkehrsanbindung Travemündes aus verkehrlicher Sicht eigentlich nicht erforderlich ist. Gemäß politischem Auftrag wird dennoch ein Variantenvergleich für den Fall einer gewünschten zweiten Verkehrsanbindung durchgeführt. Der Prognoseplanfall wird in 5 Grundvarianten + 2 Untervariante untersucht. Ergänzend werden die vorlaufenden Untersuchungen der HL zu Maßnahmen der Leistungsfähigkeitsverbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit an bedürftigen Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt:

Verkehrsuntersuchung zur Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg **[8]**

- Verbindungsspange zwischen Gneversdorfer Weg – Teutendorfer Weg
- Errichtung BÜSTRA-Anlagen an den KPen Vogteistraße / Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße (gemäß Mobilitätskonzept)
- Verkehrstechnische Änderungen am KP Gneversdorfer Weg / Torstraße (Fahrstreifenreduzierung LA, Zufahrt B75 Nord)

Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung B-Plan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ **[9]**

- Nachweis leistungsfähiger Anschluss an Travemünder Landstraße ohne weiteren Maßnahmenbedarf

Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde **[3]**

- Nachweis leistungsfähiger Verkehrsanschluss am Knoten Gneversdorfer Weg / Moorredder

Folgende Varianten werden untersucht:

- **Variante 1:** Verkehrsführung über Travemünder Landstraße / Hafen bis Teutendorfer Weg
  - A / B: Untervarianten über Skandinavienkai bzw. Skandinavienallee
- **Variante 2:** Verkehrsführung über Verbindungsstraße (neu) zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- **Variante 3:** Verkehrsführung über Rönnauer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße; Ausbau Straße und Anschlussknotenpunkte
- **Variante 4:** Verkehrsführung über Teutendorfer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße; Ausbau Anschlussknotenpunkte
- **Variante 5:** Verkehrsführung über Ivendorfer Landstraße zwischen B75 und Teutendorfer Weg; Ausbau höhenfreier Anschluss an K20

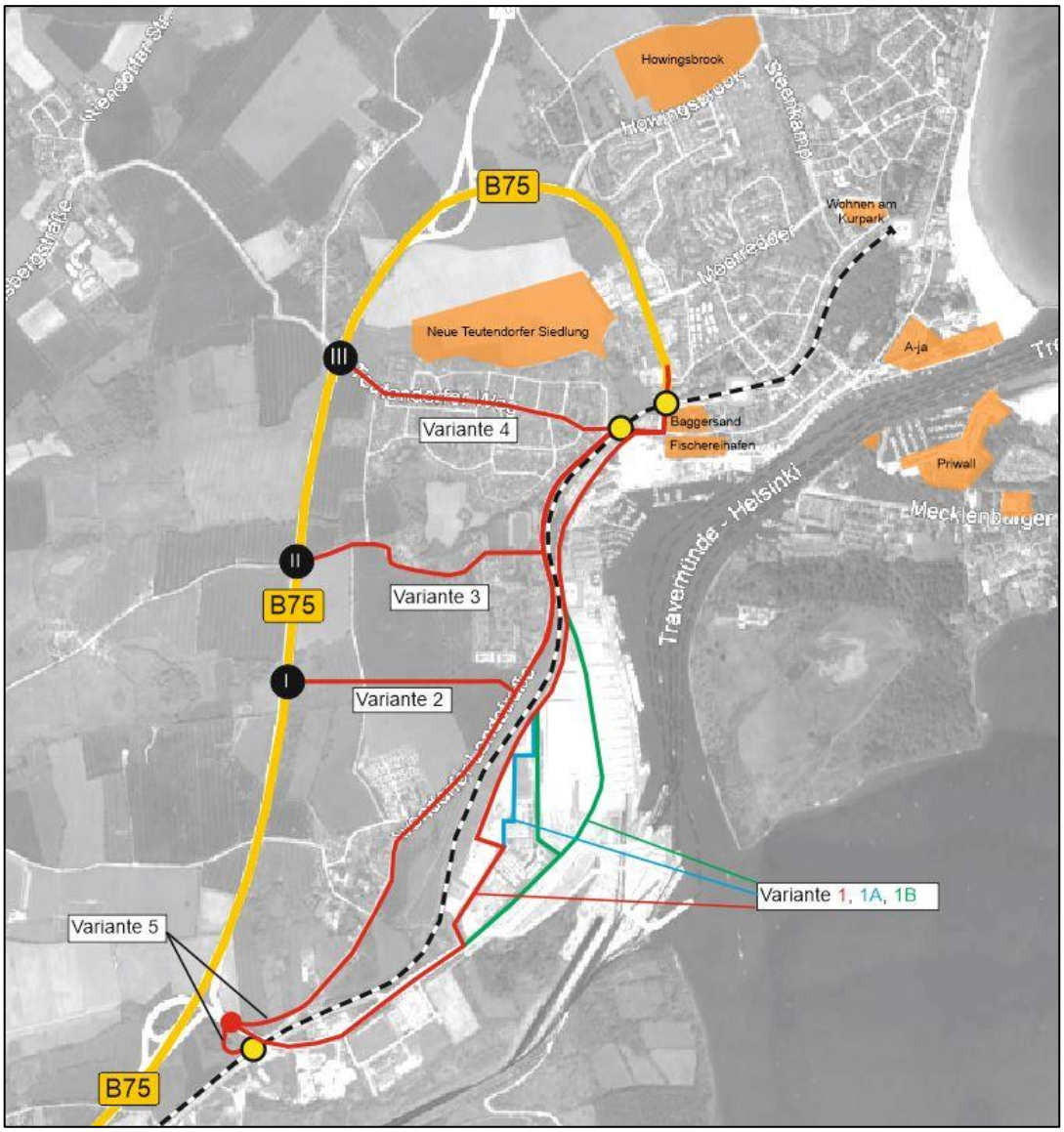


Abbildung 7 Varianten 1 bis 5, 2. Anbindung OT Travemünde

4.1 Variante 1 – K20 / Travemünder Landstraße / Hafen

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über die Travemünder Landstraße durch den Hafen dar (vgl. Abbildung 8). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 erfolgt über das Bestandsbauwerk an der Abfahrt Ivendorf und verläuft über den Anschlussknotenpunkt, die K 20, Travemünder Landstraße und Skandinavien-Allee bis zum Kreisel auf bestehenden Fahrbahnen. Ab dem Kreisel wird eine neue Straßenverbindung parallel zum künftigen Nordbahnhof bis zur Wiedereinbindung in die Straße Am Skandinavienkai (Hafenplatz) erforderlich.

Die Anbindung durchquert das Gebiet des Terminals Skandinavienkai. Derzeit ist es dem öffentlichen Verkehr verboten das Hafengebiet zu passieren. Der öffentliche Verkehr wird vom Hafengebiet ausgeschlossen, da es als ISPS-Bereich besonderen internationalen Bestimmungen nach SOLAS unterliegt. Ziel des „International Ship and Port Facility Security Codes“ ist die Gefahrenabwehr auf Seeschiffen und in Seehäfen. Diesen Maßgaben folgend ist dieser sogenannte Sicherheitsbereich nur für Personen und Fahrzeuge passierbar, die für ein im Hafen ansässiges Unternehmen tätig sind oder nachweislich zur Besatzung oder Passagieren eines Schiffes zählen. Die derzeitig durch den Sicherheitsbereich führenden Buslinien 30, 31 und 40 stellen eine absolute Besonderheit und Ausnahme dar, die auf entsprechenden Sondergenehmigungen beruht. Bspw. ist es Businsassen nicht möglich, das Fahrzeug im ISPS-Bereich zu verlassen und sich unbefugt in ihm aufzuhalten.

Diese Maßgabe, dass unberechtigte Personen vom ISPS-Bereich ausgeschlossen werden, kann bei Führung einer öffentlich gewidmeten Straße durch das Hafengebiet nicht gewährleistet werden. Im Fall von Verkehrsstörungen kann nicht garantiert werden, dass unbefugte Privatpersonen sich im Hafenbereich unerlaubt bewegen. Des Weiteren kann die Vorbeugung von Manipulation durch Dritte / Unbefugte an Hafenanlagen, Schiffen oder Ladung nicht mehr gewährleistet werden.

Außerdem wirkt sich eine Trasse durch das Hafengebiet nachteilig auf die Schaffung und Errichtung des Güterbahnhofes Nord inkl. seiner Bahnhaltepunkte aus. Die Bahnhaltepunkte verbessern die fußläufige Erschließung des Hafens - ein Vorteil für Fährpassagiere als auch im Hafen tätige Arbeitskräfte. Des Weiteren wäre die zukünftige wirtschaftliche Weiterentwicklung des Hafens gestört bzw. nur noch schwer möglich.

Die Führung einer öffentlich gewidmeten Straßenverbindung durch den internationalen Sicherheitsbereich stellt sich in seiner Genehmigungsfähigkeit als äußerst kritisch dar. Eine plangleiche Straßenverbindung hätte zur Folge, dass das ISPS-Gelände in mindestens 2 voneinander getrennte Bereiche geteilt wird, was den Transport von Gütern zwischen Lagerflächen im Westen und der Kaikante im Osten mehrfach unterbrechen und stören würde. Der Einsatz einer LSA bzw. Schrankenanlage oder anderer Verkehrsleitsysteme zur Regelung des öffentlichen und logistischen Verkehrs ist im Sinne der Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes nicht umsetzbar.

Demnach wird eine plangleiche Trasse durch den Hafen als nicht bzw. sehr schwer umsetzbar eingeschätzt. Das Gleiche gilt für eine Trasse in planfreier Bauweise, deren Nutzen-Kostenbetrachtung keine Wirtschaftlichkeit nachweisen lässt. Durch richtliniengebundene Entwurfskriterien und dem damit verbundenen Flächenbedarf aufgrund der entstehenden Rampenlängen wird die Realisierung westl. als auch östl. der Bahnanlagen kritisch gesehen, um den Höhenunterschied zu überwinden. Flächenbedarf und baulicher Aufwand sind somit kostenintensiv und stehen dem Nutzen entgegen.

Zur Verdeutlichung wird auf die Abbildung 9 verwiesen. Hier ist der Konflikt zwischen der angenommenen Trasse und dem Querverkehr (Logistik) deutlich sichtbar.

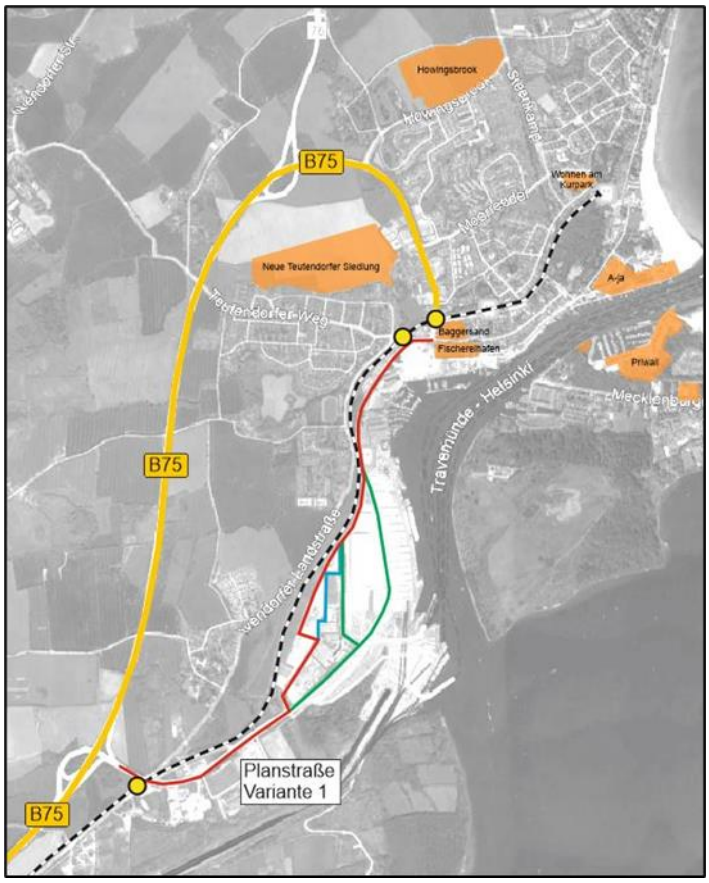


Abbildung 8 Variante 1 (rot)

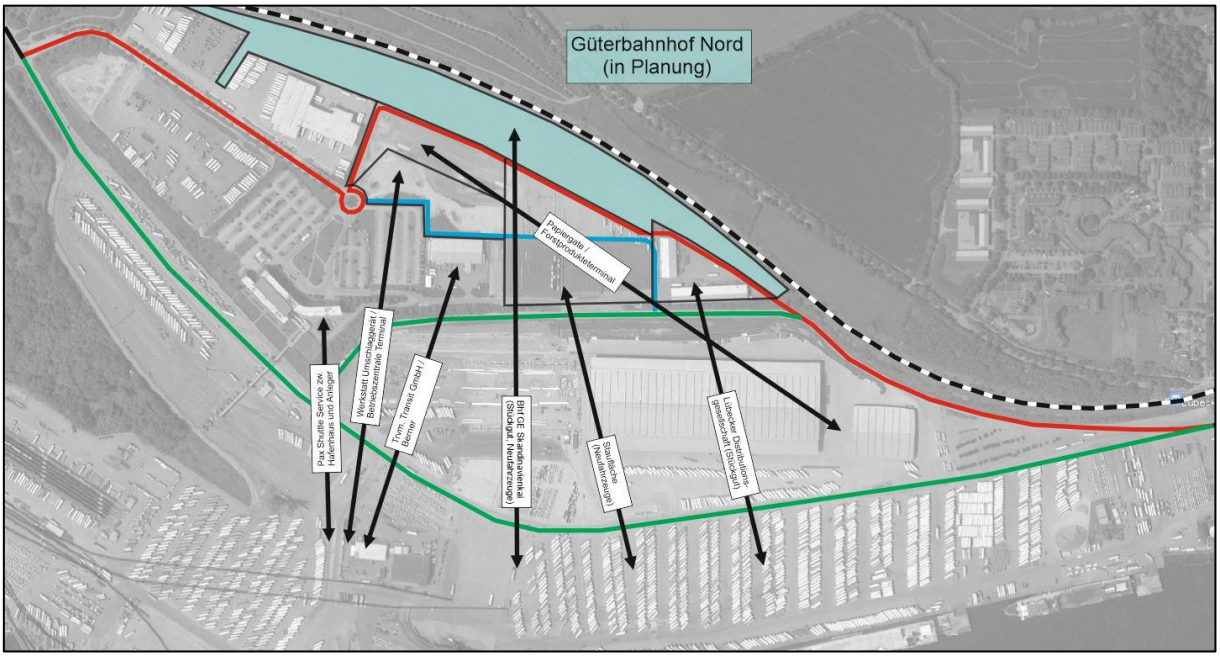


Abbildung 9 Logistik- / Umschlagsbeziehungen innerhalb des Hafenbereiches / ISPS-Bereiches

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 erfährt die B75 im westlichen planfreien Abschnitt eine Entlastung um ca. 20%, die von der Travemünder Landstraße im Verlauf der Hafendurchquerung aufgenommen wird. Die Verkehrsverteilung hinsichtlich der Erschließung der Teilbereiche Travemündes verändert sich entsprechend des kürzeren Fahrweges. D.h., die nördlichen Gebiete

Gneversdorf und Howingsbrook werden eher über den nördlichen Anschluss der B75 und die südlichen Gebiete wie Hafen, Alt-Travemünde und Baggersand werden von Süden her erschlossen (s. Anlage 04-1).

Die Verkehrsaufteilung zwischen Quelle-Zielverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nicht oder nur unmaßgeblich.

4.1.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1

Im Planfall Variante 1 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.1.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Eine Übersicht der Leistungsfähigkeiten kann der Tabelle 5 oder Anlage 05-2 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 08-1 bis 08-10.

Tabelle 5 Übersichtstabelle QSV P1

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 1 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	C	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßn.
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	E → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßn.
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	C	Keine Maßnahmen erforderlich
08	B	Keine Maßnahmen erforderlich
11	B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es kann festgestellt werden, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 1 ausreichend leistungsfähig sein werden.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes führt zu einer Entlastung der B75, welche kapazitiv im Prognose Nullfall Reserven aufweist. Es bedeutet also eine Verkehrsverlagerung weg von der Straßenverbindung mit der größten Verkehrskapazität, die noch Reserven aufweist.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung an den Knotenpunkten KP03 B75 / Moorredder und KP05 B75 / Vogteistraße. Beide Knotenpunkte können durch Änderungen an der LSA-Programmierung und/oder Fahrbahnmarkierungen bzw. durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

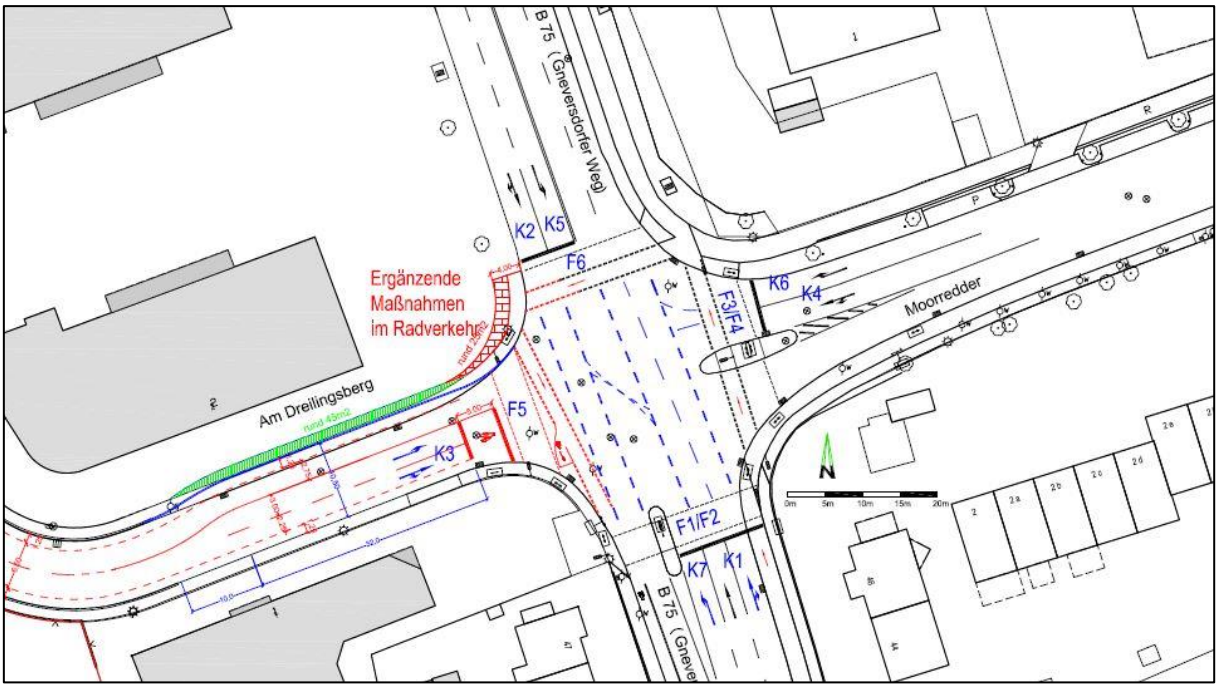


Abbildung 10 Planung KP03 (Quelle: T+T-Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; in beiden Richtungen mit der Stufe QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Mehrbelastung der B75, also eine Verlagerung auf die Straße mit der größten Verkehrskapazität.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur sehr gering.

Nach der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung kommen wir zur Erkenntnis, dass die Variante 1 einer 2. Anbindung des OT Travemünde wirkungsvoll wäre.

Die Anlage einer öffentlich gewidmeten Straßenverbindung durch den internationalen Sicherheitsbereich „ISPS“ stellt sich nach erster Einschätzung dagegen als schwer bis nicht genehmigungsfähig dar. Hierzu bedarf es einer gesonderten Untersuchung. Unabhängig von der baulichen Lösung würde eine öffentlich genutzte Straßenverbindung zu unverhältnismäßigen Eingriffen in die Hafenflächen und den Logistikbetrieb führen. Alle weiteren Planungen zur Entwicklung des Hafens würden davon negativ betroffen und nicht mehr umsetzbar sein.

Die Betriebsflächen müssten verlagert und aufwendig an den Bestand des Hafens angebunden werden. Sowohl der hohe Flächenbedarf für die dadurch erforderliche Hafenerweiterung als auch die damit verbundenen Kosten sind hinsichtlich einer Nutzen-Kosten Bewertung nicht darstellbar.

Insofern wird von einer 2. Anbindung Travemündes durch den Hafen komplett abgeraten.

4.1.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 1 erzeugt keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden naturschutzrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Insofern erscheint die Variante aus umweltrechtlicher Sicht genehmigungsfähig. Allerdings muss gesagt werden, dass die daraus folgende Verlagerung

von Logistikflächen und Transportwegen Ausweichflächen benötigt, die wiederum zu einer umweltbelastenden Betroffenheit führen. Hier ist die Genehmigungsfähigkeit der angedachten Ausweichflächen in einer gesonderten Untersuchung zu ermitteln.

4.1.4 Flächeninanspruchnahme

Bei Errichtung einer öffentlich nutzbaren Straßenverbindung durch den Hafen (Querung des ISPS-Bereiches) entsteht ein Flächenbedarf von ca. 5.600 m^2 für den Straßenneubau.

Der Flächenbedarf für eine Verlagerung der bestehenden Hafen- und Logistikbereiche beträgt dagegen etwa 13 ha. Dies müsste durch Eingriffe in den freien Landschaftsraum erfolgen, der in der näheren Umgebung naturschutzrechtlich hochgradig sensibel eingestuft ist.

4.1.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen für den Fall der ISPS-Schleuse besteht im Straßenneu- und Ausbau und ggf. Knotenpunktanpassungen. Bei einer Verlagerung der Hafen- und Logistikflächen müssen Hafenersatzflächen einschließlich der erforderlichen Infrastruktur und Gebäude hergestellt werden.

Die Baumaßnahmen an den Verkehrsanlagen umfassen den Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

4.1.6 Kosten

Die Kosten für die Maßnahmen der Errichtung einer Straßenverbindung durch das bestehende Hafengelände belaufen sich auf ca. 1,15 Mio EUR, die der Herstellung von Ersatzflächen auf geschätzte 20 Mio EUR. Die Gesamtkosten werden damit auf mindestens 21,15 Mio. € geschätzt.

4.2 Variante 1A / B

Die Untervarianten 1A und 1B verlaufen von der B75 AS Süd kommend bis zum Knotenpunkt Travemünder Landstraße / Skandinavienallee identisch zur Variante 1. Die weitere Verkehrsführung A folgt dann der Travemünder Landstraße, östlich des Forstprodukteterminals bis zur nördlichen Hafenausfahrt (Travemünder Landstraße), bzw. in Verkehrsführung B westlich des Forstprodukteterminals bis zur Hafenausfahrt Travemünder Landstraße.

Die verkehrliche / verkehrstechnische Bewertung der Untervarianten 1A / 1B entspricht grundsätzlich der Variante 1.

Die Problematik einer abgeänderten Führung der Straßenverbindung durch das Hafengebiet unterscheidet sich nicht von der Variante 1. Die für Variante 1 getroffene Einschätzung einer fehlenden Genehmigungsfähigkeit gelten aus hafenwirtschaftlichen, sicherheitstechnischen und naturschutzrechtlichen Gründen gleichermaßen. Es wird von den Untervarianten 1A und 1B abgeraten.

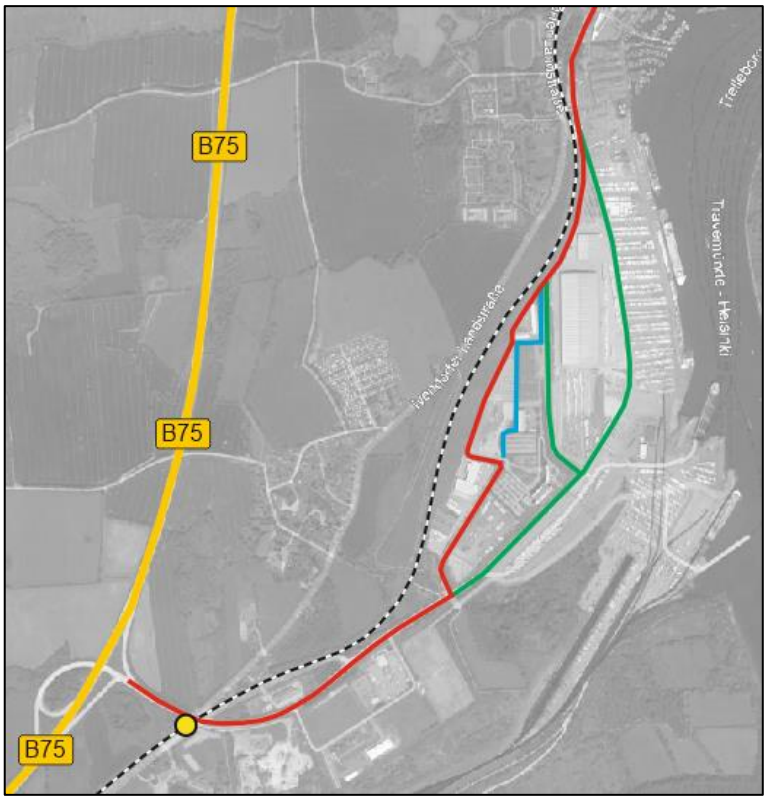


Abbildung 11 Untervarianten 1A (blau) und 1B (grün)

4.2.1 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 1 A, 1 B erzeugt keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Aus umweltrechtlicher Sicht sind diese beiden Untervarianten grundsätzlich genehmigungsfähig, ziehen aber den Erwerb von Ausweichflächen nach sich, da neue Flächen für Umschlags- und Lagerungsleistungen erschlossen werden müssen. Es wird von einer erschwerten Genehmigungsfähigkeit für die angedachten Ausweichflächen im Südosten des Hafengebiets ausgegangen. Eine konkrete Einschätzung einer möglichen Genehmigungsfähigkeit dieser Ausweichflächen kann nur eine zusätzliche Umweltbetrachtung zeigen.

4.2.2 Flächeninanspruchnahme

Für die Errichtung einer öffentlich nutzbaren Straßenverbindung entsteht ggü. der Variante 1 ein geringerer Flächenbedarf von ca. 1.000 m^2 für den Straßenausbau (ausschließlich Hafenflächen).

Der Flächenbedarf für eine Verlagerung der bestehenden Hafen- und Logistikbereiche beträgt etwa 13 ha. Dies müsste durch Eingriffe in den freien Landschaftsraum erfolgen. Dieser ist in der näheren Umgebung naturschutzrechtlich hochgradig sensibel.

4.2.3 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen für den Fall der Verkehrsführung in einer ISPS-Schleuse besteht im Straßenausbau und ggf. Knotenpunktanpassungen. Bei einer Verlagerung der Hafen- und Logistikflächen müssen Hafenersatzflächen einschließlich der erforderlichen Infrastruktur und Gebäude im gleichen Umfang der Variante 1 hergestellt werden.

4.2.4 Kosten

Die Kosten betreffen die Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen und werden auf ca. 0,8 Mio. EUR geschätzt. Kosten für Grunderwerb entstehen nicht. Die Kosten für die Herstellung von Ersatzflächen incl. Infrastruktur belaufen sich auf geschätzte 20 Mio. EUR. Aufaddiert ergibt sich in Summe ein geschätzter monetärer Aufwand von 20,8 Mio. EUR.

4.2.5 Gesamtbewertung Varianten 1, 1A & 1B

Die Erschließung des OT Travemünde durch eine 2. Anbindung über den Hafen würde zu einer veränderten Verkehrsverteilung mit deutlichen Entlastungseffekten auf der B75 und der Ivendorfer Landstraße führen. Die Neuverteilung stellt sich so dar, dass die südlichen Bereiche des Ortsteils überwiegend über die Hafenverbindung und der nördliche Bereich weiter über die B75 erschlossen werden. Da der Hauptverkehrsanteil Travemündes der Kategorie Quelle-Ziel-Verkehr angehört und der Durchgangsverkehr kaum eine Rolle spielt, kann es im Ortskern nicht zu Entlastungen kommen. Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsermittlungen der netzrelevanten Knotenpunkte verbessert sich zwar die Verkehrsqualität im Vergleich zum Prognose-Nullfall, die Anbindung ist aber wegen ausreichender Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz nicht erforderlich. Die festgestellten Schwachstellen am Knotenpunkt Moorredder lassen sich durch verkehrstechnische Maßnahmen abstellen.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante (incl. Var. 1A + 1B) im Vergleich eine deutliche Empfehlung bekommen. Dagegen sprechen 2 gewichtige Gründe. Zum einen ist nach Einschätzung des Prognose-Nullfalls bereits klar, dass eine 2. Anbindung Travemündes nicht erforderlich ist, zum anderen ist es nach bestehender rechtlicher Grundlage und fehlender Wirtschaftlichkeit nicht umsetzbar, eine öffentliche Straße durch die ISPS-Zone des Hafens zu führen bzw. Hafenersatzflächen zur Aufhebung des Sicherheitsstatus zu schaffen.

Hierzu müsste außerdem ein Planänderungsverfahren des Flächennutzungsplans durchgeführt werden, welches eine Flächenneudefinierung und Umwidmung der Flächennutzung umfasst. Planänderungsverfahren sind erfahrungsgemäß zeit- und kostenintensiv.

Es kann gesagt werden, dass die verkehrlich entlastenden Effekte der Variante 1, 1A oder 1B in keinem Verhältnis zum Aufwand eines Planänderungsverfahrens stehen und auch nicht als Argumentationsgrundlage genutzt werden sollten.

4.3 Variante 2 – B75 / Planstraße / K2

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über eine neue Trasse (i. W. Planstraße) südlich der Ostseestraße dar (vgl. Abbildung 12). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 wird über einen neuen Anschlussknotenpunkt realisiert. Die Variante 2 verläuft somit über den neuen Anschlussknotenpunkt B 75, die neue Verbindungsstraße und die Ivendorfer Landstraße.

Aufgrund der Bedeutung der B 75 im Landstraßennetz wird der Straße im Abschnitt des Untersuchungsraumes mindestens die Verbindungsfunktionsstufe I mit großräumiger Wirkung zugeordnet (LS I). Insofern ist der Anschluss an die B 75 mit einem höhenfreien Knotenpunkt nach der Entwurfsklasse EKL 1 zu gestalten. Der östliche Anschluss an die Ivendorfer Straße kann in der Form höhengleiche Einmündung ausgeführt werden. Die Verkehrsführung setzt sich fort über die Ivendorfer Landstraße bis zum Teutendorfer Weg. Der nordgehende Abschnitt der Ivendorfer Landstraße weist teilweise eine Breite von < 6 m auf und sollte auf eine durchgehende Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m ausgebaut werden.

Zwischen den beiden Anschlussknotenpunkten liegen ausschließlich landwirtschaftliche Flächen. Hier muss ein Flächenerwerb entlang der angedachten Trasse vorgenommen werden. Die Variante 2 kreuzt die nord-süd-führende Verbindungsstraße zwischen Rönnauer Weg und Frankenkrogweg. Bei plangleicher Bauweise und Verknüpfung beider Verbindungsstraßen kann der Knotenpunkt als Kreuzung oder Kreisplatz ausgebildet werden.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 2 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B 75 von 16% im anschlussfreien Abschnitt, im innerörtlichen Abschnitt von etwa 18% und der Ivendorfer Landstraße im südlichen Abschnitt bis zur Einmündung der Planstraße von 16%. Eine Höherbelastung erfahren die Planstraße A um 100%, der nördliche Abschnitt der Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg um 100% und die Vogteistraße um 4%.

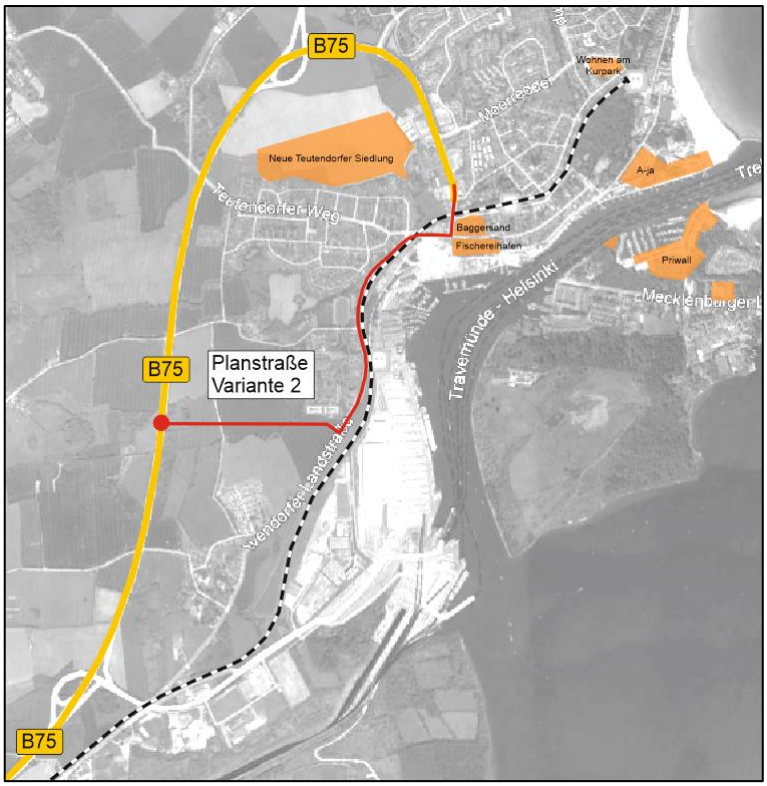


Abbildung 12 Variante 2 (rot)

4.3.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2

Im Planfall Variante 2 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.3.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Eine Leistungsfähigkeitsübersicht kann der Tabelle 6 oder Anlage 05-3 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunktenund der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 09-1 bis 09-10.

Tabelle 6 Übersichtstabelle QSV P2

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 2 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	Südwärts: B	Keine Maß,nahmen erforderlich
	Nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es kann festgestellt werden, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 2 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt teilweise zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten und der B75 (s. Anlage 04-2).

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung nur am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

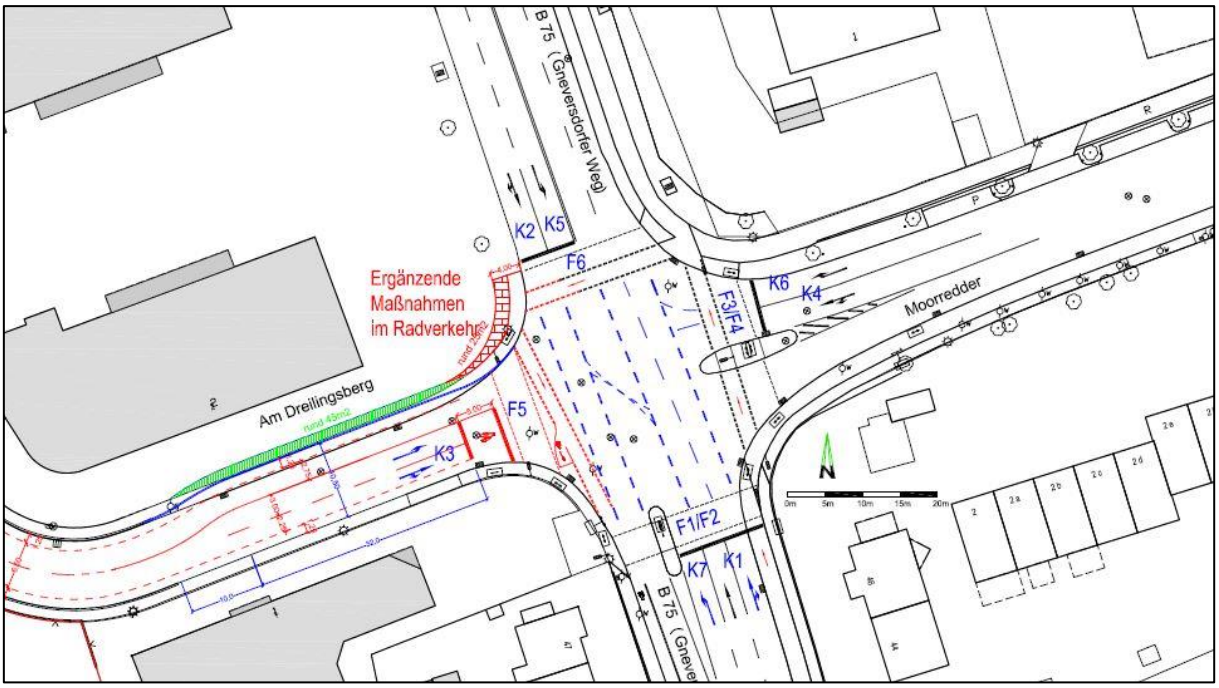


Abbildung 13 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf die Planstraße und die Ivendorfer Landstraße.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur geringfügig.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 2 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.3.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 2 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt erhebliche Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der große Flächenbedarf für die Anlage der neuen Planstraße incl. höhenfreier Anschluss an die B 75 führt im Variantenvergleich zur größten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung. Landwirtschaftliche Nutzflächen und Moorflächen würden Verkehrsflächen weichen müssen. Dagegen ist der Eingriff in Gehölzbestände gering. Hohe Kompensationsaufwendungen wären die Folge.

Insofern liegt für die Variante 2 aus umweltrechtlicher Sicht eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vor.

4.3.4 Flächeninanspruchnahme

Für den Straßen- und Knotenpunktneubau entsteht ein erheblicher Flächenbedarf von ca. 11 Tm^2 Größe. Der dafür erforderliche Grunderwerb betrifft zu 95% private und zu 5% öffentliche Flächen. Der Korridor für die Planstraße verläuft über landwirtschaftliche Nutzflächen und ist etwa 15 m

breit zu kalkulieren. Der Ausbau des höhenfreien Knotenpunktes sollte wegen des einseitigen Anschlusses der Planstraße an die B75 mit der Knotenpunktform „Trompete“ vorgesehen werden.

4.3.5 Bautechnischer Aufwand

Die zu errichtenden Verkehrsanlagen betreffen den höhenfreien Knotenpunkt an der B75 (vgl. Abbildung 14), den höhengleichen Knotenpunkt im Anschluss an die Ivendorfer Landstraße (Einmündung) und den Neubau der Planstraße. Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief-, Straßen- und Brückenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig einbezogen.

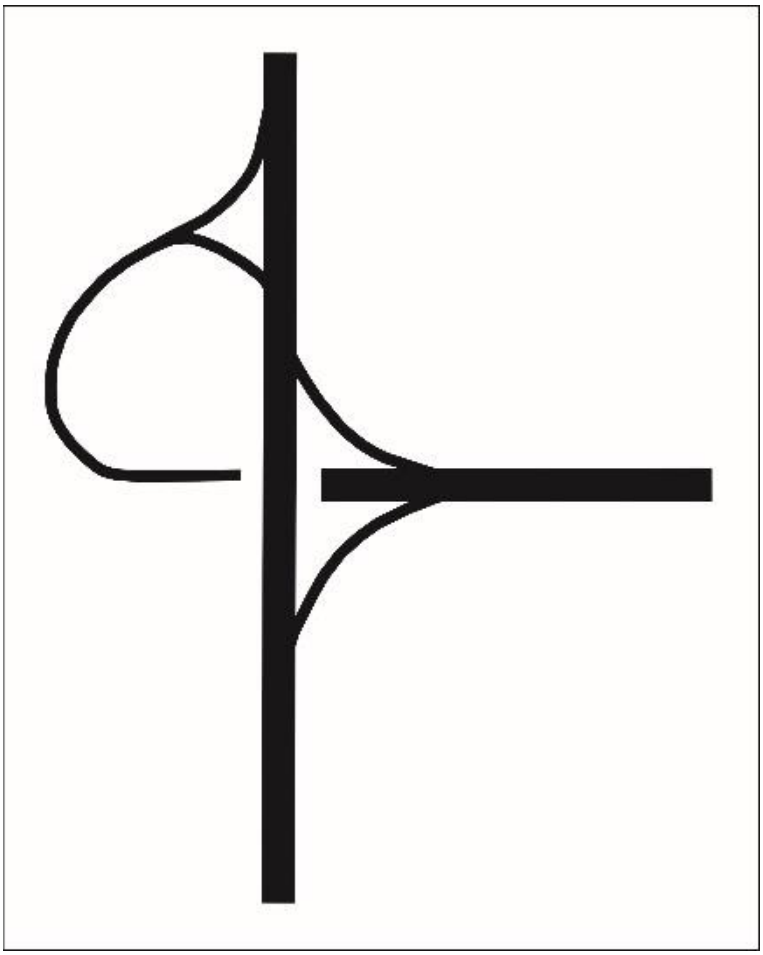


Abbildung 14 Systemskizze links- bzw. rechtsliegende Trompete (nach RAL)

4.3.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und Bau der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 4 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020.

4.3.7 Gesamtbewertung

Mit der Variante 2 stellt sich eine veränderte Verkehrsverteilung mit ggü. der Variante 1 geringeren Entlastungseffekten ein. Die B75 wird zwischen 16 und 18% entlastet, Verkehrsanteile, die die Ivendorfer Landstraße um fast 100% mehr und die Planstraße belasten. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen der Variante 1.

Das festgestellten Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 2 im Vergleich eine gute Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 2 für den Fall der Straßenführung über die neu zu bauende Planstraße nicht. Der Umwelteinfluss stellt sich als äußerst kritisch heraus, weshalb eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vorliegt. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am höchsten und betrifft landwirtschaftlich genutzte Privatflächen, deren Erwerbbarkeit zumindest in Frage steht. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der Planstraße und des höhenfreien Anschlusses an die B75 ist erheblich. Für den Grunderwerb fallen im Vergleich die geringsten Kosten an.

Im Variantenvergleich wird die schlechteste Gesamtbewertung erreicht.

4.4 Variante 3 – B75 / Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über die bestehende Straße Rönnauer Weg dar (vgl. Abbildung 15). Die gering klassifizierte Ortsverbindungsstraße wird über einen neu zu bauenden höhenfreien Knotenpunkt im Westen an die B75 angeschlossen. Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg.

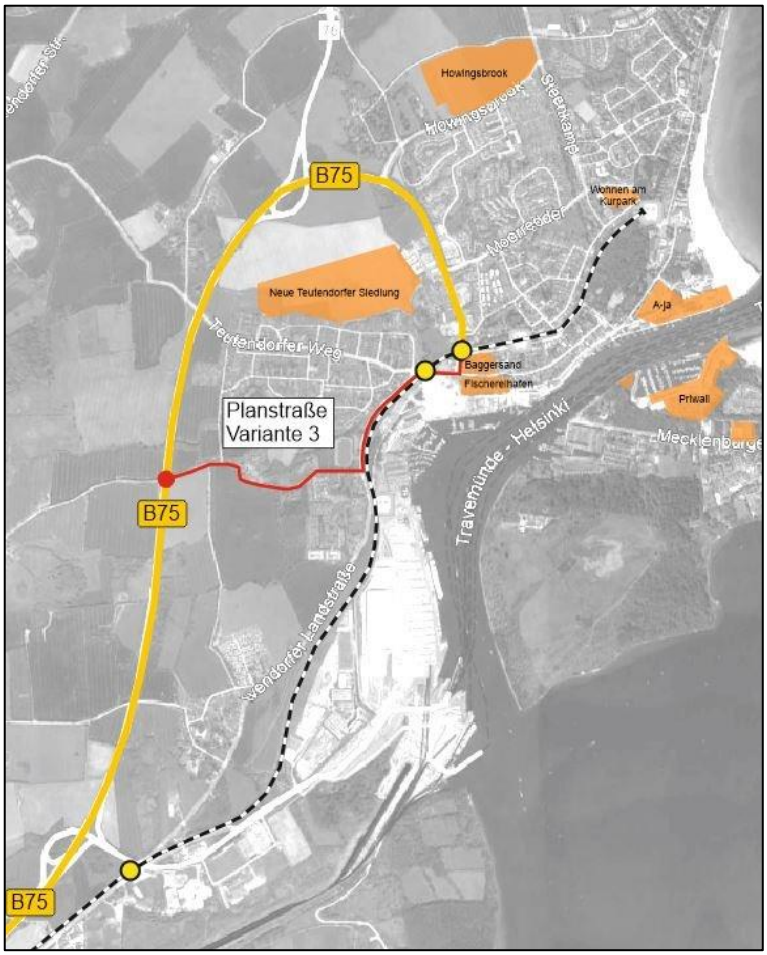


Abbildung 15 Variante 3 (rot)

Der höhenfreie Anschluss des Rönnauer Weges an die B75 ergibt sich aus der Einordnung der B75 in die Straßenkategorie mit der Verbindungsstufe I nach RAL 2012 (sh. Ausführungen Variante 2). Die bestehende Brücke über die B75 hat eine Fahrbahnbreite von 5 m und ist aus dem Grund nicht geeignet die Anforderungen des Straßenausbaus nach RAL in der Entwurfsklasse 3 (EKL3) zu erfüllen. Für den regelkonformen Anschluss an die B75 ist dann ein Neubau des Brückenbauwerks erforderlich.

Die vorhandene Fahrbahnbreite des Rönnauer Weges ist für das Vorhaben einer neuen Anbindung mit durchschnittlich 5 m nicht ausreichend und muss auf mind. 6,50 m ausgebaut werden. Da sich die Verkehrsbelastung im Planfall 3 dort etwa verdreifacht ist der vorhandene Ausbaugrad des Knotenpunktes Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße hinsichtlich der erforderlichen Leistungsfähigkeit zu prüfen und ggf. auszubauen.

Die Straßenverbreiterung des Rönnauer Weges um ca. 1,50 m führt zu Grunderwerb an privaten Flächen, die zurzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Das Gleiche gilt für den nordführenden Abschnitt der Ivendorfer Landstraße bis zum Knotenpunkt Teutendorfer Weg. Hier ist eine Verbreiterung von ca. 0,5 m auf 6,50 m Fahrbahnbreite durchzuführen. Die für den Ausbau zu erwerbenden Flächen sind z.T. öffentlich und privat gewidmet.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 3 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B75 von 15% im anschlussfreien Abschnitt und im innerörtlichen Abschnitt von etwa 17%. Eine Höherbelastung erfahren der Rönnauer Weg um über das Dreifache, der Teutendorfer Weg um ca. 10%, die Vogteistraße um 5% und der Teutendorfer Weg um 9%. Die verkehrlichen Effekte sind in Anlage 04-3 dargestellt.

4.4.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3

Im Planfall Variante 1 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.4.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 7 entnommen werden. In Anlage 05-4 sind die Leistungsfähigkeiten ebenfalls dargestellt. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der ausbaufreien Strecke B75 können der Anlage 10-1 bis 10-10 entnommen werden.

Tabelle 7 Übersichtstabelle QSV P3

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 3 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 3 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt nur zu geringen Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. Das wird damit begründet, dass der zentrale Ortsteil stets in gleicher Weise nur über die B75 / B76 bzw. über die Ivendorfer / Travemünder Landstraßen erschlossen werden kann. In der Variante 3 wird ein Teil des von Süden kommenden Verkehrs der B75 über den Rönnauer Weg in die zentrale Ortslage Travemündes geführt, der bisher der Bundesstraße folgend von Norden den OT erreicht.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung nur am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

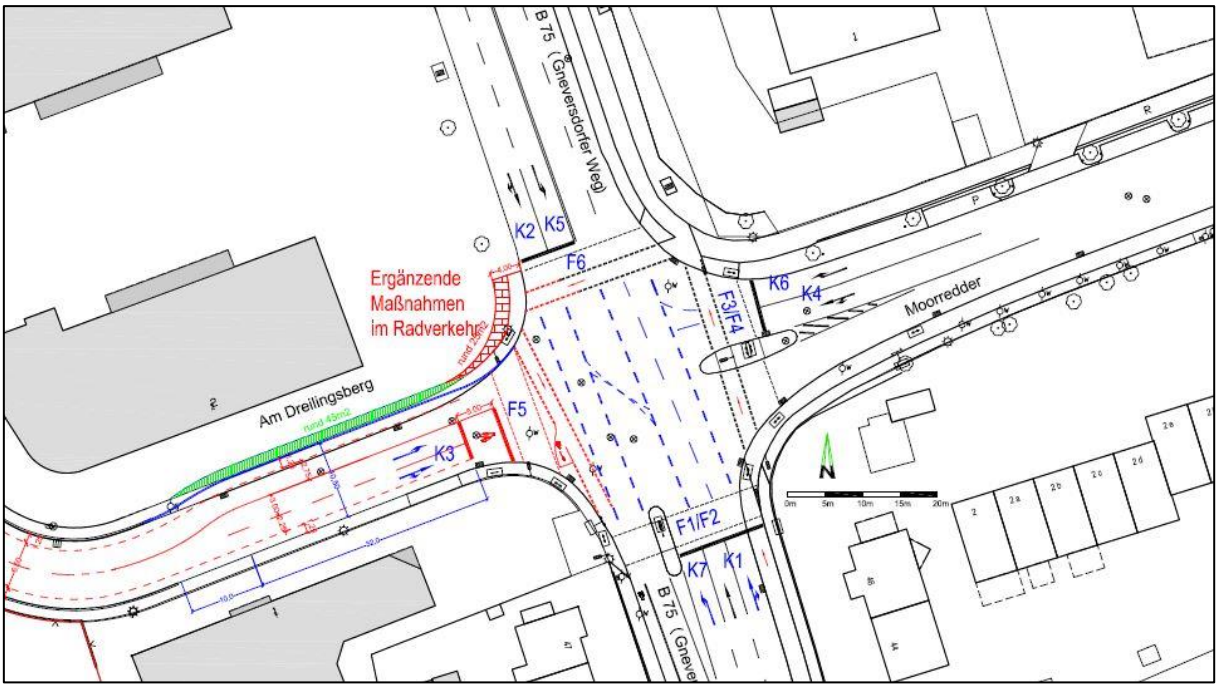


Abbildung 16 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf den Rönnauer Weg und die Ivendorfer Landstraße.

Das Gleiche gilt für den Durchgangsverkehr, der sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur wenig ändert.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 3 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.4.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 3 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt geringe Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der Flächenbedarf für den Ausbau der Verkehrsanlagen ist im Variantenvergleich am 2.-geringsten, was zu einer niedrigen mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverluste führt. Entsprechend klein sind die entstehenden Kompensationsaufwendungen.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine Genehmigungsfähigkeit vor.

4.4.4 Flächeninanspruchnahme

Für den Straßen- und Knotenpunktneubau entsteht ein Flächenbedarf von ca. 5 Tm^2 Größe. Der dafür erforderliche Grunderwerb betrifft zu 65% private und zu 35% öffentliche Flächen. Die Straßen Rönnauer Weg und Ivendorfer Landstraße müssen regelkonform aufgeweitet werden. Weiterer Flächenbedarf entsteht durch den Bau des höhenfreien Anschlusses an die B75 und des Ausbaus der bestehenden Einmündung Ivendorfer Landstraße.

4.4.5 Bautechnischer Aufwand

Die Variante 3 erfordert einen Ausbau des Rönnauer Weges von 5 m auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, eine Fahrbahnverbreiterung des nordgehenden Abschnitts der Ivendorfer Landstraße um ca. 0,5 m auf 6,50 m, den Ersatzneubau der Brücke über die B75 mit höhenfreiem Anschluss vorzugsweise mit der platzsparenden Bauform als Parallelrampenlösung (Holländerrampen) und den Ausbau des Knotenpunktes im Anschluss an die Ivendorfer Landstraße.

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief-, Straßen- und Brückenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

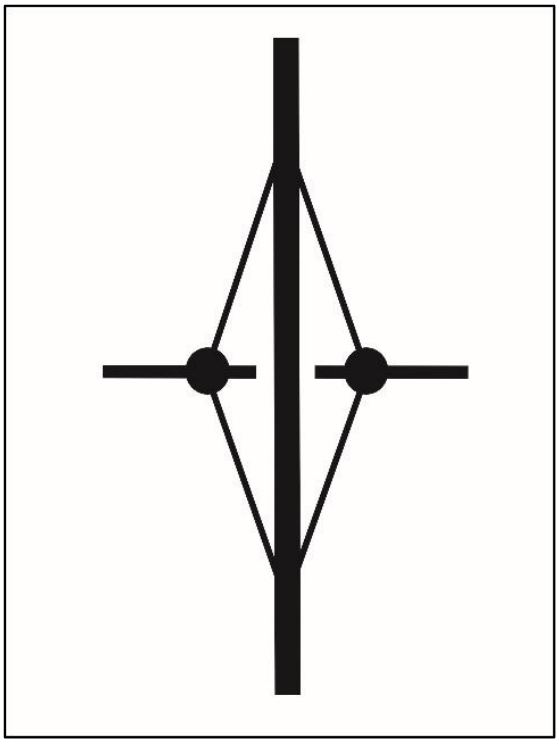


Abbildung 17 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.4.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und Bau der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 3,6 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.4.7 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverteilung der Variante 3 führt ggü. den Varianten 1 und 2 weiter abnehmenden Entlastungseffekten. Die Entlastung der B75 beträgt zwischen 15 und 17%; höher belastet werden der Rönnauer Weg, der Teutendorfer Weg und die Vogteistraße. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen denen der zuvor beschriebenen Varianten.

Das festgestellte Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden **[3]**.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 3 eine befriedigende Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien für die Variante 3 für den Fall der 2. Anbindung Travemündes über den auszubauenden Rönnauer Weges fallen differenziert aus. Der Umwelteinfluss stellt sich als gering heraus und ist genehmigungsfähig. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten noch sehr hoch und betrifft z.T. landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Der bautechnische Aufwand zur Herstellung des höhenfreien Anschlusses an die B75 und der Verbreiterung des Rönnauer Weges ist beträchtlich.

Im Variantenvergleich wird die 2.-schlechteste Gesamtbewertung erreicht.

4.5 Variante 4 – B75 / K30 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße

Die Variante 4 beinhaltet den Anschluss Travemündes von der B 75 über die bestehende Kreisstraße Teutendorfer Weg zum Ortskern (vgl. Abbildung 18). Derzeit verbindet die Kreisstraße K 30 den westlichen ländlichen Raum mit Travemünde und ist verkehrlich unbedeutend.

Eine Nutzung des Teutendorfer Weges im Sinne einer 2. Anbindung Travemündes erfolgt über einen neu zu bauenden höhenfreien Knotenpunkt im Bereich der bestehenden Brückenüberführung der B 75. Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Travemünder Landstraße ins Zentrum.

Der höhenfreie Anschluss des Teutendorfer Weges an die B 75 ergibt sich aus der Einordnung der B 75 in die Straßenkategorie mit der Verbindungsstufe I nach RAL 2012 (sh. Ausführungen Variante 2). Die bestehende Brücke über die B 75 hat eine Fahrbahnbreite von 6 m und ist für die weitere Nutzung gemäß der Anforderungen nach RAL in der Entwurfsklasse 3 (EKL3) geeignet.

Die vorhandene Fahrbahnbreite des Teutendorfer Weges bewegt sich im Intervall von 6 m außerorts und bis zu 8,50 m innerorts und ist für die verkehrliche Aufwertung ausreichend dimensioniert. Das bisher zugelassene abschnittsweise Längsparken müsste ggf. eingeschränkt werden. Da die Knotenpunkte Teutendorfer Weg / Ivendorfer Landstraße und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße entlastet werden, ist von deren Leistungsfähigkeit im Planfall Variante 4 auszugehen.

Eine Straßenverbreiterung des Teutendorfer Weges ist nicht erforderlich. Grunderwerb ist für den höhenfreien Anschluss des Teutendorfer Weges an die B 75 notwendig. Die zu erwerbenden Flächen befinden sich überwiegend im Privatbesitz und werden zurzeit landwirtschaftlich genutzt.

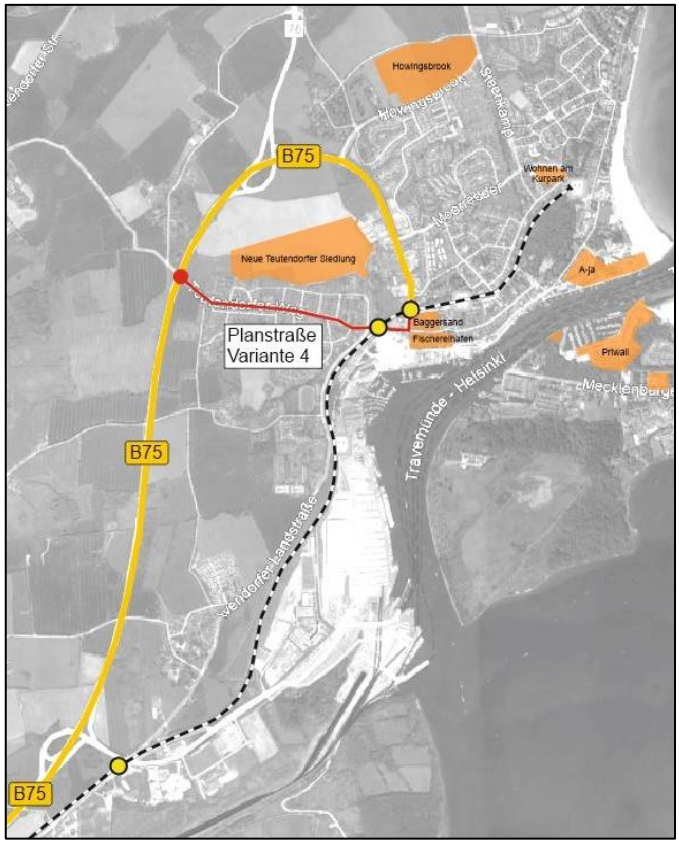


Abbildung 18 Variante 4 (rot)

Die verkehrliche Wirkung der Variante 4 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer unveränderten Belastung der B75 im anschlussfreien Abschnitt und einer Entlastung im innerörtlichen Abschnitt von etwa 11%. Eine Höherbelastung erfolgt auf dem westlichen Abschnitt des Teutendorfer

Weges um ca. das Vierfache, bei gleichzeitiger Entlastung des östlichen Abschnitts um ca. 70%, aber ausgehend von einem niedrigen absoluten Wert der Verkehrsbelastung. Das Phänomen lässt sich mit dem sehr hohen Anteil von Quelle-Zielverkehr der Teutendorfer Siedlung erklären, der z.T. den kürzeren Weg über den direkten westlichen Anschluss an die B 75 nutzen wird.

4.5.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4

Für den Prognose Planfall 4 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B 75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.5.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 8 entnommen werden. In Anlage 05-4 sind die Leistungsfähigkeiten ebenfalls dargestellt. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 11-1 bis 11-10 entnommen werden.

Tabelle 8 Übersichtstabelle QSV P4

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 4 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	E → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	A	Keine Maßnahmen erforderlich
08	A	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Prognose Planfall 4 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. In der Variante 4 wird ein Teil des von Süden kommenden Verkehrs der B75, im Wesentlichen der Quelle-Zielverkehr der Teutendorfer Siedlung – über den Teutendorfer Weg geführt, wobei die zentral gelegenen östlichen Bereiche der Ortslage Travemündes weiter über die B 75 Nord wie bisher geführt werden.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder und B75 / Vogteistraße. Die Knotenpunkte können durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden **[3]**.

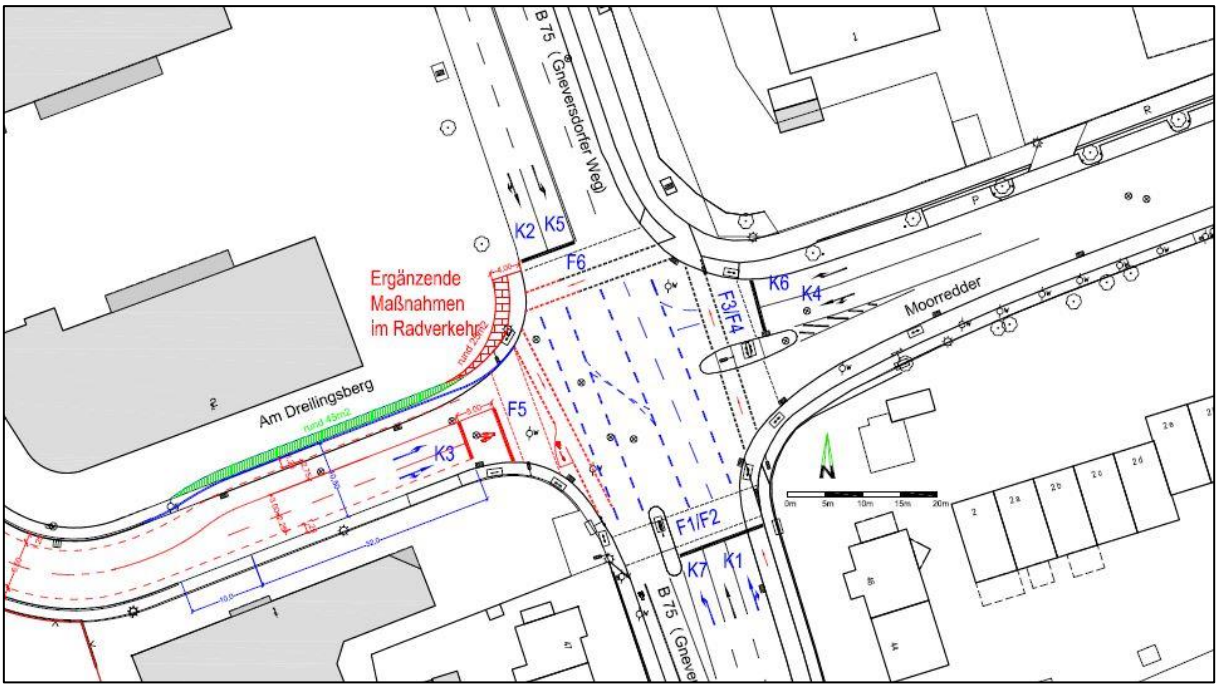


Abbildung 19 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B 75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich wirksam in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf den Teutendorfer Weg (s. Differenznetz in Anlage 04-4).

Der Durchgangsverkehr ändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur wenig.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 4 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.5.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 4 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt geringe Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der Flächenbedarf für den Ausbau der Verkehrsanlagen ist im Variantenvergleich am geringsten, was zur niedrigsten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverluste führt. Entsprechend klein sind die entstehenden Kompensationsaufwendungen.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine Genehmigungsfähigkeit vor.

4.5.4 Flächeninanspruchnahme

Es entsteht ein Flächenbedarf für die baulichen Erweiterungen an den Verkehrsanlagen von ca. 3 Tm^2, dessen Grunderwerb zu 95% private und zu 5% öffentliche Flächen betrifft.

Der Flächenbedarf ergibt sich aus dem höhenfreien Anschluss der B75 an die K30 Teutendorfer Weg.

4.5.5 Bautechnischer Aufwand

Der Anschluss der K30 an die B75 kann vorzugsweise in der Ausbauform einer Parallelrampenlösung (Holländerrampen) vorgenommen werden, einschließlich Bau der beiden Knotenpunkte an der K30. Ein Ausbau des Teutendorfer Weges ist nicht erforderlich.

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

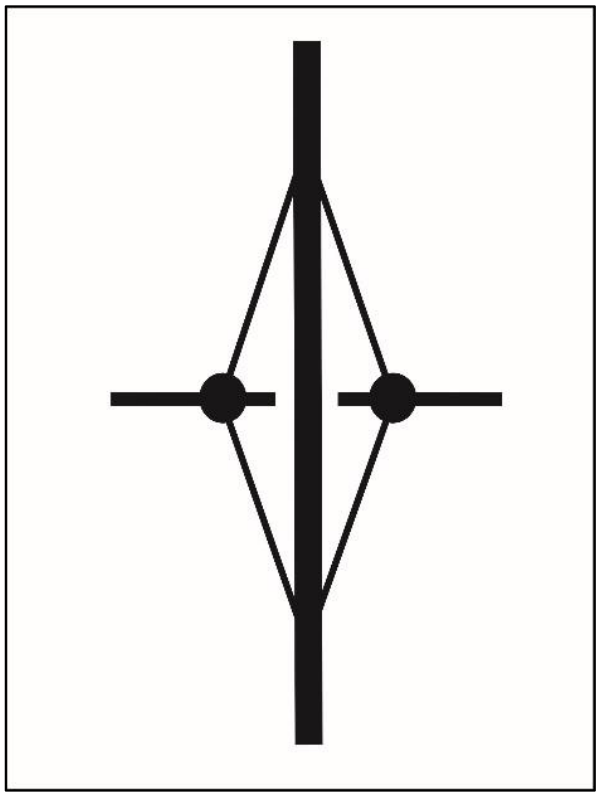


Abbildung 20 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.5.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und den Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 1,9 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.5.7 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverteilung der Variante 4 führt ggü. den Varianten 1 und 2 weiter abnehmenden Entlastungseffekten. Die Entlastung des innerörtlichen Abschnitts der B75 beträgt etwa 11%; höher belastet werden der Teutendorfer Weg und die Vogteistraße. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen denen der zuvor beschriebenen Varianten (s. Anlage 04-4).

Das festgestellte Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 4 eine befriedigende Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Ein Vorteil aus dieser Variante wäre eine mögliche Stärkung des ÖPNV-Angebotes. Hier wäre der Einsatz einer Schnellbuslinie über die Teutendorfer Siedlung vorstellbar. Der Missstand der lagebedingten, unzureichenden Erschließung der Teutendorfer Siedlung würde damit qualitativ verbessert werden. Eine solche Schnellbuslinie kann die Verkehrswende positiv beeinflussen und Effekte in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere bei Pkw-Nutzung durch Einzelpersonen bedeuten (ÖPNV wird möglicherweise dem MIV vorgezogen).

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 4 für den Fall der 2. Anbindung Travemündes über den Teutendorfer Weg positiv. Der Umwelteinfluss stellt sich als am geringsten im Variantenvergleich heraus und ist genehmigungsfähig. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am 2.-geringsten und betrifft im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Der bautechnische Aufwand betrifft die Herstellung des höhenfreien Anschlusses an die B75 und ist beträchtlich. Die Kosten erreichen durch den hohen Anteil privaten Grunderwerbs fast 2 Mio. EUR.

Im Variantenvergleich wird die 2.-beste Gesamtbewertung erreicht.

4.6 Variante 5 – B75 / K2 Ivendorfer Landstraße

Die Variante 5 stellt einen 2. Anschluss Travemündes zwischen der B 75 AS Süd und dem Ortskern über die Ivendorfer Landstraße dar (vgl. Abbildung 21). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 erfolgt über einen neuen Anschlussknotenpunkt. Vorgesehen ist ein höhenfreier Anschluss über 2 neu zu bauende Rampen zwischen der K20 und der K2 Ivendorfer Landstraße.

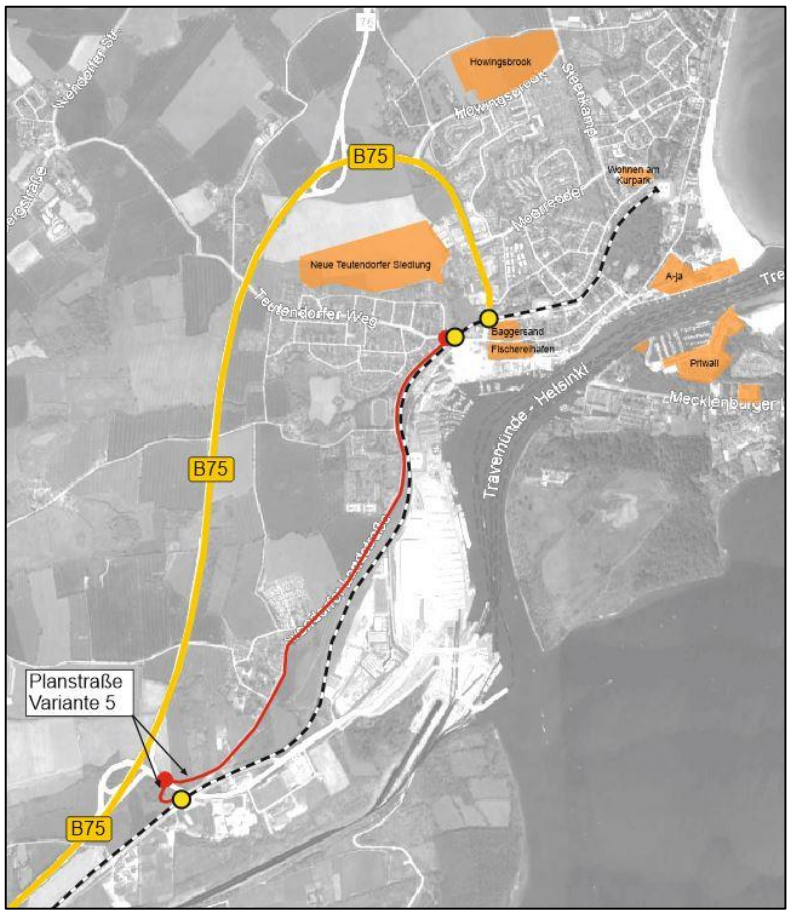


Abbildung 21 Variante 5 (rot)

Ausgehend von der Einordnung der B 75 in die Straßenkategorie Landstraße mit Verbindungsstufe I nach RAL 2012 **[4]** ist die Anlage von Knotenpunkten im Zuge von Anschlussrampen nicht zulässig. Insofern muss der bestehende BÜSTRA-Knotenpunkt KP01 Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße aufgehoben werden – mit der Konsequenz, dass der Anschluss an die K2 mit der ortsnahen Verbindung zwischen Kücknitz und Ivendorf nicht mehr existiert. Der bisherige Linienweg der Buslinie 33, die Bad Schwartau und Travemünde über Kücknitz miteinander verbindet, wäre mit der Variante 5 nicht mehr möglich. Eine neue Routenwahl müsste für die Buslinie 33 durchgeführt werden. Es entsteht dadurch eine Umwegstrecke von etwa 3 km in der Relation Kücknitz – Ivendorf über die B75 AS Kücknitz. Für den Fuß- als auch Radverkehr bestünde über das Brückenbauwerk „Ivendorfer Str.“, welches über die Travemünde Landstraße erreichbar ist, weiterhin die Möglichkeit die Bahnanlagen zu queren. Um die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs ggü. dem sich erhöhenden Kfz-Verkehrsanteils zu verbessern, wird der Ausbau des einseitig geführten Rad- und Gehweges auf einer Länge von ca. 700 m empfohlen.

Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Travemünder Landstraße ins Zentrum.

Die vorhandene Fahrbahnbreite der Ivendorfer Landstraße bewegt sich im Intervall von 5,50 m bis 6,50 m, sodass insbesondere im südlichen Abschnitt bis zum Europaweg eine Querschnittsverbreiterung der Fahrbahn empfohlen wird. Ggf. kann auch auf die Fahrbahnaufweitung verzichtet werden, um die Alleebäume zu erhalten.

Die Knotenpunkte Teutendorfer Weg / Ivendorfer Landstraße und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße erfahren zwar eine Höherbelastung ggü. dem Prognose-Nullfall, bleiben dennoch leistungsfähig.

Grunderwerb ist für den höhenfreien Anschluss der Ivendorfer Landstraße an die K20 sowie für die Verbreiterung der K2 notwendig. Die zu erwerbenden Flächen befinden sich überwiegend im Privatbesitz (80%) und werden landwirtschaftlich genutzt.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 5 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B75 im anschlussfreien Abschnitt von ca. 12% und im innerörtlichen Abschnitt von etwa 10%. Eine Höherbelastung erfolgt auf dem östlichen Abschnitt des Teutendorfer Weges um ca. 15%, bei gleichwertiger Entlastung des westlichen Abschnitts.

4.6.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5

Für den Planfall Variante 5 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.6.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte und der anbaufreien Strecke B75 können der Tabelle 9 oder der Anlage 05-6 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 12-1 bis 12-10 entnommen werden.

Tabelle 9 Übersichtstabelle QSV P5

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 5 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	./.	Planfall 5 ohne KP01
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	A	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 5 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. In der Variante 5 wird ein Anteil von ca. 12% des von Süden kommenden Verkehrs der B75 über die Ivendorfer Landstraße geführt, mit dem Ziel

der Erschließung der südlichen Bereiche Travemündes Baggersand, Torstraße, Fischereihafen, Kreuzfahrtterminal und Priwall. Die Anlage 04-5 stellt die Entlastungseffekte und Mehrverkehre der Variante 5 dar.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann, wie bereits mehrfach beschrieben durch Änderungen an der LSA-Programmierung, Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

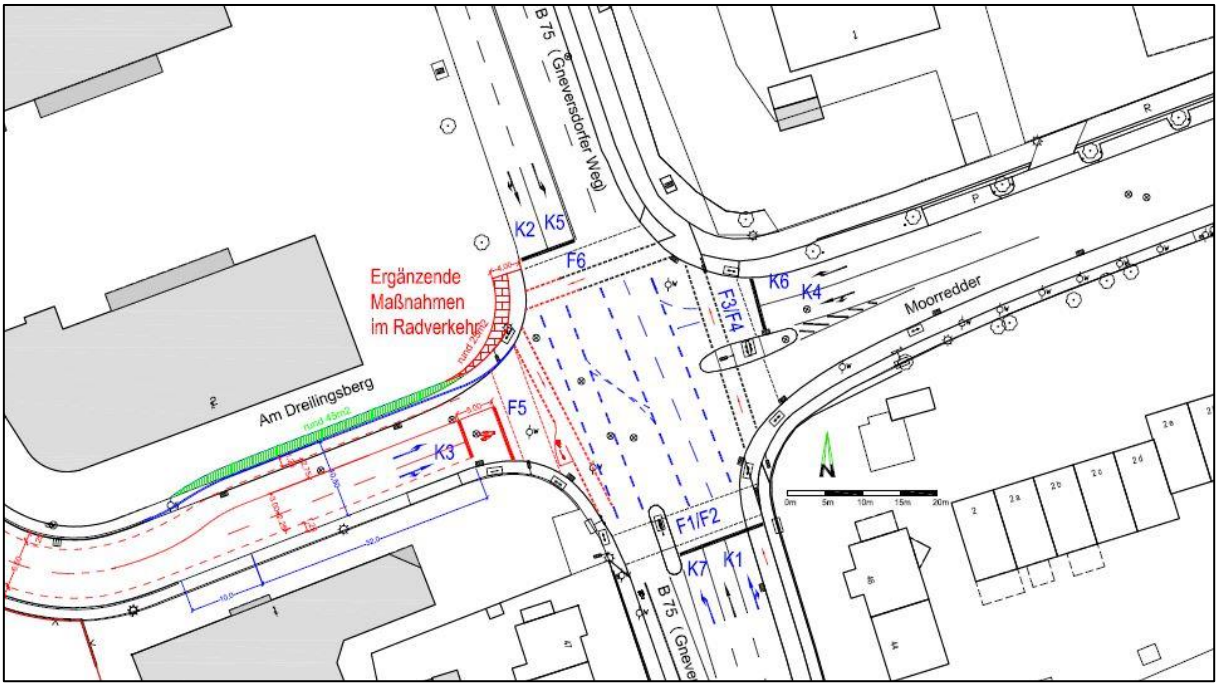


Abbildung 22 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement Gmbh)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord QSV A und QSV B i. Ri. Süd.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich wirksam in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf die Ivendorfer Landstraße.

Der Durchgangsverkehr ändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur geringfügig.

Die Variante 5 stellt nach der verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung eine sehr gute 2. Anbindung des OT Travemünde dar.

4.6.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 5 befindet sich am östlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes „Travemünder Winkel“ und könnte im Fall einer Fahrbahnverbreiterung der Ivendorfer Landstraße Betroffenheiten erzeugen.

Im Vergleich der Varianten kann von einem mittleren Flächenverbrauch gesprochen werden. Der massive Eingriff in den Baumbestand der Allee durch Straßenausbau und dem höhenfreien Anschluss an die B75 führt im Variantenvergleich zur 2.-größten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust. Im geringen Umfang sind auch landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Sehr hohe Kompensationsaufwendungen wären die Folge.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vor.

4.6.4 Flächeninanspruchnahme

Es entsteht ein Flächenbedarf für die baulichen Erweiterungen an den Verkehrsanlagen von ca. 5 Tm^2, dessen Grunderwerb zu 80% private und zu 20% öffentliche Flächen betrifft.

4.6.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand setzt sich zusammen aus der erforderlichen Fahrbahnverbreiterung der Ivendorfer Landstraße und dem Bau der Anschlussrampen zwischen der K2 und K20.

Die Baumaßnahmen an den Verkehrsanlagen umfassen den Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

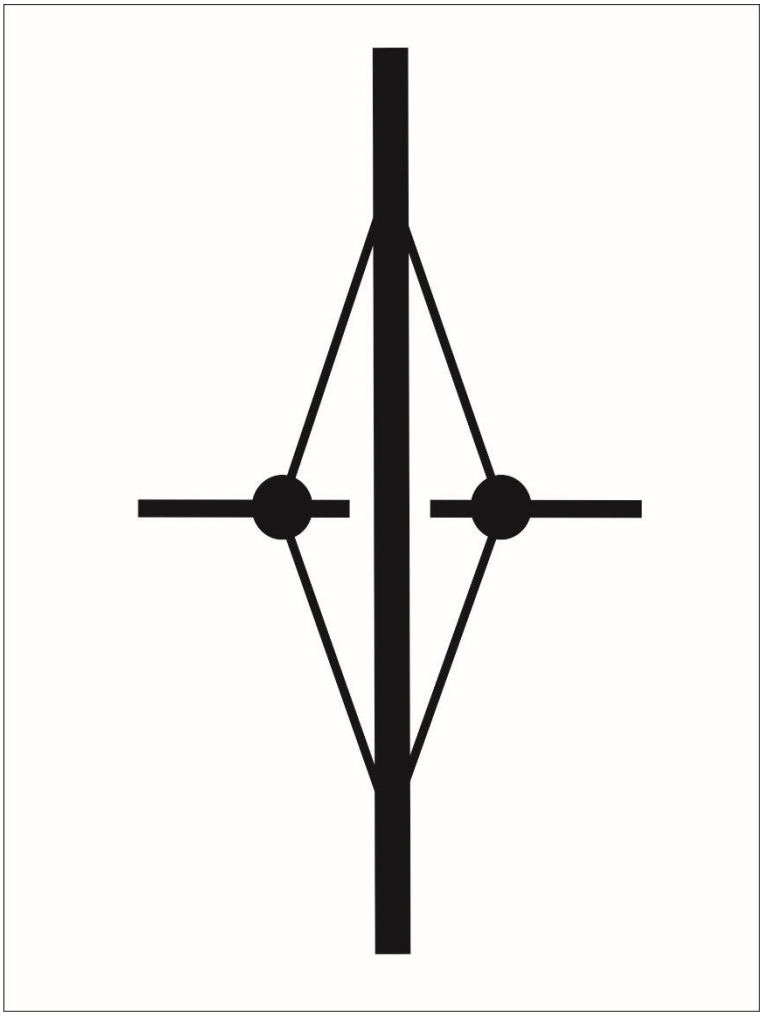


Abbildung 23 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.6.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und den Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 1,5 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.6.7 Gesamtbewertung

Mit der Variante 5 stellt sich eine veränderte Verkehrsverteilung ggü. dem Prognose-Nullfall und den anderen Varianten ein. Es werden Entlastungseffekte von ca. 10% im Zuge der B75 erreicht. Höherbelastungen würden sich auf dem östlichen Abschnitt des Teutendorfer Weges und im größeren Umfang (+60%) auf der Ivendorfer Landstraße einstellen. Aufgrund der räumlich nahen Lage zur Verkehrsführung der Variante 1 entsprechen die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde der Variante 1.

Das festgestellten Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden. Alle anderen untersuchten Knotenpunkte verfügen über eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität.

Von Vorteil ist der höhenfreie Anschluss der Ivendorfer Landstraße an die K20, wodurch sich die Fahrzeit des von Süden kommenden Verkehrs in Richtung Travemünde bei mittlerer Entlastung der B75 verkürzt.

Von Nachteil ist die erforderliche Aufhebung des Anschlussknotens KP01 Travemünder Landstraße (K20) / Ivendorfer Landstraße (K2), welche wegen des höhenfreien Anschlusses aus planungsrechtlichen Gründen (s. Abschnitt 4.6) in der Verkehrsrelation Kücknitz – Ivendorf (K2) zu Umwegen von ca. 3 km führt. Aufgrund der geringen betroffenen Verkehrsmenge kann die Verkehrsführung als hinnehmbar eingeschätzt werden. Es kann darüber nachgedacht werden, die zuvor eingerichteten verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bereich der Ivendorfer Landstraße an die neuen Umstände der BÜ-Schließung anzupassen (bspw. das Anheben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 5 im Vergleich eine prioritäre Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 5 für den Fall der Straßenführung über die Ivendorfer Landstraße nicht. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am 3.-höchsten und betrifft landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Am höchsten aller Varianten wird die mikroklimatische Betroffenheit infolge des größten Gehölzverlustes bei den Alleebäumen der Ivendorfer Landstraße bewertet. Die Umweltbeeinflussung im Bereich der zu bauenden Anschlussstelle stellt sich wegen des Eingriffs in ein LSG als kritisch heraus und ist nur mit hohen Ausgleichsaufwendungen genehmigungsfähig. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der Anschlussrampen, stellt im Vergleich einen mittleren Umfang dar. Die Kosten des Grunderwerbs liegen bei 0,52 Mio. EUR im mittleren Bereich der Varianten.

Im Variantenvergleich wird die beste Gesamtbewertung erreicht.

Um für die durchaus vorteilhafte Variante leichter eine Zustimmung durch Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft zu bekommen, empfehlen wir, den zuvor unterstellten Ausbau der Ivendorfer Landstraße nicht vorzunehmen und die Straße und damit die Allee mit dem alten Baumbestand im Status quo zu erhalten. Es findet damit eine wesentlich geringere Flächenversiegelung statt bei weniger Grunderwerb und geringeren Baukosten. Die höhere Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Kfz/d ist mit dem Ausbaugrad und der Klassifizierung einer Kreisstraße abgedeckt und auch vertretbar. Bezüglich der Emissionen sollte ein möglicher Maßnahmenbedarf geprüft werden. Verkehrsrechtlich bestehen keine Einschränkungen der Verkehrsarten. Insofern ist ein regelkonformer Ausbau der Straße auf 6,50 m bei unveränderter Nutzung nicht notwendig.

5 Variantenabwägung / Vorzugsvariante

5.1 Beschreibung Bewertungsmatrix

Es wurden insgesamt 5 Varianten einer möglichen 2. Anbindung Travemündes einschließlich des Prognose-Nullfalls untersucht. Für die Ermittlung einer Vorzugsvariante sind die folgenden Bewertungskriterien entsprechend der Schwerpunkte der Aufgabenstellung angewandt worden:

- Einfluss Verkehr auf städtebauliche Struktur
- Verkehrsqualität
- Verkehrssicherheit
- Flora / Fauna (Umwelt)
- Durchfahrbarkeit des Hafens
- Flächeninanspruchnahme
- Bautechnischer Aufwand
- Kosten

Eine Wichtung der Kriterien untereinander erfolgte nicht, um die Versachlichung der Argumente zu sichern.

Je Variante wurden zunächst die Vor- und Nachteile bestimmt und mit Wertigkeiten belegt. Der Bewertungsmaßstab enthält die Elemente „0“ für ein nicht zu bewertendes Kriterium bzw. ein unmaßgebliches Gewicht, „+“ und „-“ für maßgebliche Gewichte.

Besonderheiten bestehen hinsichtlich der Bewertung der Hafenvariante 1, 1A & 1B. Aufgrund der schwierigen Genehmigungsfähigkeit der Anlage einer öffentlichen Straße durch die ISPS-Sicherheitszone, müssten Hafenersatzflächen außerhalb des jetzigen Hafenbereiches erschlossen werden. Nur zu Vergleichszwecken der verkehrlichen Wirkung und des flächen- und kostenseitigen Aufwands wurde die Verkehrsführung durch den Hafen in die Bewertungsmatrix aufgenommen.

Die Abwägungsmatrix kann der Anlage 13 entnommen werden

5.2 Abwägung – Vorzugsvariante

Vor der Abwägung der Varianten wurde grundsätzlich festgestellt, dass das vorhandene Straßenhauptnetz in Travemünde bei Umsetzung einiger geringer Ausbaumaßnahmen an leistungskritischen Verkehrsanlagen unter den Bedingungen der städtebaulichen Erweiterungen in der Prognose leistungsfähig ist.

Anschließend erfolgte die Abwägung der Varianten 1 bis 5 unabhängig von der zuvor beschriebenen Feststellung.

Die beste (rein) verkehrliche Bewertung würden die Hafenvarianten bekommen, was im Wesentlichen auf die kürzere Wegebeziehung mit geringen baulichen Widerständen durch wenige Knotenpunkte und keine Bahnübergänge von Süden nach Travemünde zurückzuführen ist. Aufgrund der zu erwartenden erschwerten Genehmigungsfähigkeit und dem dahinterstehenden monetären als auch zeittechnischem Aufwand wurde die weitere Abwägung ohne die Variante 1 fortgeführt.

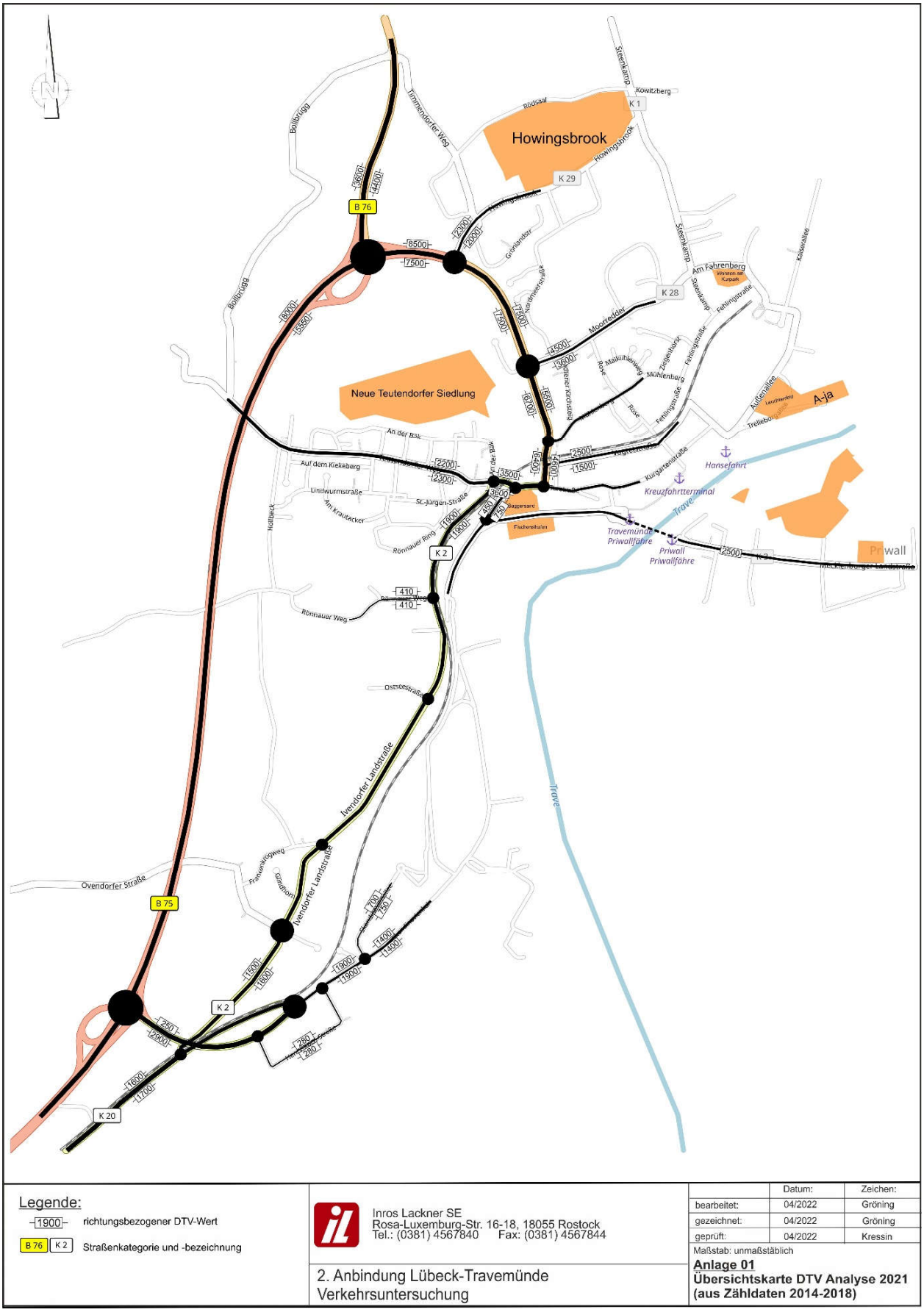
Die Variante 5 über die Ivendorfer Landstraße erreicht eine vergleichbar gute verkehrliche Bewertung wie Variante 1. Auch bei Einbeziehung der übrigen Kriterien schneidet die Variante 5 am besten ab. Die sehr schlechte Bewertung der Umweltbelange soll an der Stelle erwähnt werden, die wegen des regelkonformen Ausbaus der Ivendorfer Landstraße den höchsten Gehölzverlust der Allee und damit eine sehr große mikroklimatische Betroffenheit ausweist. Da es zurzeit keine verkehrsrechtlichen Einschränkungen auf der K2 gibt und der BUS- und Lkw-Verkehr ohne Unfallauffälligkeiten abgewickelt wird, wird empfohlen auf den Straßenausbau (zunächst) zu verzichten.

Anlage 01

-

Übersichtskarte DTV Analyse 2021

Anlage 01

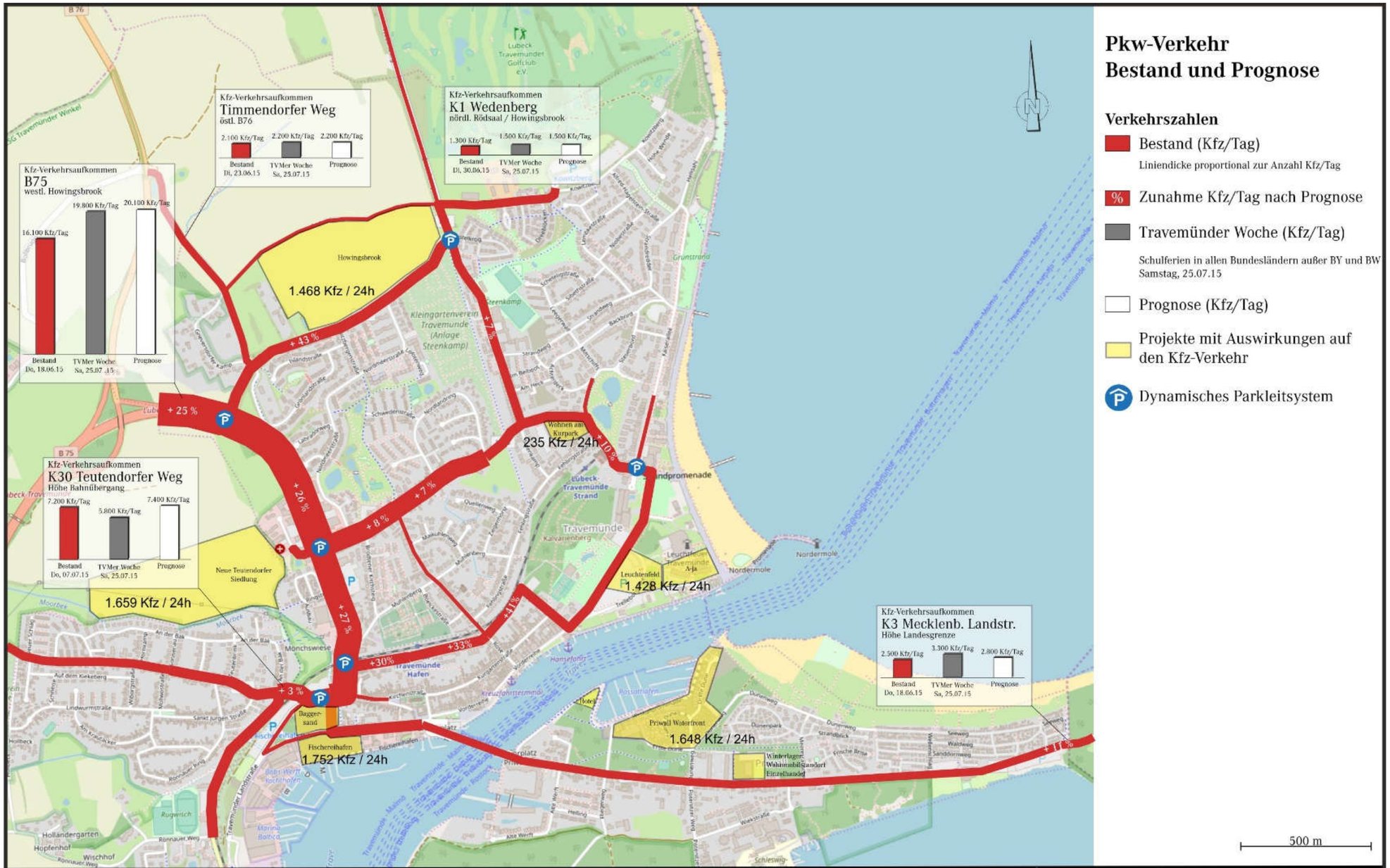

Howingsbrook
Neue Teutendorfer Siedlung
Travemünde Priwallfähre
Priwall Priwallfähre
Kreuzfahrtterminal
Hansefahrt
Priwall
Ivendorfer Landstraße
Ivendorfer Landstraße
Ostseestraße
Rönnauer Weg
Rönnauer Ring
Lindwurmstraße
St.-Jürgen-Straße
Auf dem Kiekeberg
An der Bek
Am Krautacker
Holtbeck
Bollbrügg
Trimmendorfer Weg
Steenkamp
Howingsbrook
Am Fehrenberg
Fehlingstraße
Moorfelder
Mühlenberg
Ziegelthorn
Kurgartenstraße
Travemünder Allee
Außenallee
Trelleborgallee
Ovendorfer Straße
Travemünder Landstraße
Trave
B 76
B 75
K 1
K 2
K 20
K 28
K 29
A-ja
Legende:
1900 richtungsbezogener DTV-Wert
B 76 K 2 Straßenkategorie und -bezeichnung
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 01
Übersichtskarte DTV Analyse 2021
(aus Zähldaten 2014-2018)

Anlage 02

-

Verkehrsmengensteigerung P0 2035

Anlage 02

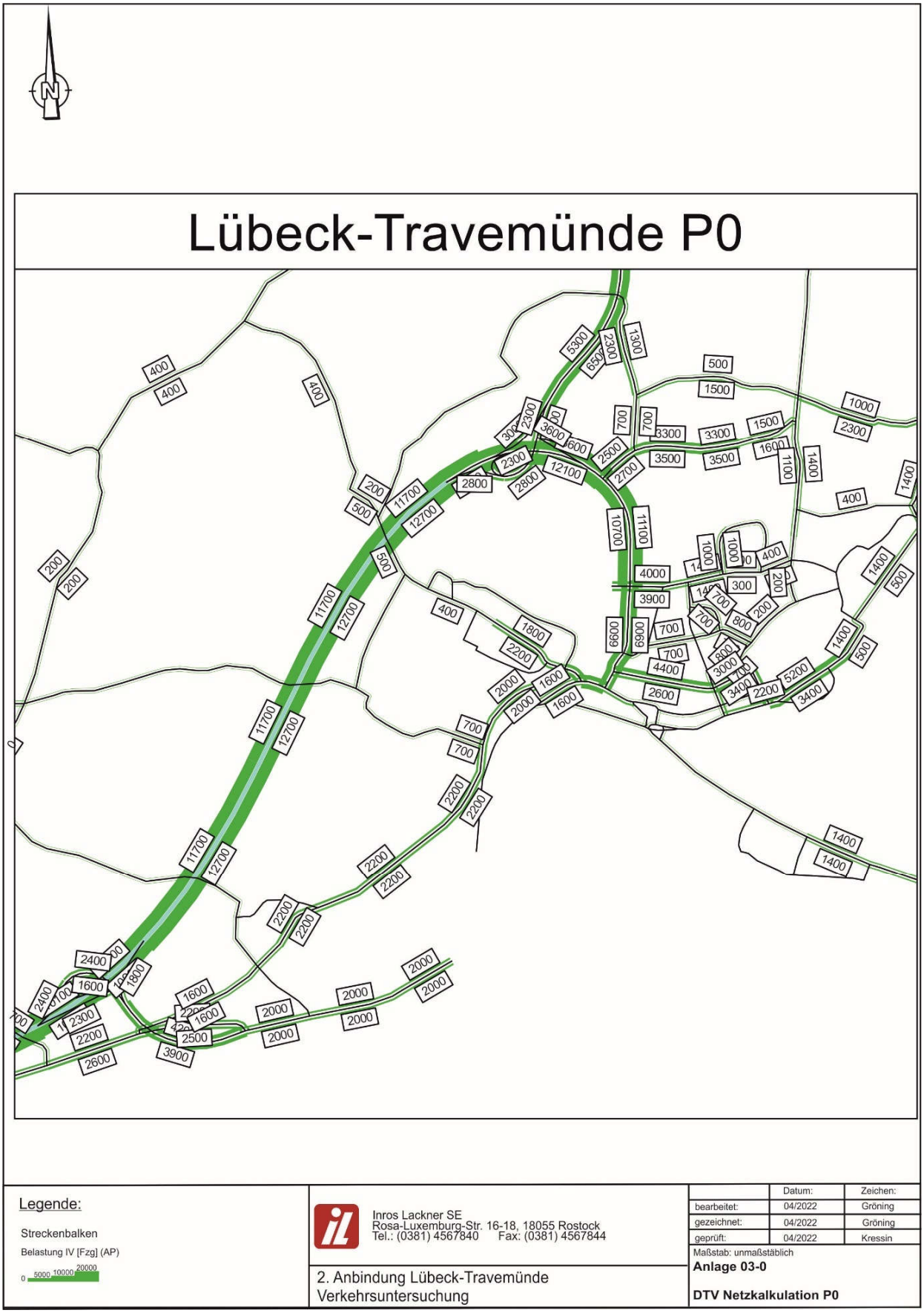

Pkw-Verkehr
Bestand und Prognose
Verkehrszahlen
Bestand (Kfz/Tag)
Liniendicke proportional zur Anzahl Kfz/Tag
Zunahme Kfz/Tag nach Prognose
Travemünder Woche (Kfz/Tag)
Schulferien in allen Bundesländern außer BY und BW
Samstag, 25.07.15
Prognose (Kfz/Tag)
Projekte mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr
Dynamisches Parkleitsystem
Kfz-Verkehrsaufkommen
Timmendorfer Weg
östl. B76
2.100 Kfz/Tag
2.200 Kfz/Tag
2.200 Kfz/Tag
Bestand Di, 23.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Kfz-Verkehrsaufkommen
K1 Wedenberg
nördl. Rödsaal / Howingsbrook
1.300 Kfz/Tag
1.500 Kfz/Tag
1.500 Kfz/Tag
Bestand Di, 30.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Kfz-Verkehrsaufkommen
B75
westl. Howingsbrook
16.100 Kfz/Tag
19.800 Kfz/Tag
20.100 Kfz/Tag
Bestand Do, 18.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Howingsbrook
1.468 Kfz / 24h
+ 43 %
+ 25 %
+ 2 %
+ 10 %
235 Kfz / 24h
+ 26 %
+ 7 %
+ 8 %
+ 27 %
+ 41 %
+33%
+30%
+ 3 %
Kfz-Verkehrsaufkommen
K30 Teutendorfer Weg
Höhe Bahnübergang
7.200 Kfz/Tag
5.800 Kfz/Tag
7.400 Kfz/Tag
Bestand Do, 07.07.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Neue Teutendorfer Siedlung
1.659 Kfz / 24h
Leuchtenfeld
1.428 Kfz / 24h
Kfz-Verkehrsaufkommen
K3 Mecklenb. Landstr.
Höhe Landesgrenze
2.500 Kfz/Tag
3.300 Kfz/Tag
2.800 Kfz/Tag
Bestand Do, 18.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Priwall Waterfront
1.648 Kfz / 24h
Daggersand
Fischereihafen
1.752 Kfz / 24h
Travemünde Hafen
Travemünde Strand
Nordermole
500 m
In Anlehnung an Anlage 2 des Mobilitätskonzeptes Travemünde der Hansestadt Lübeck
© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 02
Verkehrsmengensteigerung
Prognose Nullfall 2035

Anlage 03

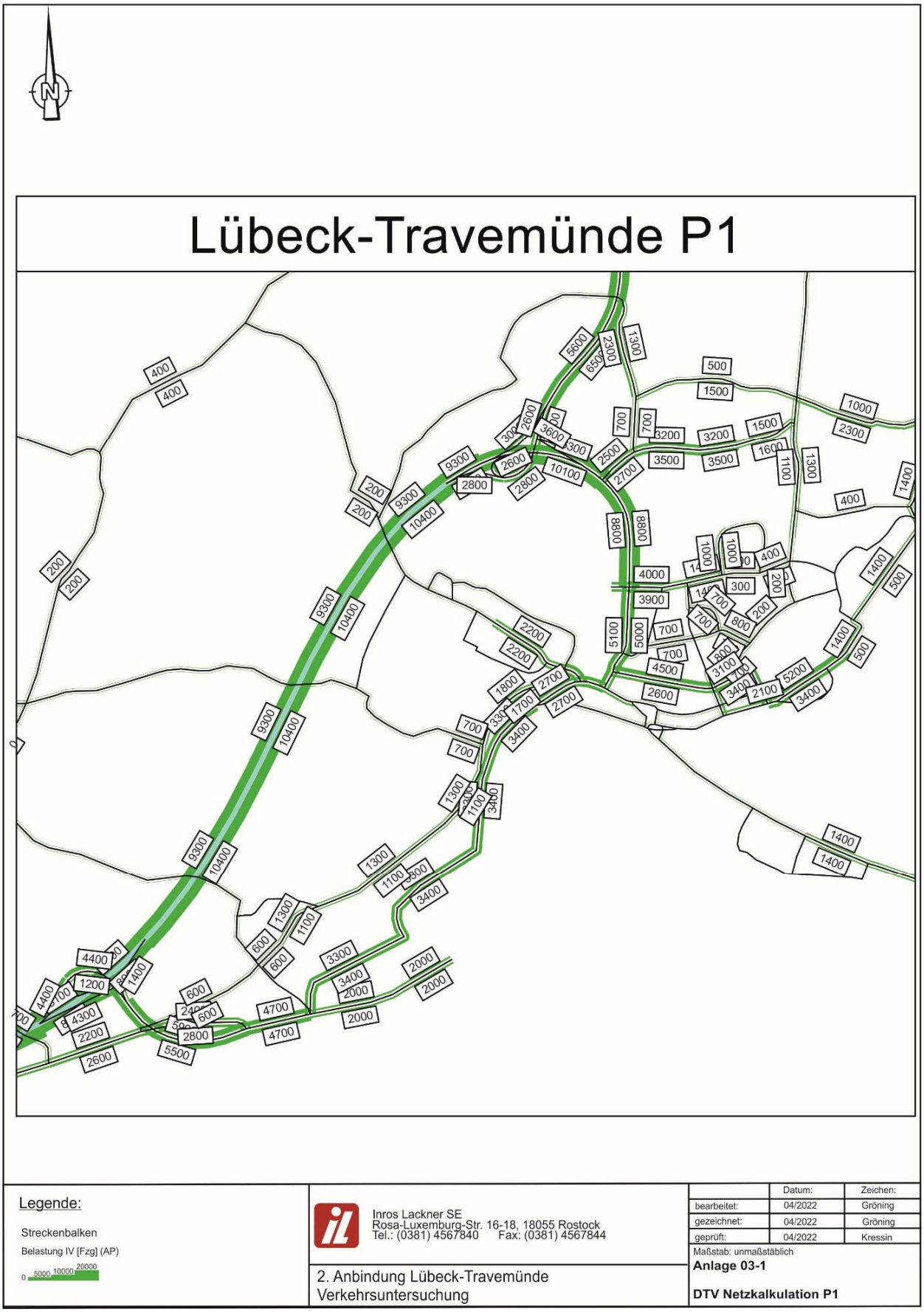
-

DTV Netzkalkulation P0 bis P5

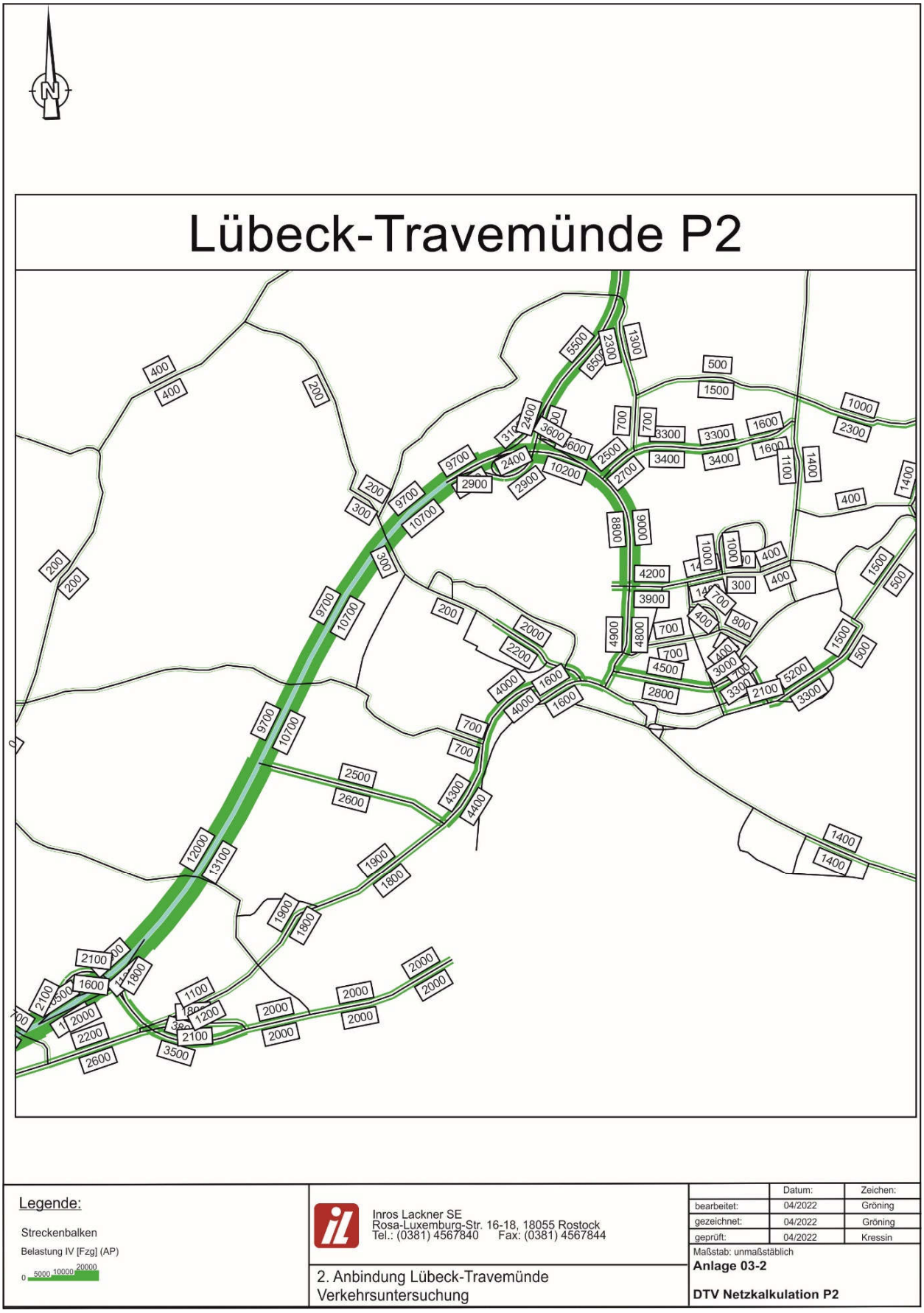
Anlage 03-0


Lübeck-Travemünde P0
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-0
DTV Netzkalkulation P0

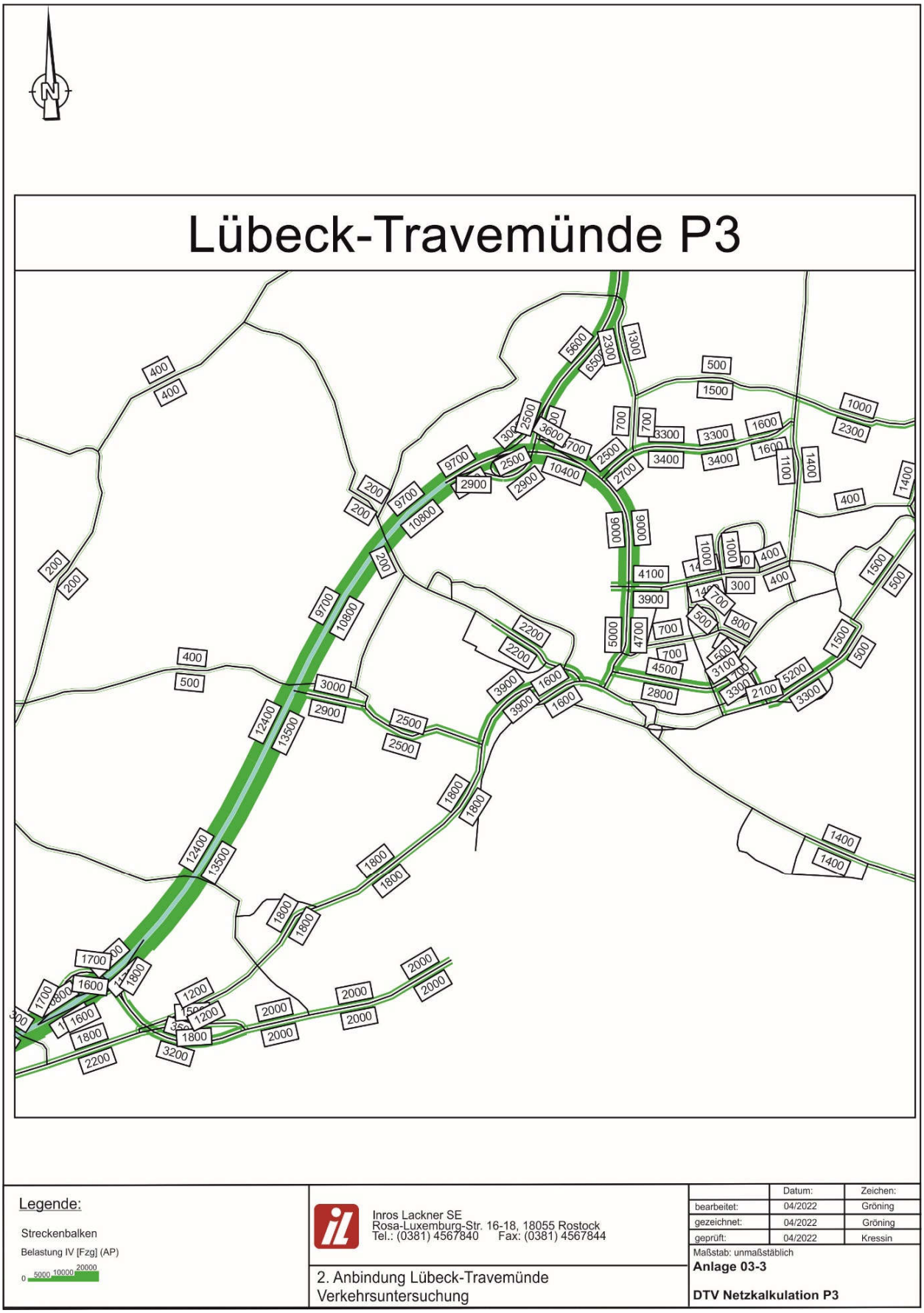
Anlage 03-1


Lübeck-Travemünde P1
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-1
DTV Netzkalkulation P1

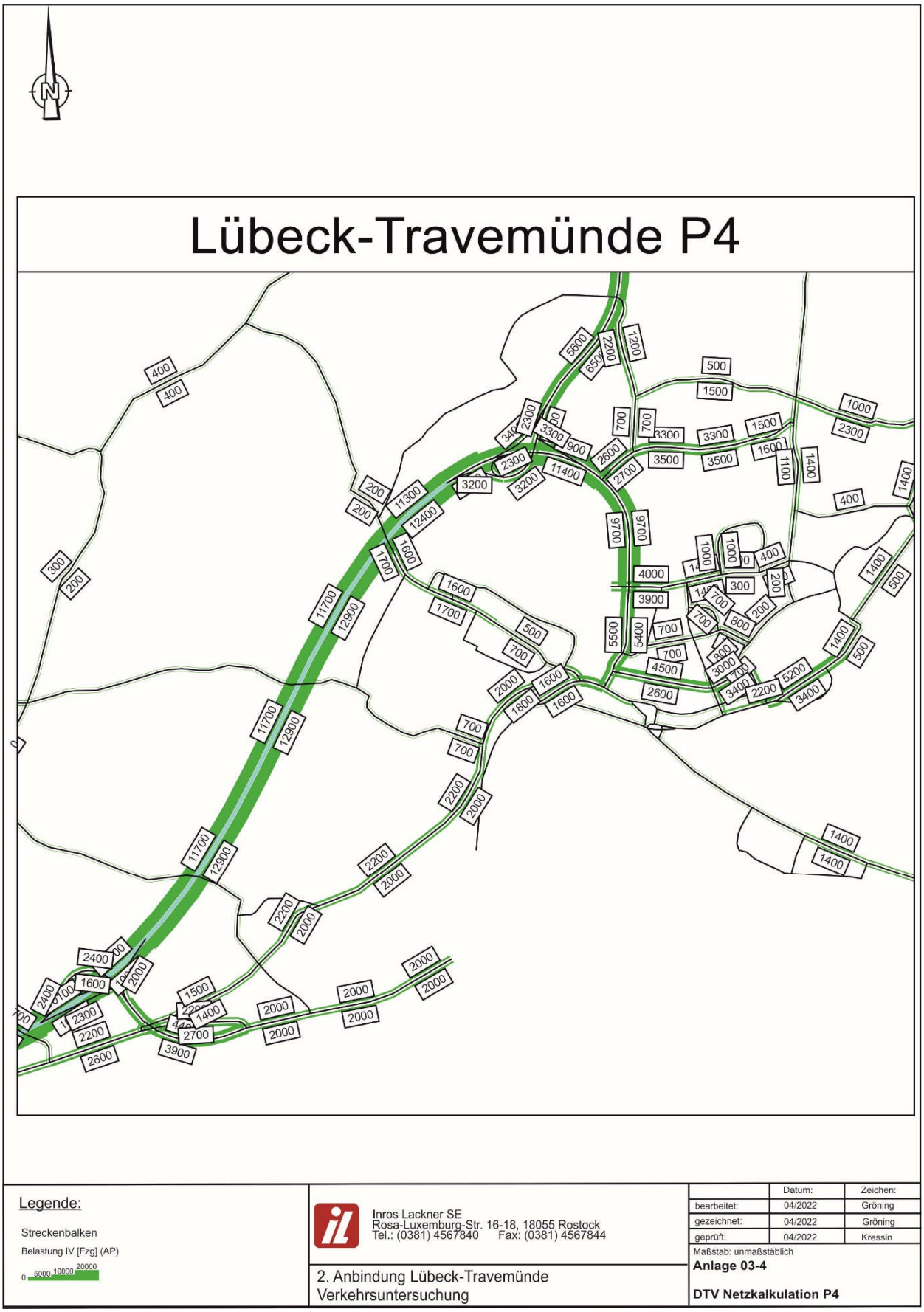
Anlage 03-2


Lübeck-Travemünde P2
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-2
DTV Netzkalkulation P2

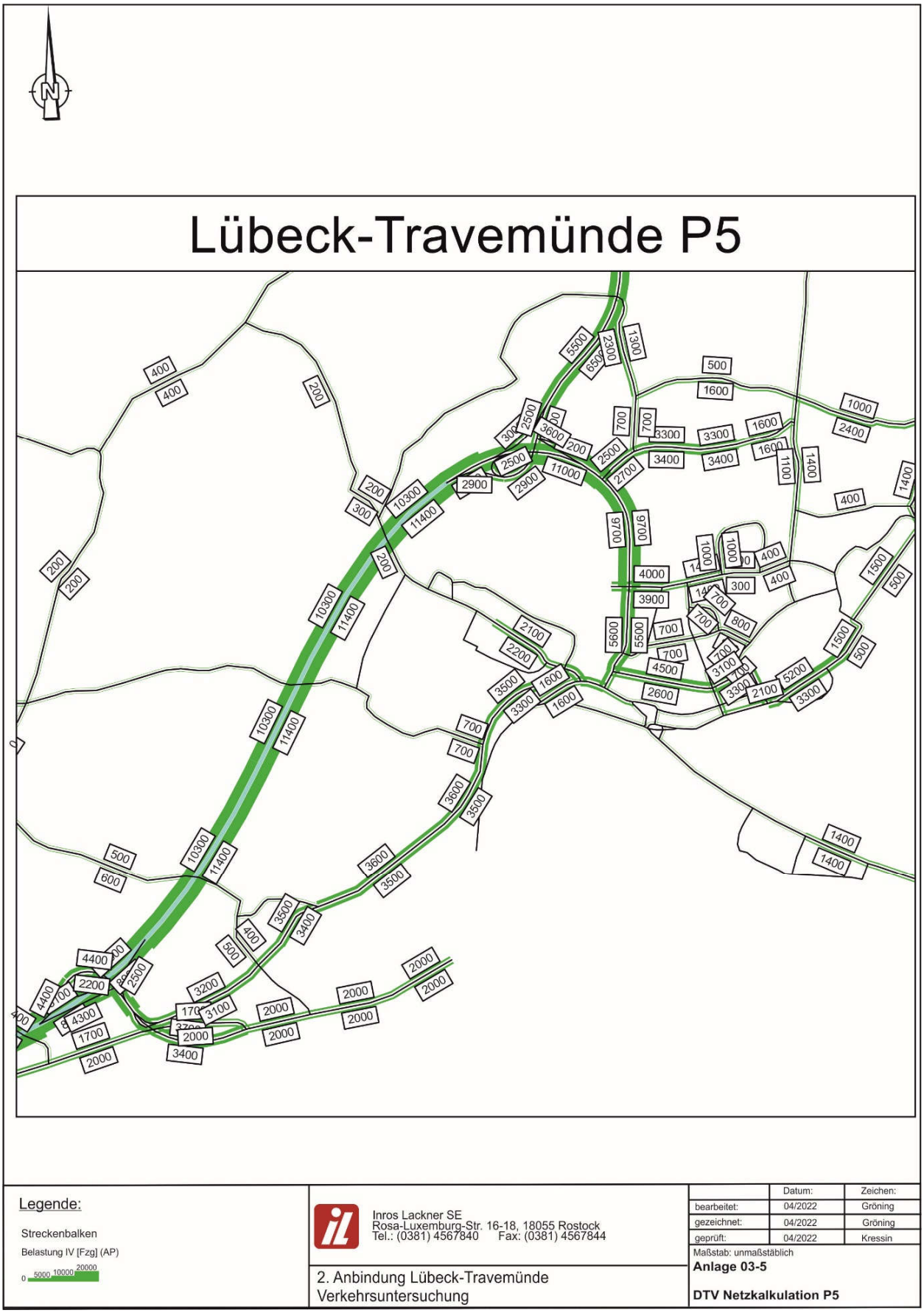
Anlage 03-3


Lübeck-Travemünde P3
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-3
DTV Netzkalkulation P3

Anlage 03-4


Lübeck-Travemünde P4
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-4
DTV Netzkalkulation P4

Anlage 03-5

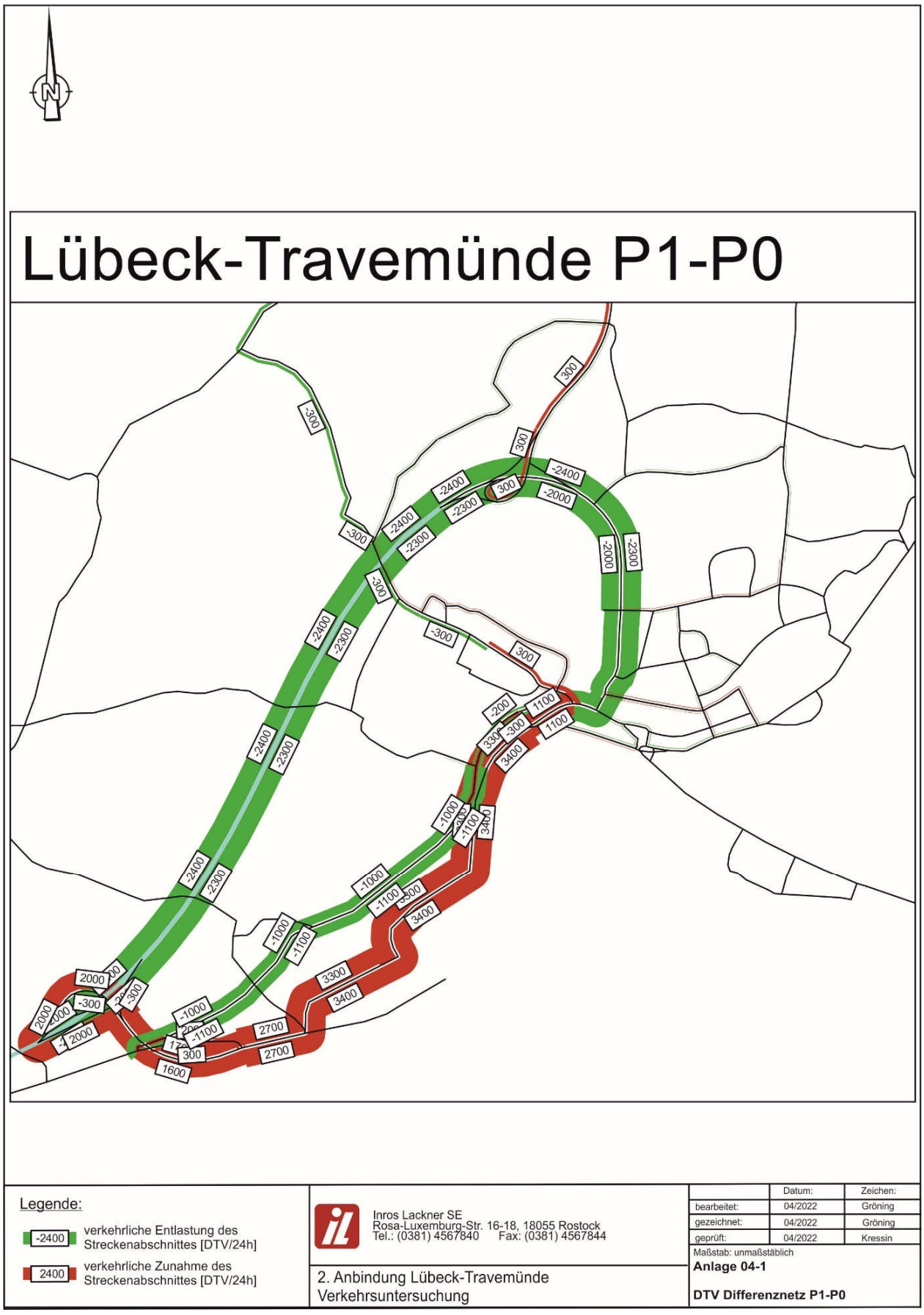

Lübeck-Travemünde P5
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-5
DTV Netzkalkulation P5

Anlage 04

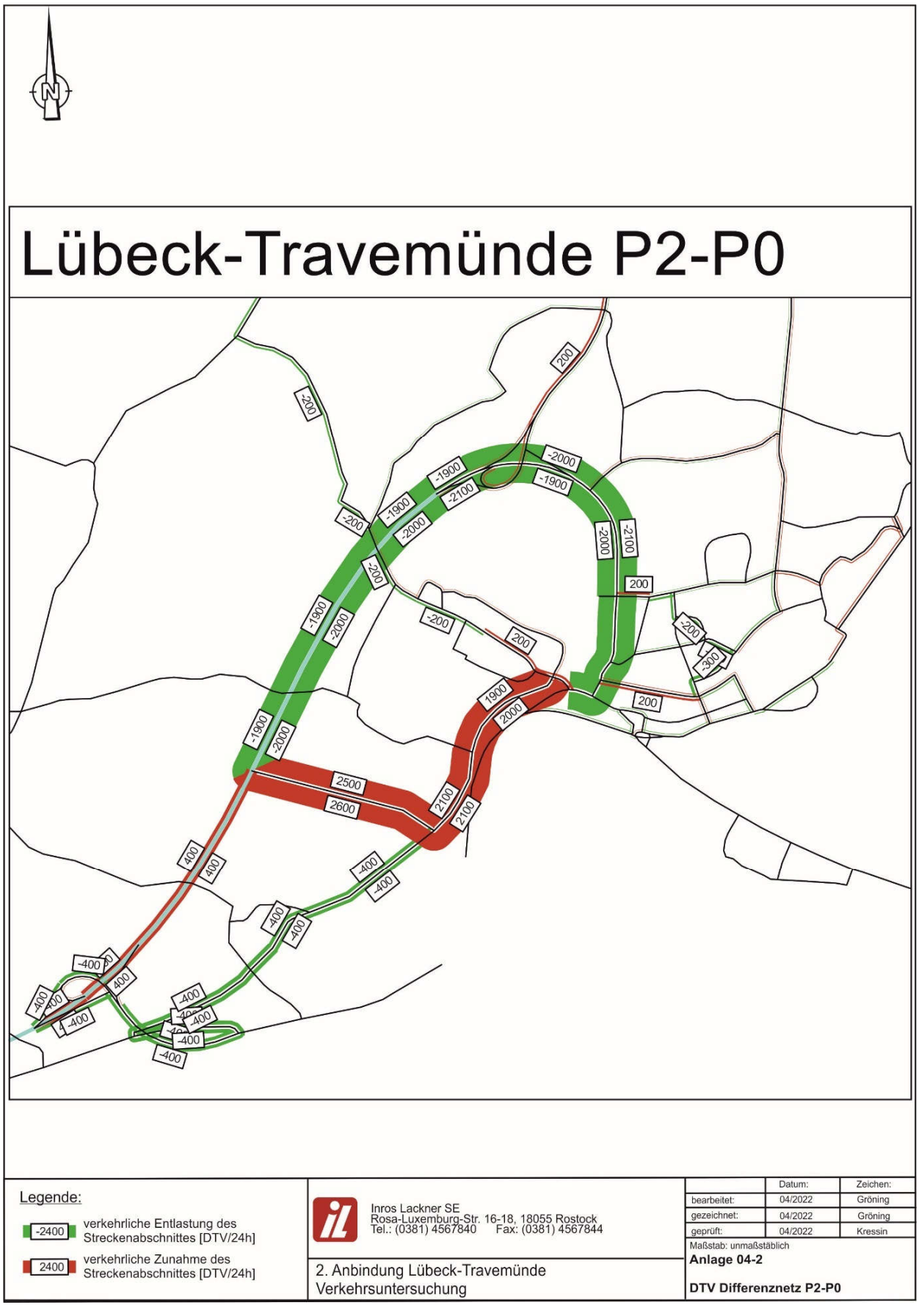
-

DTV Differenznetze P1 bis P5

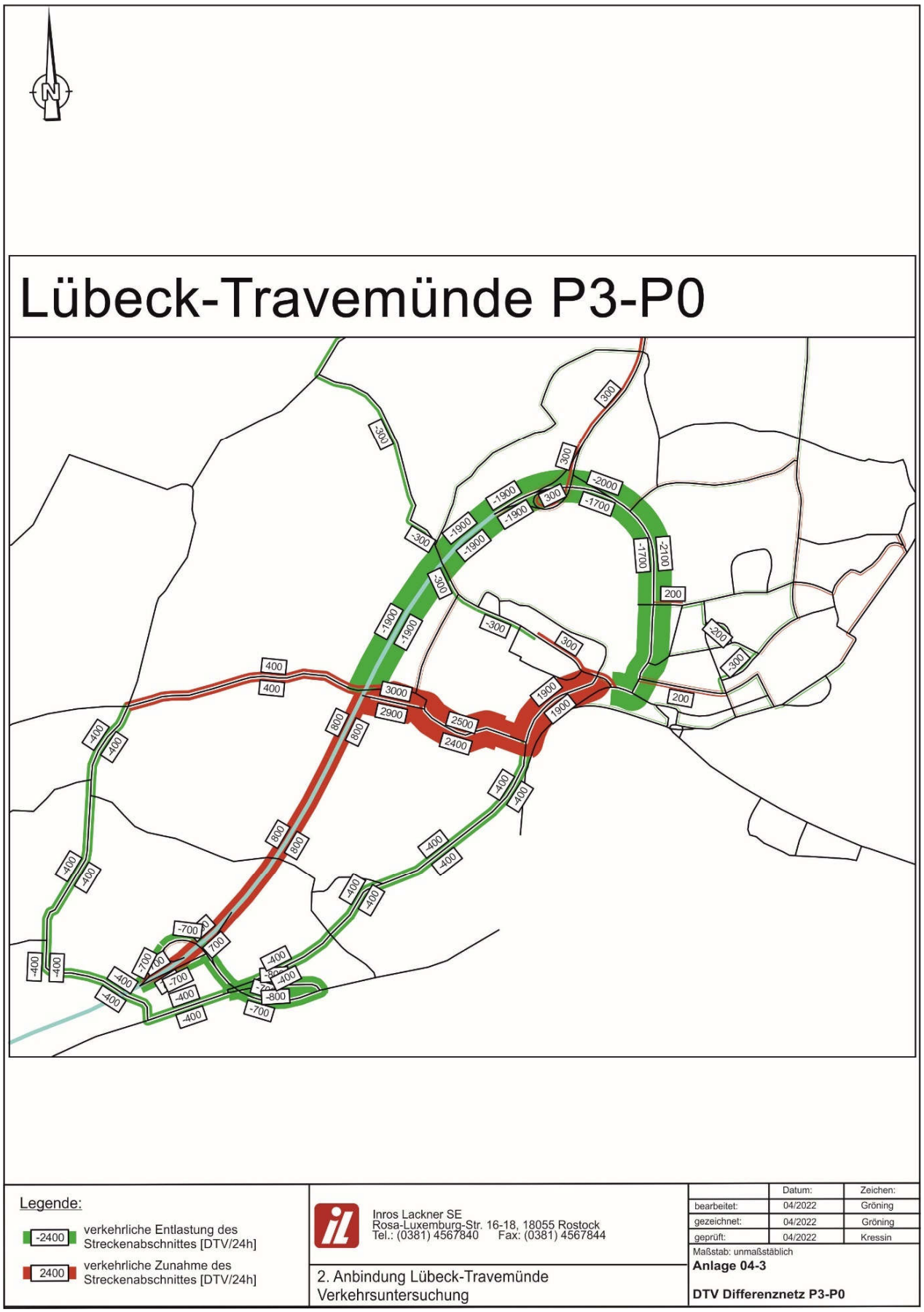
Anlage 04-1


Lübeck-Travemünde P1-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-1
DTV Differenznetz P1-P0

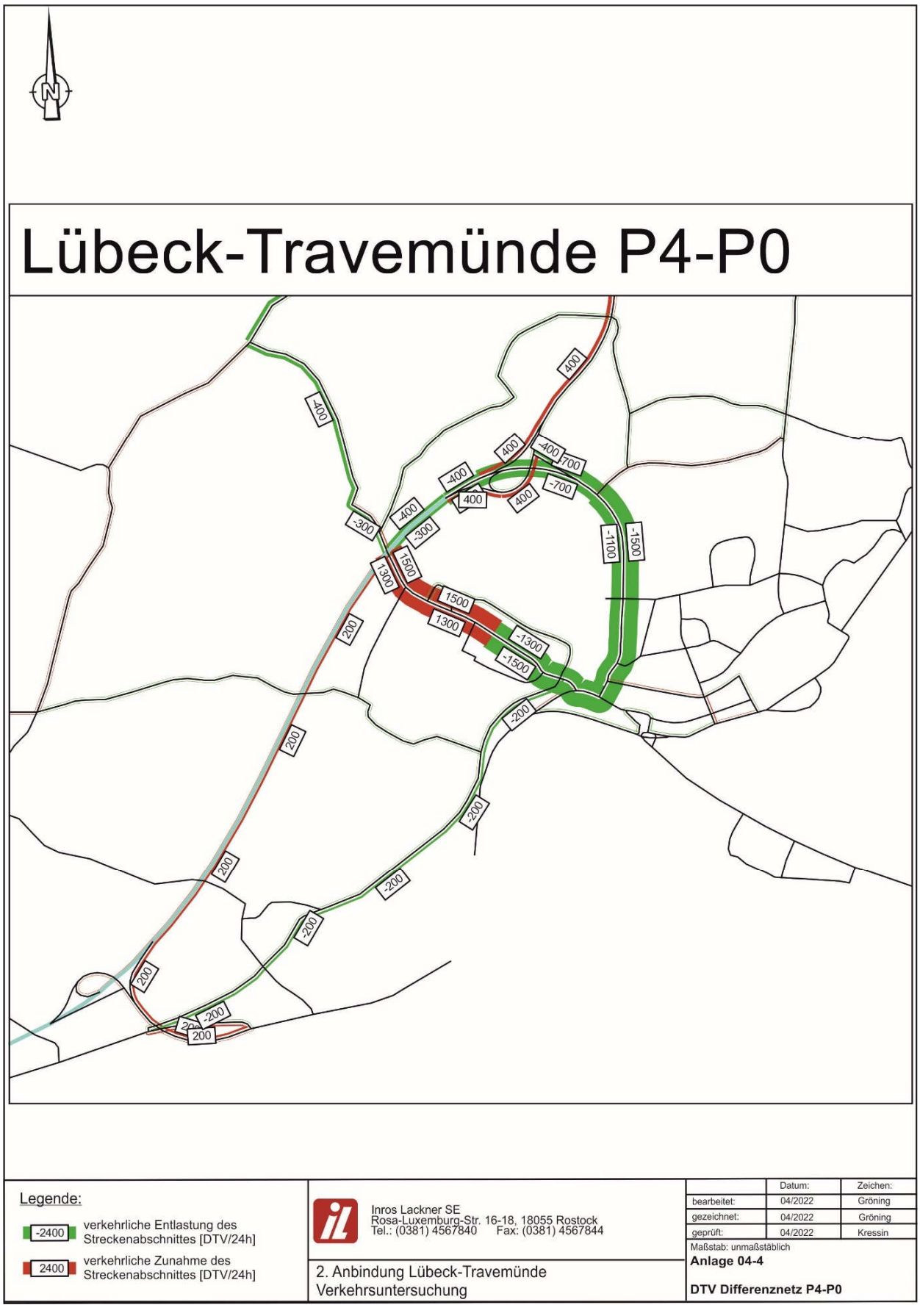
Anlage 04-2


Lübeck-Travemünde P2-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-2
DTV Differenznetz P2-P0

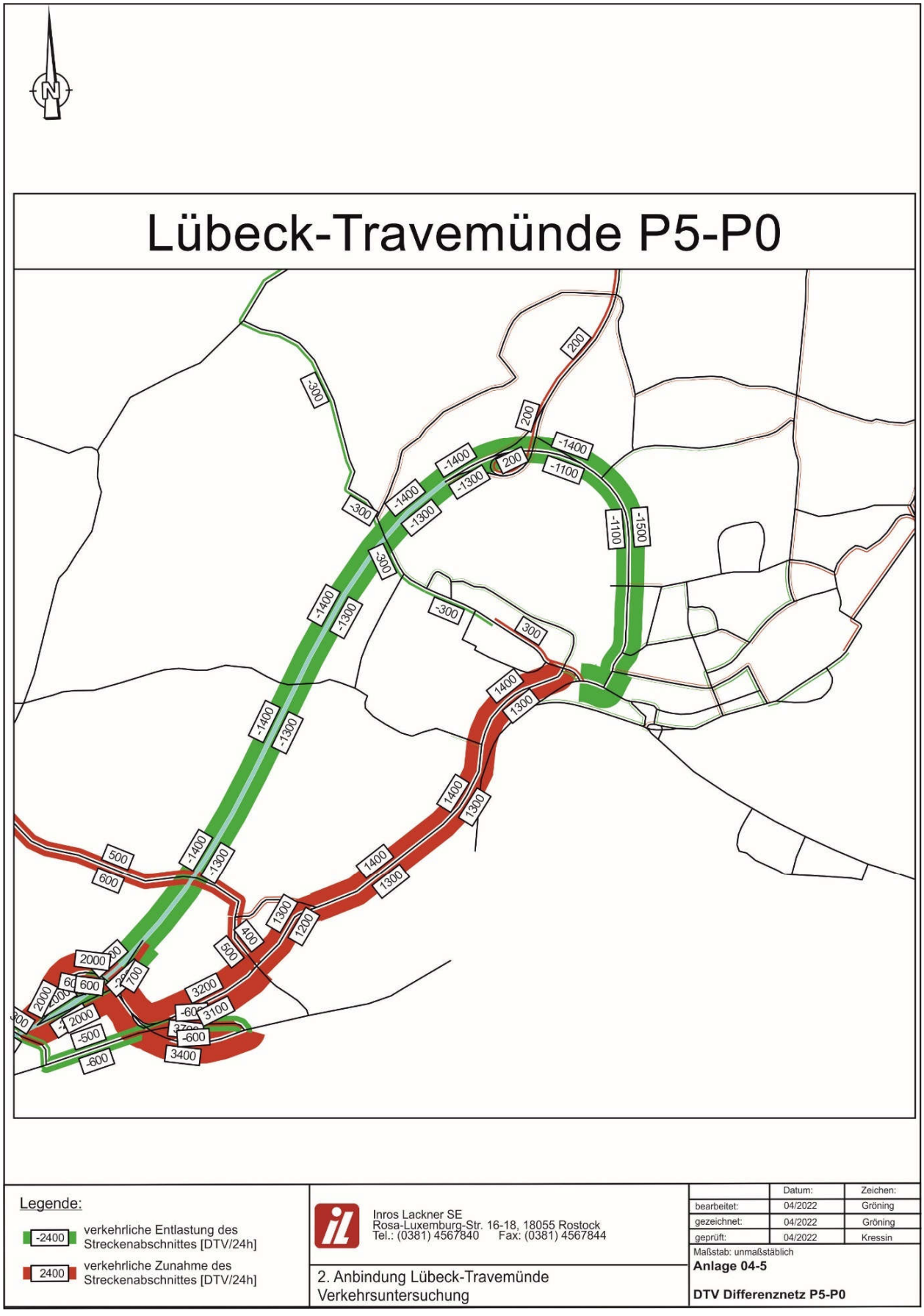
Anlage 04-3


Lübeck-Travemünde P3-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-3
DTV Differenznetz P3-P0

Anlage 04-4


Lübeck-Travemünde P4-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-4
DTV Differenznetz P4-P0

Anlage 04-5

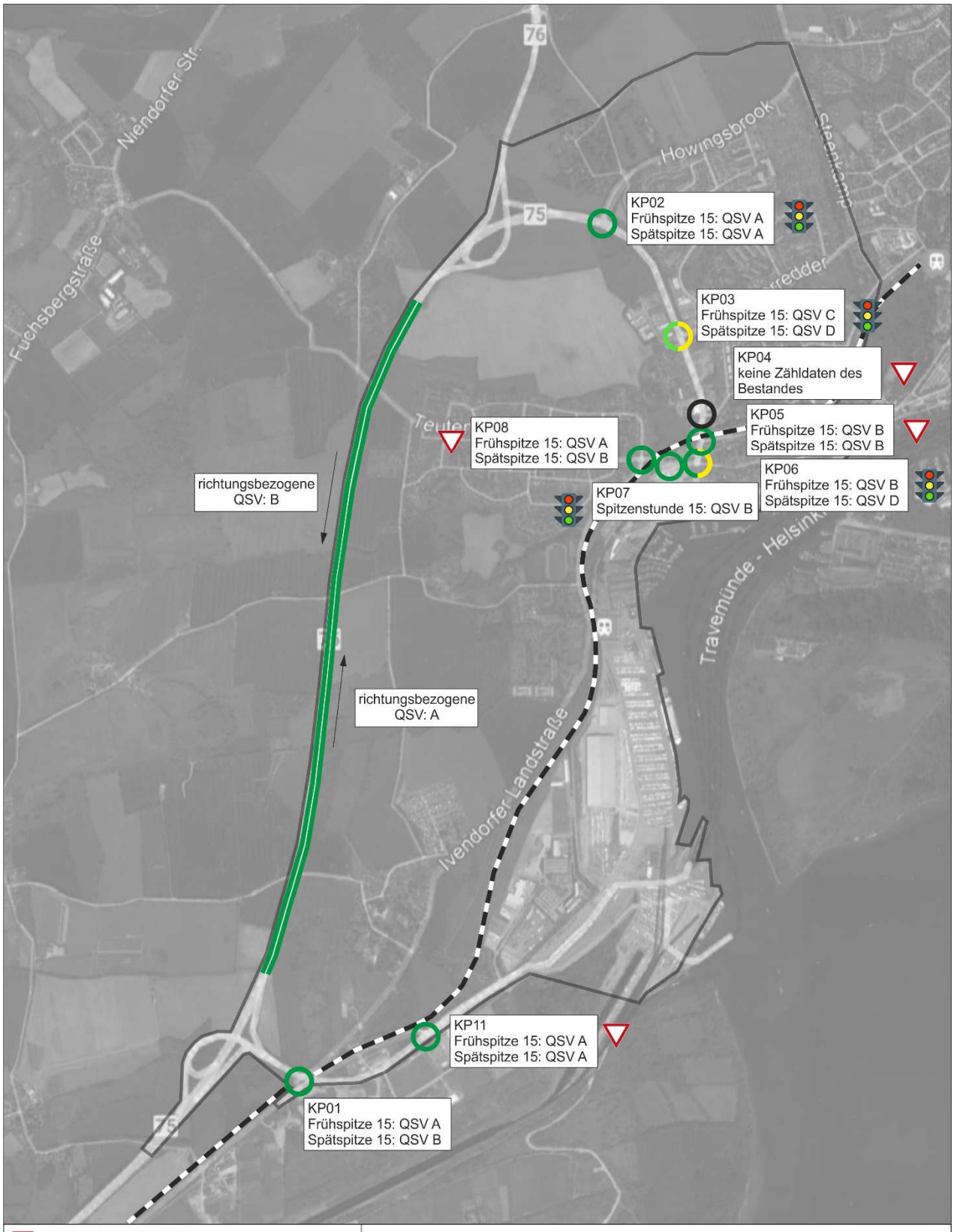

Lübeck-Travemünde P5-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-5
DTV Differenznetz P5-P0

Anlage 05

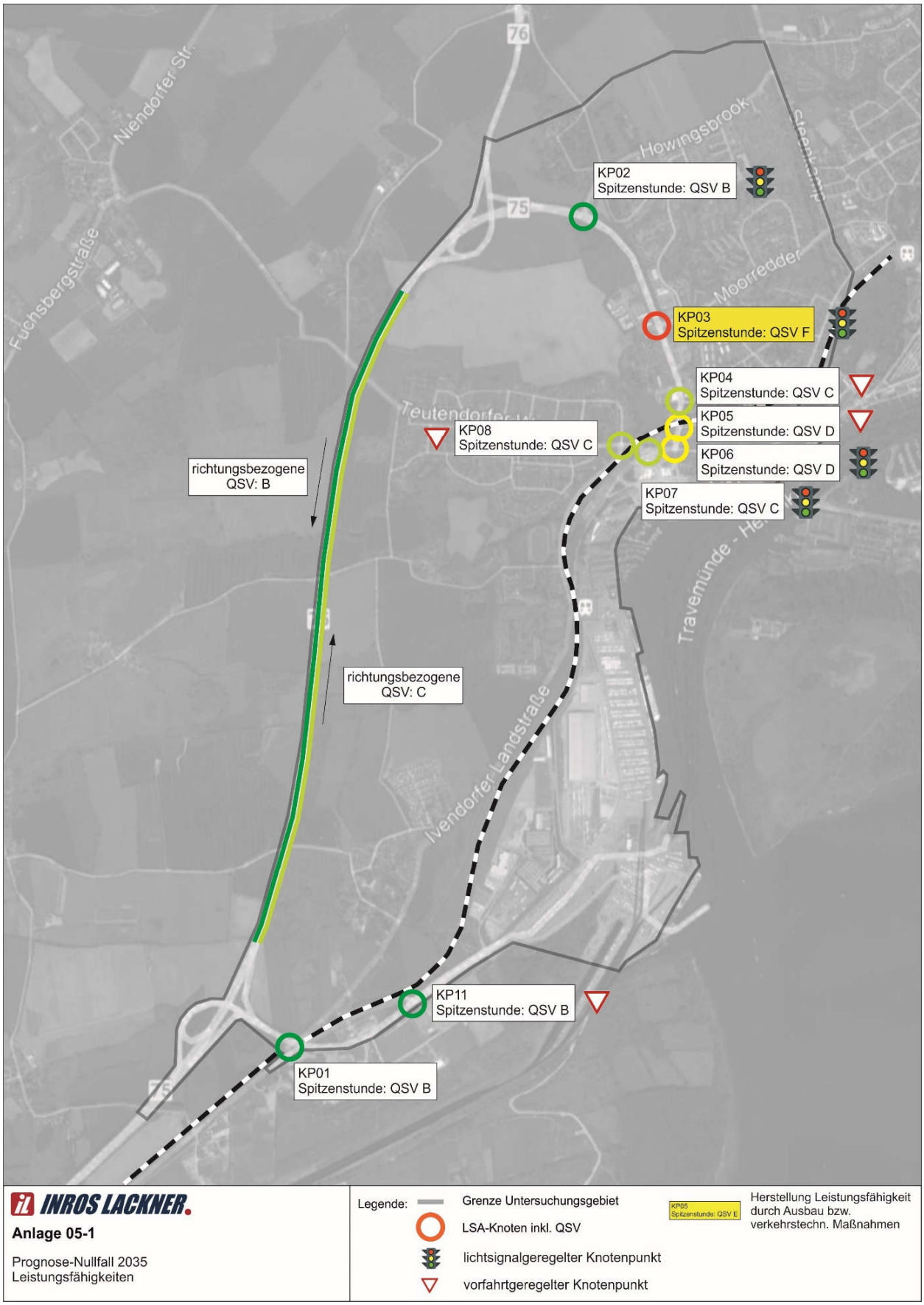
-

Übersicht Leistungsfähigkeiten P0 bis P5

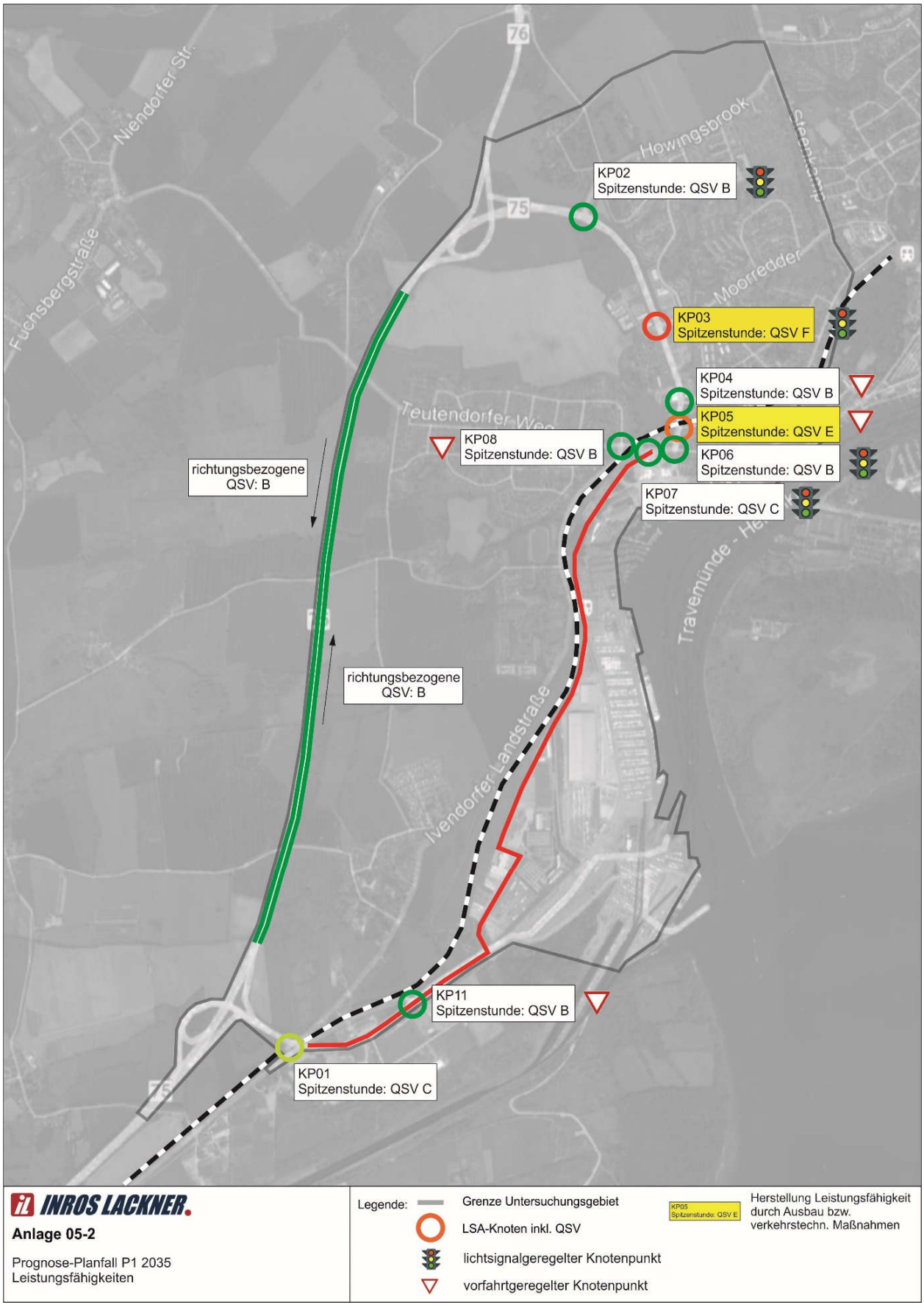
Anlage 05-0


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
KP02
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV A
KP03
Frühspitze 15: QSV C
Spätspitze 15: QSV D
KP04
keine Zähldaten des Bestandes
KP05
Frühspitze 15: QSV B
Spätspitze 15: QSV B
KP06
Frühspitze 15: QSV B
Spätspitze 15: QSV D
KP07
Spitzenstunde 15: QSV B
KP08
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: A
Travemünde - Helsinki
Ivendorfer Landstraße
KP11
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV A
KP01
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV B
INROS LACKNER
Anlage 05-0
Planfall Analyse 2021
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt

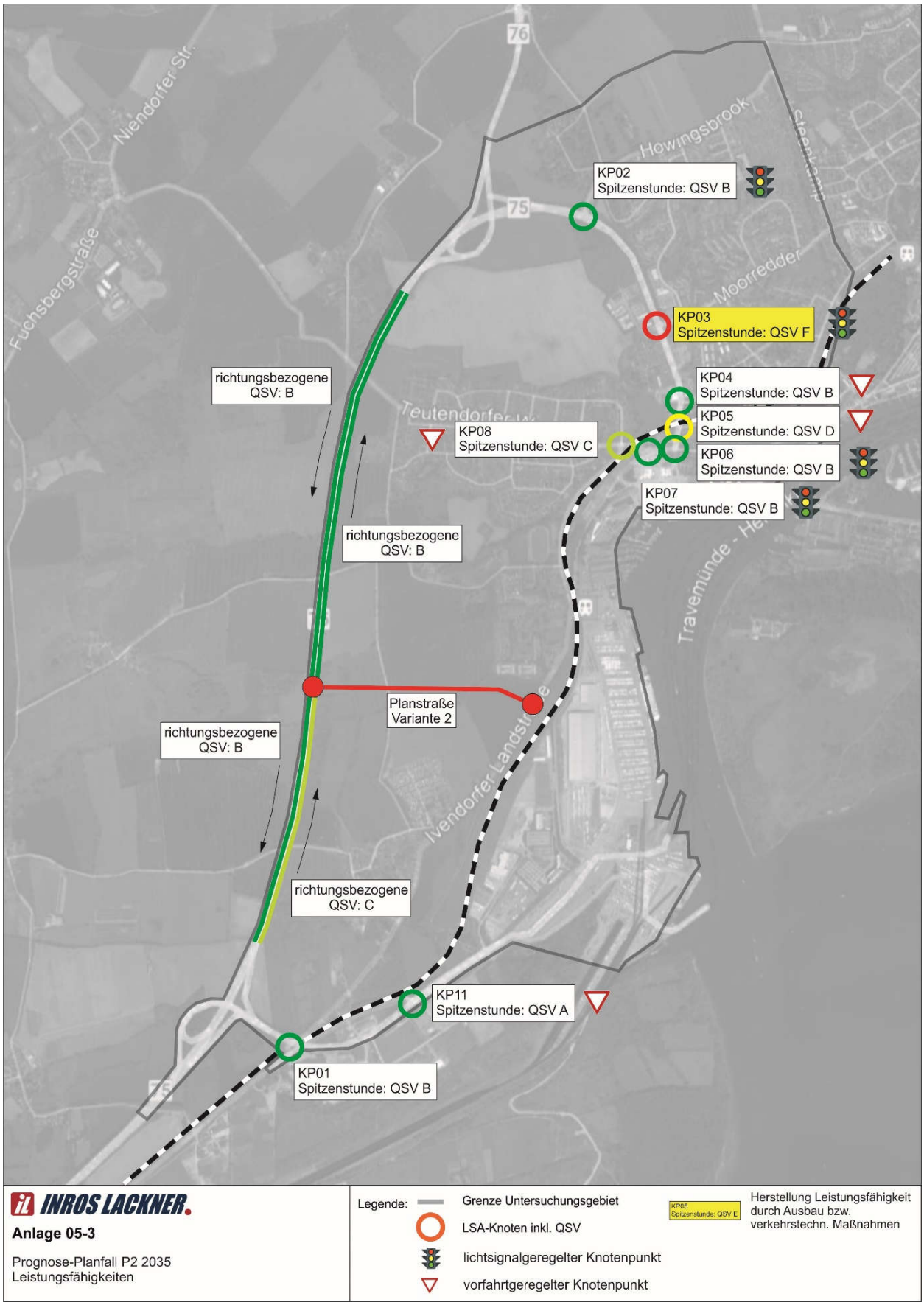
Anlage 05-1


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV C
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV D
KP07
Spitzenstunde: QSV C
KP08
Spitzenstunde: QSV C
KP11
Spitzenstunde: QSV B
KP01
Spitzenstunde: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
INROS LACKNER.
Anlage 05-1
Prognose-Nullfall 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

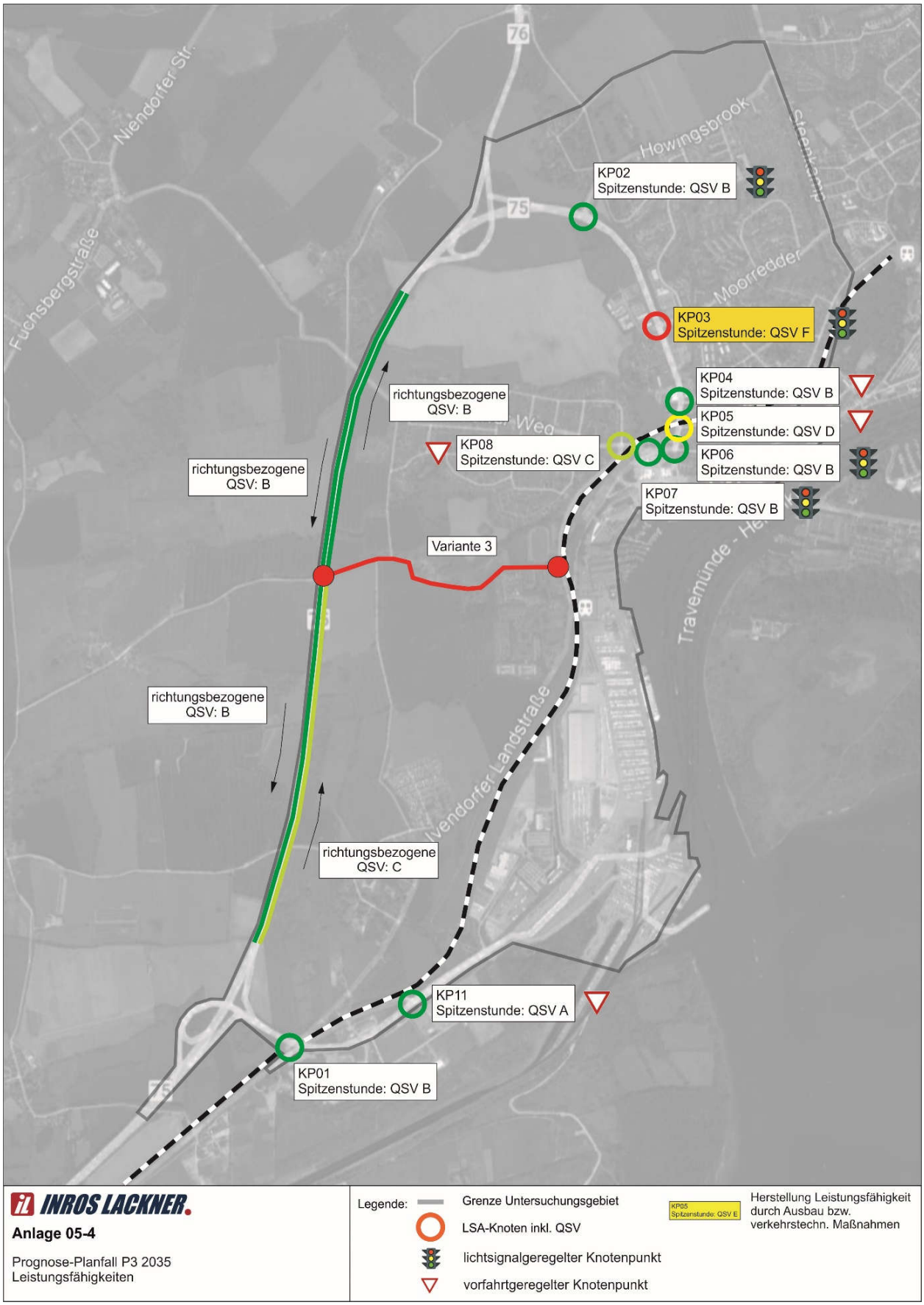
Anlage 05-2


KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV E
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV C
KP08
Spitzenstunde: QSV B
KP11
Spitzenstunde: QSV B
KP01
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
Howingsbrook
Moorredder
Teutendorfer Weg
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
Niendorfer Str.
Fuchsbergstraße
76
75
INROS LACKNER.
Anlage 05-2
Prognose-Planfall P1 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

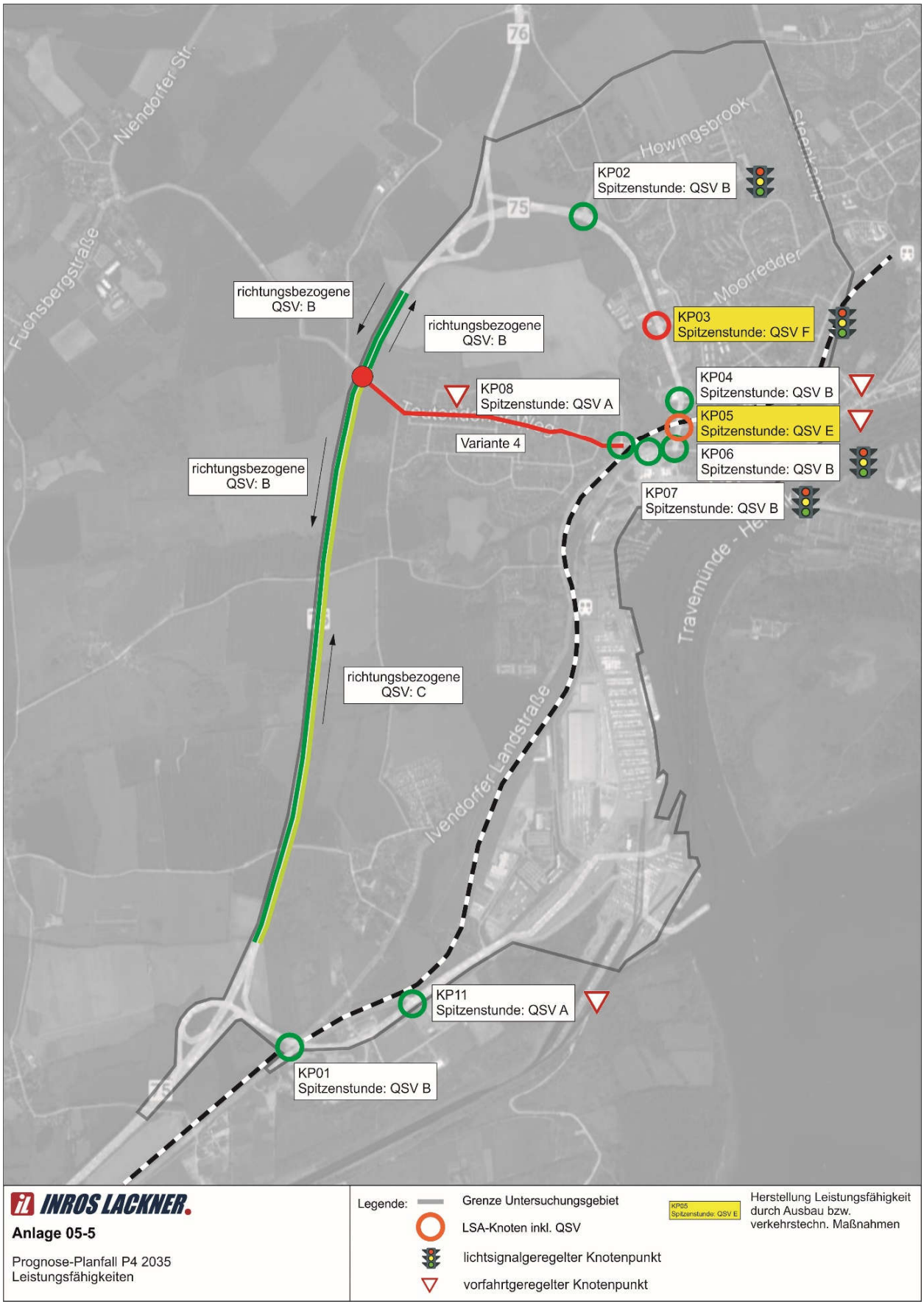
Anlage 05-3


KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
Planstraße Variante 2
Niendorfer Str.
Fuchsbergstraße
Howingsbrook
Moorredder
Travemünde - Hemmelsdorf
Ivendorfer Landstraße
INROS LACKNER.
Anlage 05-3
Prognose-Planfall P2 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

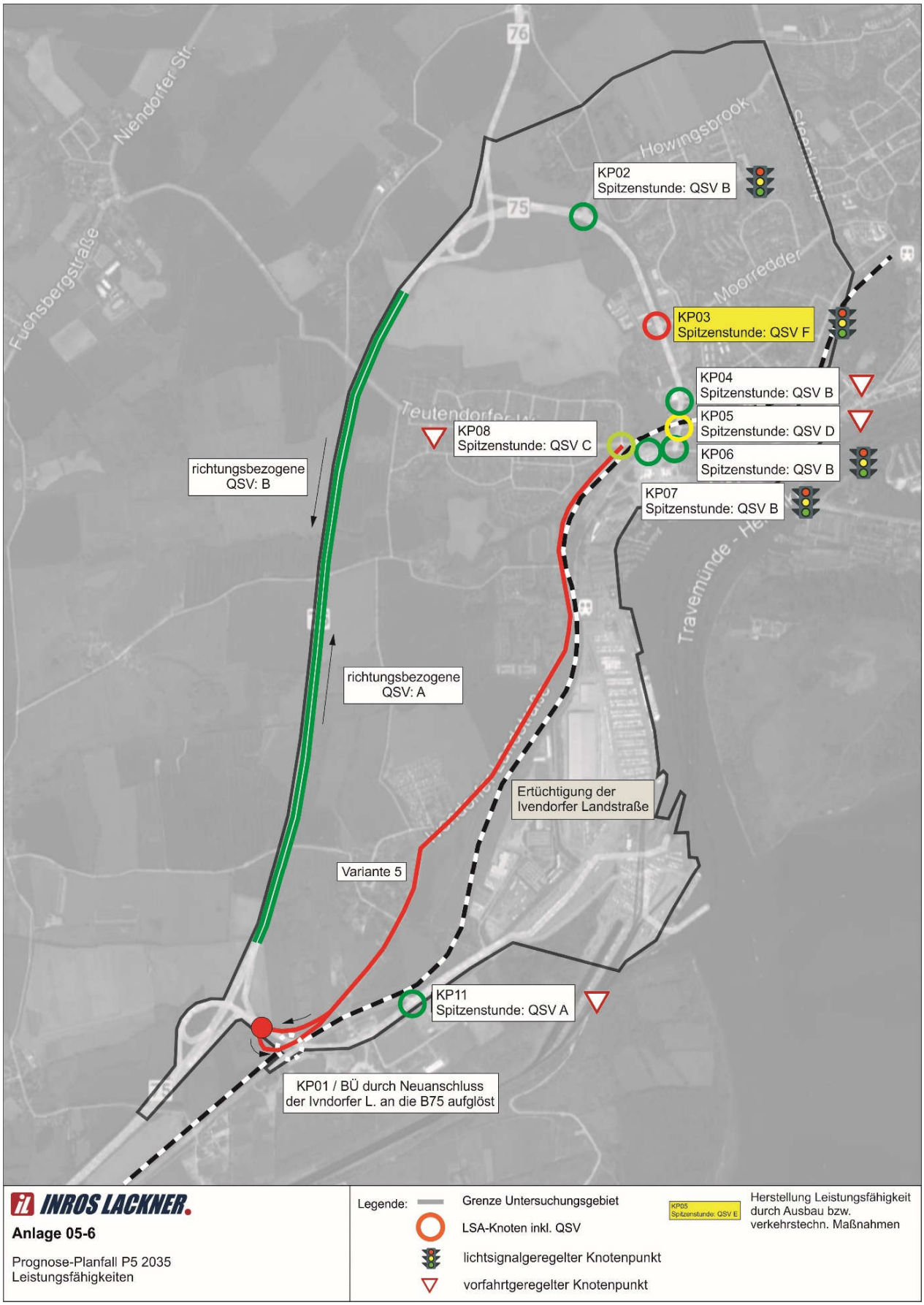
Anlage 05-4


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
Variante 3
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
INROS LACKNER.
Anlage 05-4
Prognose-Planfall P3 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 05-5


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV E
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV A
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
Variante 4
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
INROS LACKNER.
Anlage 05-5
Prognose-Planfall P4 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 05-6

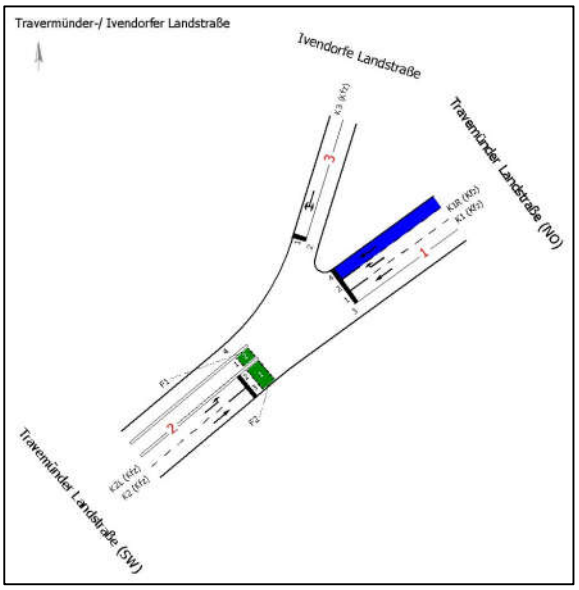

KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: A
Ertüchtigung der Ivendorfer Landstraße
Variante 5
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01 / BÜ durch Neuanschluss der Ivndorfer L. an die B75 aufglöst
Howingsbrook
Moorredder
Fuchsbergstraße
Niendorfer Str.
Travemünde - He
76
75
INROS LACKNER.
Anlage 05-6
Prognose-Planfall P5 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 06

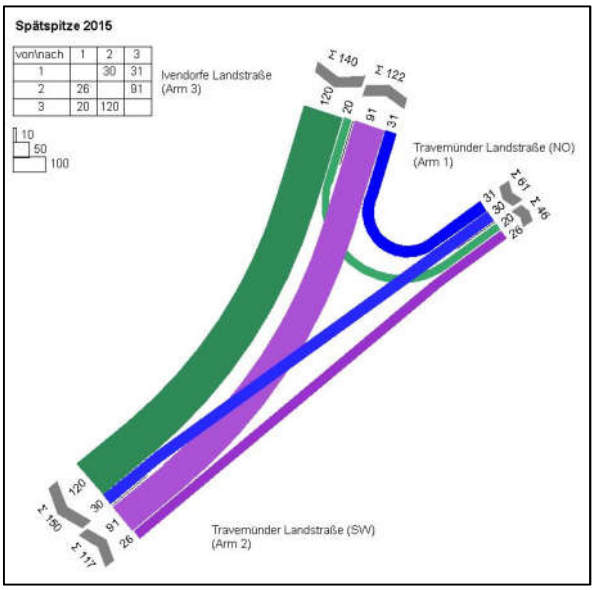
-

Leistungsfähigkeiten Analysefall 2021

Anlage 06-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



KP01 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

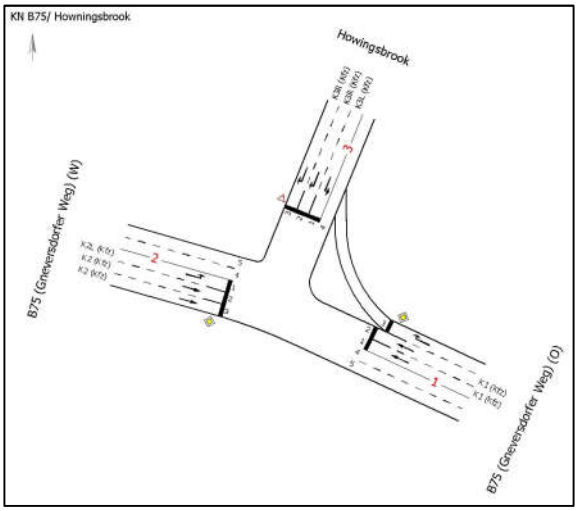
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spätspitze 2015

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	31	0,439	1,843	1953	1225	17	0,014	0,180	0,898	5,517		-	0,025	3,645	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	30	0,425	1,935	1860	255	4	0,074	0,447	1,578	10,178		-	0,118	20,349	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	91	1,289	1,859	1937	304	4	0,244	1,384	3,374	20,912		-	0,299	21,903	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	26	0,368	2,216	1625	574	8	0,026	0,268	1,144	8,450		-	0,045	11,010	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	140	1,983	1,848	1948	457	6	0,253	1,888	4,212	25,904		-	0,306	18,073	A	
Knotenpunktssummen:								318				2815											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,238	17,400		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

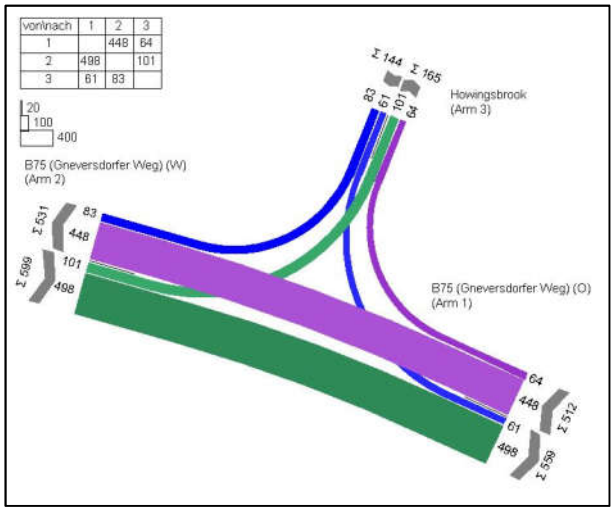
KP01 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 06-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



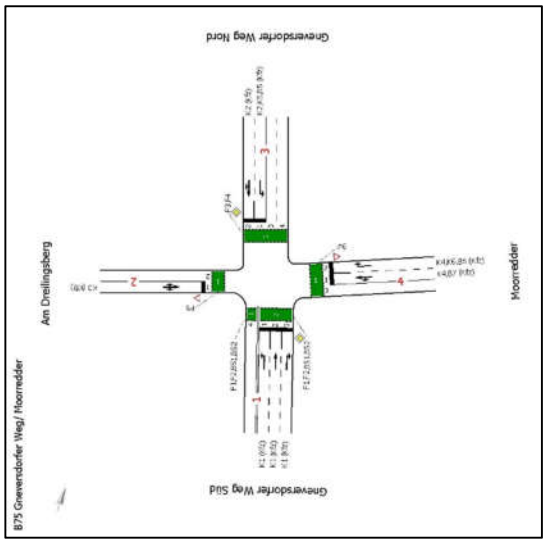
KP02 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	15	16	27	0,381	224	2,613	1,908	1887	717	8	0,261	2,097	4,546	28,913		-	0,312	10,442	A	
	1		K1	15	16	27	0,381	224	2,613	1,908	1887	717	8	0,261	2,097	4,546	28,913		-	0,312	10,442	A	
2	1		K2L	6	7	36	0,167	101	1,178	1,894	1901	317	4	0,269	1,306	3,239	20,445		-	0,319	18,447	A	
	2		K2	27	28	15	0,667	249	2,905	1,854	1942	1293	15	0,135	1,245	3,132	19,356		-	0,193	3,049	A	
	3		K2	27	28	15	0,667	249	2,905	1,854	1942	1293	15	0,135	1,245	3,132	19,356		-	0,193	3,049	A	
3	3		K3R	17	18	25	0,429	42	0,490	1,928	1867	800	9	0,031	0,317	1,269	8,155		-	0,053	7,145	A	
	2		K3R	17	18	25	0,429	41	0,478	1,931	1864	800	9	0,030	0,309	1,249	8,041		-	0,051	7,135	A	
	1		K3L	6	7	36	0,167	61	0,712	1,845	1951	326	4	0,129	0,741	2,197	13,512		-	0,187	16,466	A	
Knotenpunktssummen:								1191				6263											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,238	8,108		
			TU = 42 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

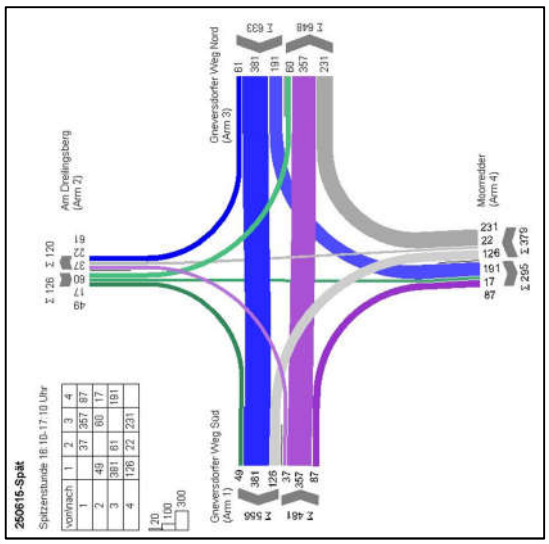
KP02 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 06-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



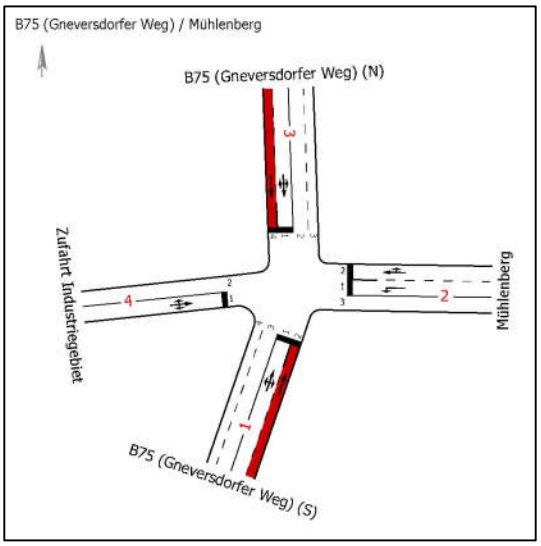
KP03 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	37	1,059	1,843	1953	163	5	0,166	1,155	2,973	18,266		-	0,227	47,803	C	
	2		K1	28	29	75	0,282	357	10,214	1,859	1937	546	16	1,247	10,239	15,651	97,005		-	0,654	40,775	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	87	2,489	1,856	1940	547	16	0,106	1,977	4,355	26,940		-	0,159	28,494	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	126	3,605	1,839	1958	190	5	1,243	4,722	8,397	51,138		-	0,663	68,432	D	
3	2		K2	42	43	61	0,417	442	12,646	1,819	1979	825	24	0,713	10,208	15,611	94,790		-	0,536	25,654	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	191	5,465	1,800	2000	326	9	0,884	5,941	10,063	60,378		-	0,586	49,651	C	
4	1		K4	27	28	76	0,272	148	4,234	1,866	1929	525	15	0,224	3,563	6,755	41,705		-	0,282	31,098	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	231	6,609	1,841	1955	721	21	0,271	5,000	8,782	53,904		-	0,320	24,604	B	
Knotenpunktssummen:								1619				3843											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,496	36,155		
			TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

KP03 – QSV Analyse 2021

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen leistungsfähig. Es wird die Qualitätsstufe D mit einer mittleren Wartezeit von erreicht.

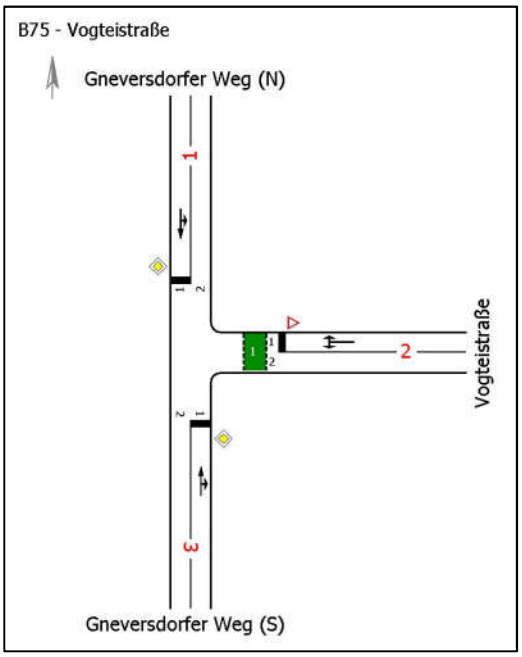
Anlage 06-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



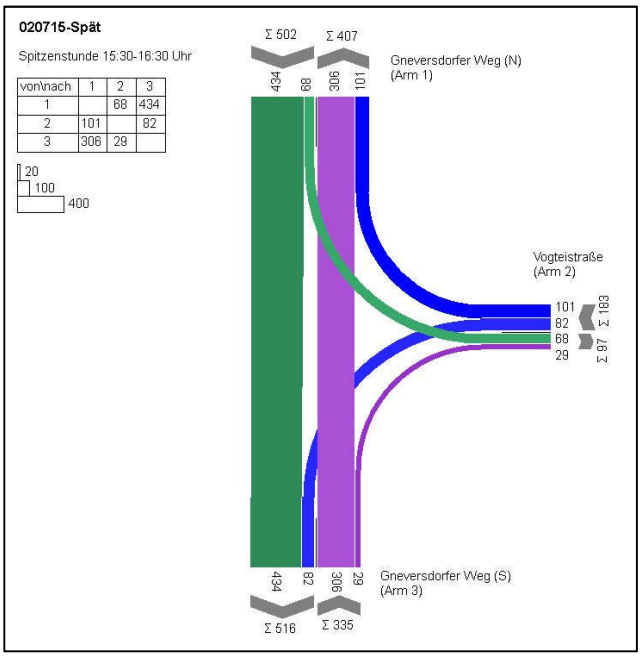
KP04 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021

Für den KP04 standen keine Verkehrsbelastungen des Bestandes zur Verfügung, weshalb keine Leistungsfähigkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Anlage 06-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



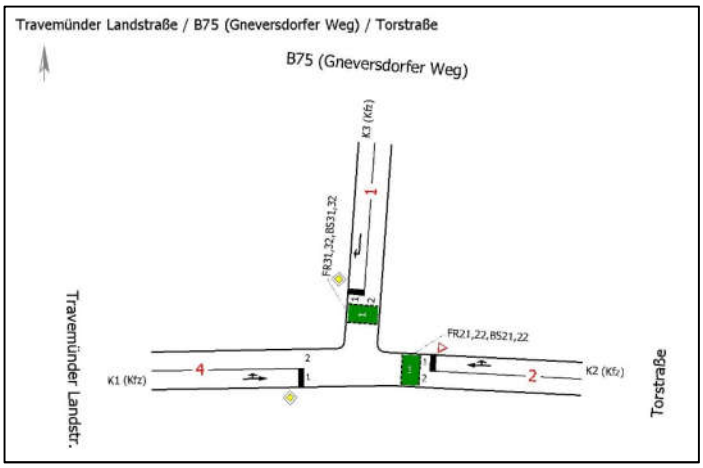
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	306,0	312,5	1.800,0	1.763,0	0,174	1.457,0	2,5	A
		3 → 2	3	29,0	29,5	1.600,0	1.562,5	0,018	1.533,5	2,3	A
2	B	2 → 3	4	82,0	87,5	324,5	304,0	0,270	222,0	16,2	B
		2 → 1	6	101,0	104,0	811,0	789,0	0,128	688,0	5,2	A
1	C	1 → 2	7	68,0	76,5	878,0	781,0	0,087	713,0	5,0	A
		1 → 3	8	434,0	450,0	1.800,0	1.736,0	0,250	1.302,0	2,8	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	183,0	191,5	481,0	460,0	0,398	277,0	13,0	B
1	C	-	7+8	502,0	526,5	1.800,0	1.716,0	0,293	1.214,0	3,0	A
									Gesamt QSV		B

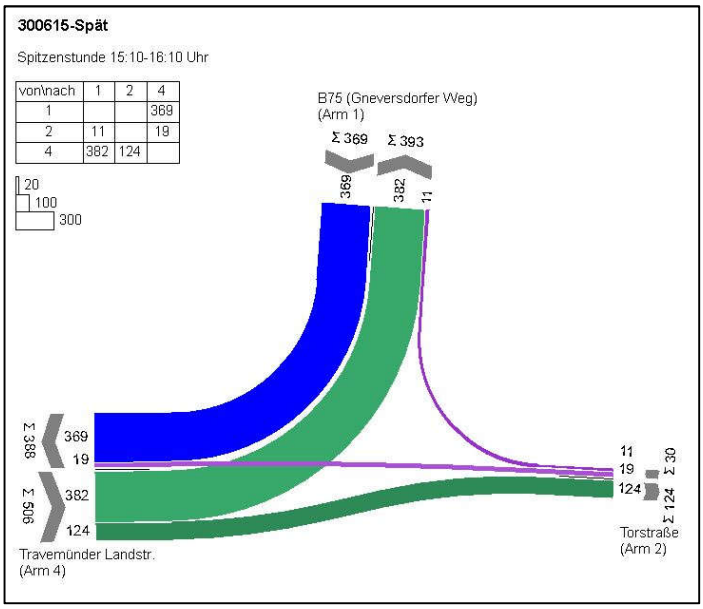
KP05 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV B erreicht.

Anlage 06-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



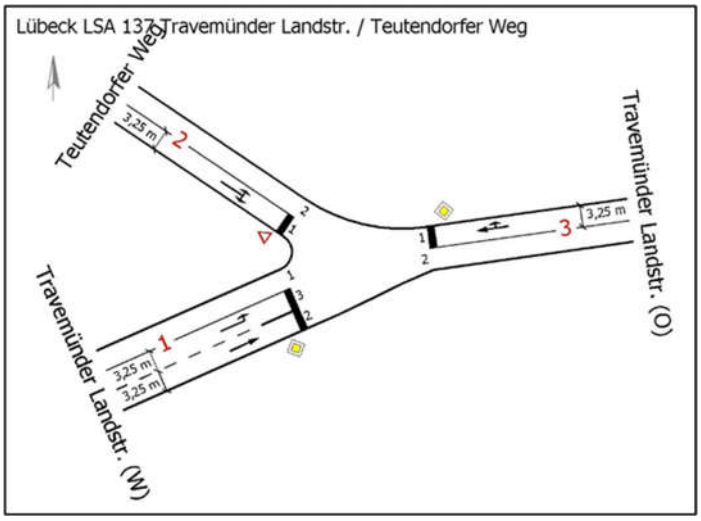
KP06 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	306,0	312,5	1.800,0	1.763,0	0,174	1.457,0	2,5	A
		3 → 2	3	29,0	29,5	1.600,0	1.562,5	0,018	1.533,5	2,3	A
2	B	2 → 3	4	82,0	87,5	324,5	304,0	0,270	222,0	16,2	B
		2 → 1	6	101,0	104,0	811,0	789,0	0,128	688,0	5,2	A
1	C	1 → 2	7	68,0	76,5	878,0	781,0	0,087	713,0	5,0	A
		1 → 3	8	434,0	450,0	1.800,0	1.736,0	0,250	1.302,0	2,8	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	183,0	191,5	481,0	460,0	0,398	277,0	13,0	B
1	C	-	7+8	502,0	526,5	1.800,0	1.716,0	0,293	1.214,0	3,0	A
									Gesamt QSV		B

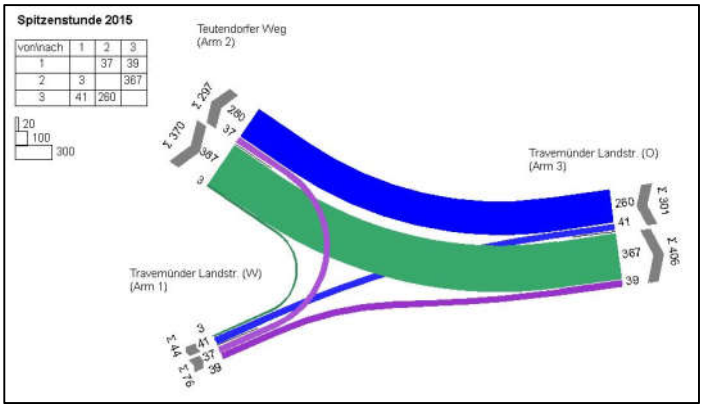
KP03 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV B erreicht.

Anlage 06-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



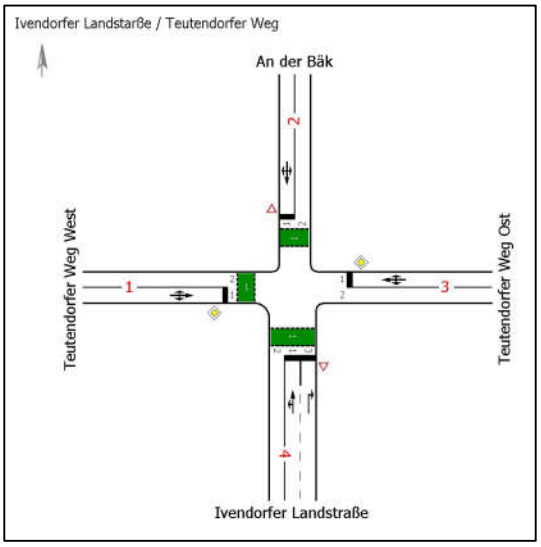
KP07 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	41,0	45,0	1.800,0	1.636,5	0,025	1.595,5	2,3	A
		3 → 2	3	260,0	286,0	1.600,0	1.454,5	0,179	1.194,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	367,0	403,5	768,0	698,0	0,525	331,0	10,8	B
		2 → 1	6	3,0	3,5	973,5	885,0	0,004	882,0	4,1	A
1	C	1 → 2	7	37,0	40,5	912,5	829,5	0,044	792,5	4,5	A
		1 → 3	8	39,0	43,0	1.800,0	1.636,5	0,024	1.597,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	370,0	407,0	769,5	699,5	0,529	329,5	10,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

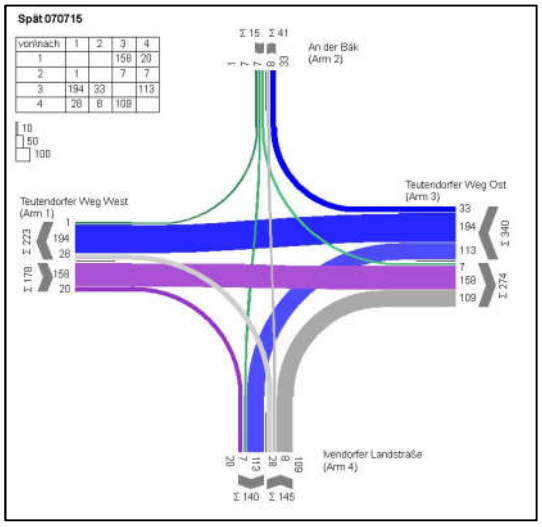
KP03 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 06-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



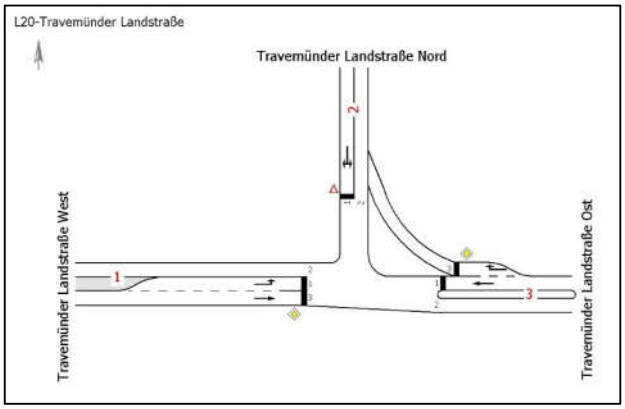
KP08 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	993,0	902,5	0,000	902,5	0,0	A
		1 → 3	2	158,0	174,0	1.800,0	1.636,5	0,097	1.478,5	2,4	A
		1 → 4	3	20,0	22,0	1.600,0	1.454,5	0,014	1.434,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	28,0	31,0	483,5	439,5	0,064	411,5	8,7	A
		4 → 2	5	8,0	9,0	460,5	418,5	0,020	410,5	8,8	A
		4 → 3	6	109,0	120,0	977,5	888,5	0,123	779,5	4,6	A
3	C	3 → 4	7	113,0	124,5	1.050,0	954,5	0,119	841,5	4,3	A
		3 → 1	8	194,0	213,5	1.800,0	1.636,5	0,119	1.442,5	2,5	A
		3 → 2	9	33,0	36,5	1.600,0	1.454,5	0,023	1.421,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	7,0	7,5	364,5	331,5	0,021	324,5	11,1	B
		2 → 4	11	7,0	7,5	465,0	422,5	0,016	415,5	8,7	A
		2 → 1	12	1,0	1,0	928,0	843,5	0,001	842,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	145,0	159,5	1.242,0	1.129,0	0,128	984,0	3,7	A
3	C	-	7+8+9	340,0	374,0	1.800,0	1.636,5	0,208	1.296,5	2,8	A
2	D	-	10+11+12	15,0	16,5	421,0	382,5	0,039	367,5	9,8	A
									Gesamt QSV		B

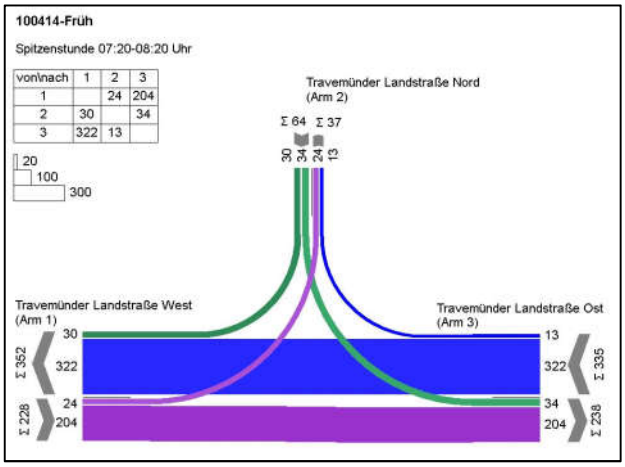
KP08 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelas in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 06-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



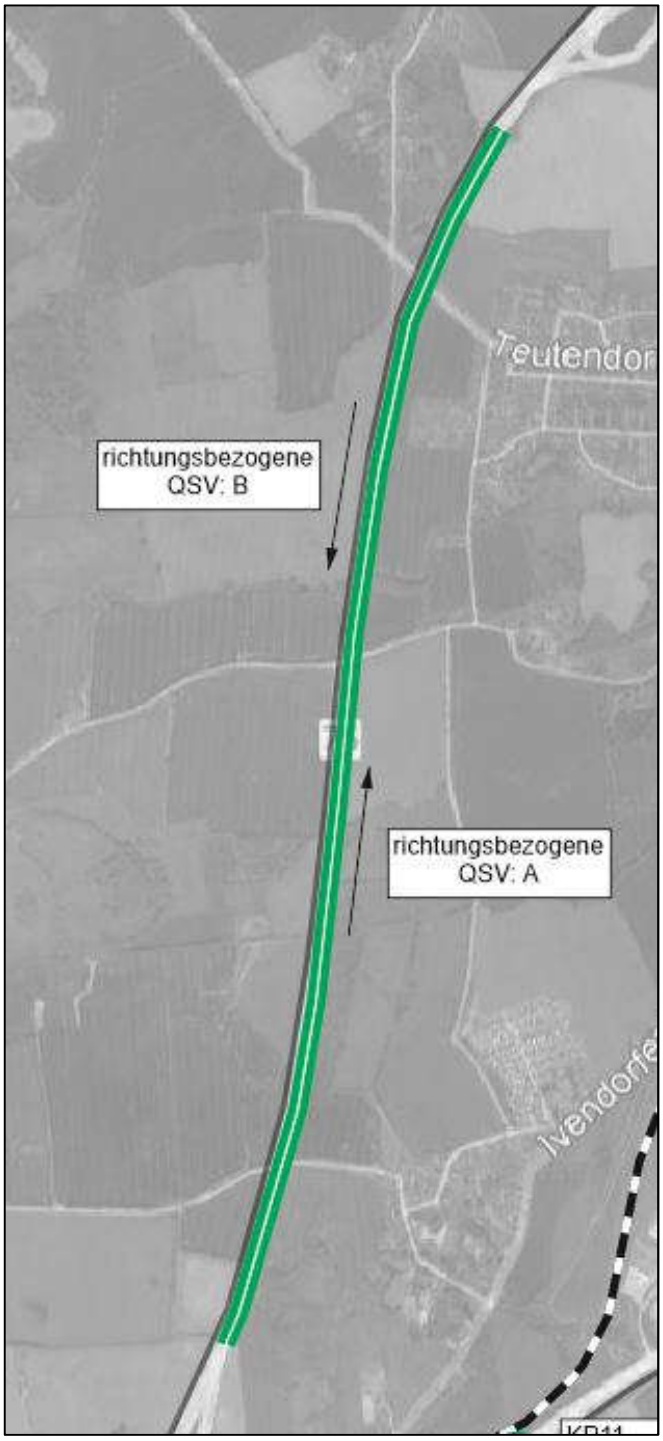
KP11 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	322,0	519,5	1.800,0	1.116,0	0,289	794,0	4,5	A
		3 → 2	3	13,0	15,0	1.165,5	1.003,0	0,013	990,0	3,6	A
2	B	2 → 3	4	34,0	37,5	516,5	468,5	0,073	434,5	8,3	A
		2 → 1	6	30,0	35,0	809,5	696,0	0,043	666,0	5,4	A
1	C	1 → 2	7	24,0	25,5	891,0	842,0	0,029	818,0	4,4	A
		1 → 3	8	204,0	238,5	1.800,0	1.541,0	0,133	1.337,0	2,7	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	64,0	72,5	625,0	551,5	0,116	487,5	7,4	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 06-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV B

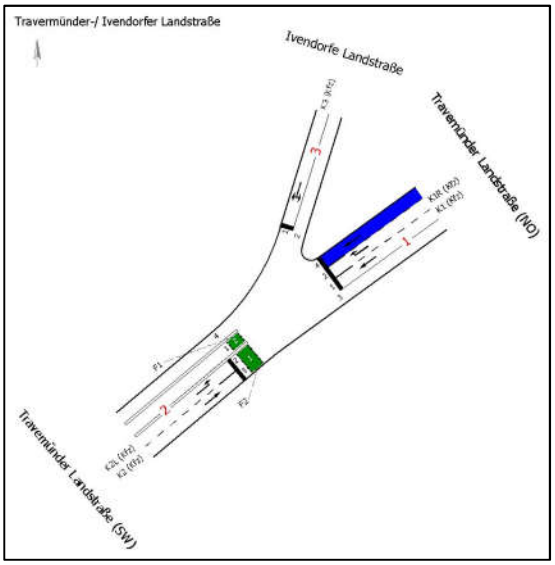
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in beiden Richtungen in sehr guter Qualität QSV A bzw. QSV B leistungsfähig.

Anlage 07

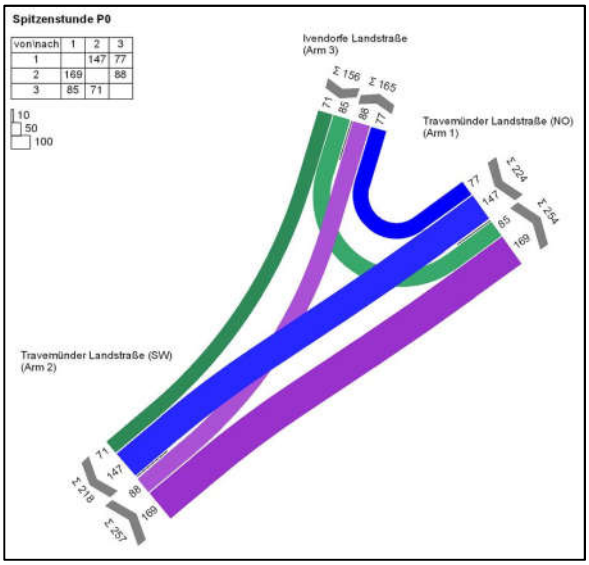
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Nullfall 2035

Anlage 07-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

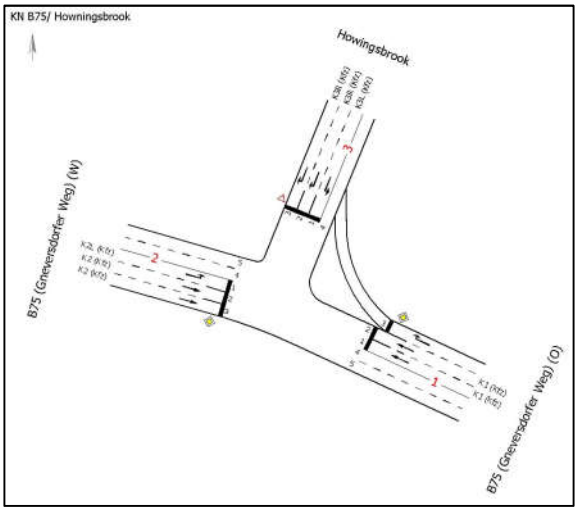
MIV - SZP 1 (TU=47) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	28	29	19	0,617	77	1,005	1,800	2000	1234	16	0,037	0,437	1,555	9,330		-	0,062	3,692	A	
	1		K1	6	7	41	0,149	147	1,919	1,800	2000	298	4	0,584	2,347	4,938	29,628		-	0,493	25,423	B	
2	2		K2L	6	7	41	0,149	88	1,149	1,800	2000	298	4	0,239	1,262	3,162	18,972		-	0,295	20,688	B	
	3		K2	16	17	31	0,362	169	2,206	1,800	2000	724	9	0,172	1,709	3,920	23,520		-	0,233	11,302	A	
3	1		K3	8	9	39	0,191	156	2,037	1,800	2000	382	5	0,404	2,191	4,694	28,164		-	0,408	20,487	B	
Knotenpunktssummen:								637				2936											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,324	17,187		
			TU = 47 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

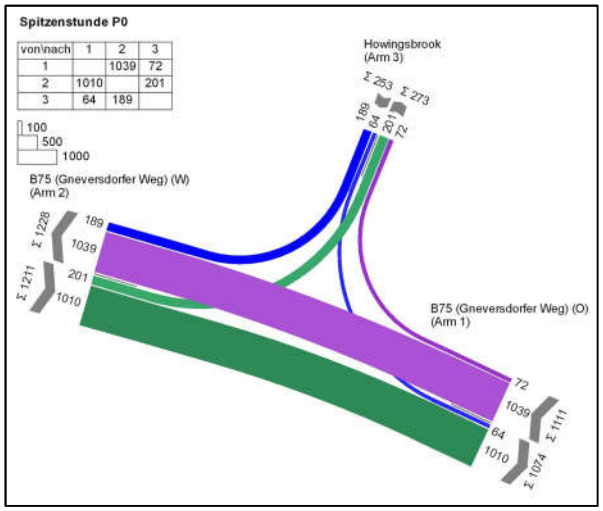
KP01 – QSV Prognose Nullfall 2035

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 07-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

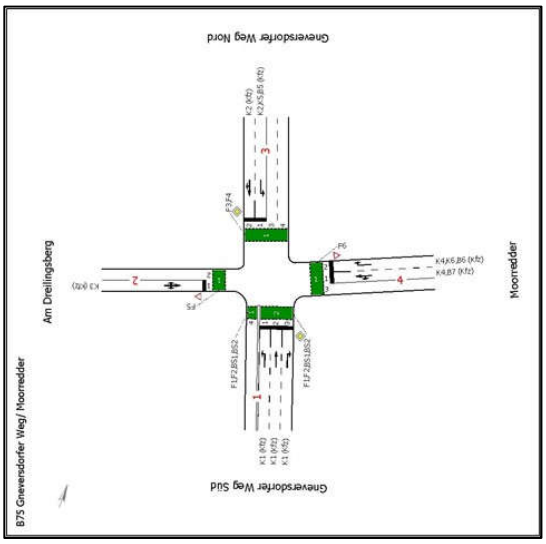
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tF [s]	tA [s]	tS [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qS [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nC [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	520	6,211	1,800	2000	790	9	1,284	6,361	10,626	63,756		-	0,658	16,484	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	519	6,199	1,800	2000	790	9	1,277	6,342	10,601	63,606		-	0,657	16,447	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	505	6,032	1,800	2000	1348	16	0,351	2,983	5,904	35,424		-	0,375	3,995	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	505	6,032	1,800	2000	1348	16	0,351	2,983	5,904	35,424		-	0,375	3,995	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	94	1,123	1,800	2000	838	10	0,070	0,754	2,223	13,338		-	0,112	7,916	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2503				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,487	11,733		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

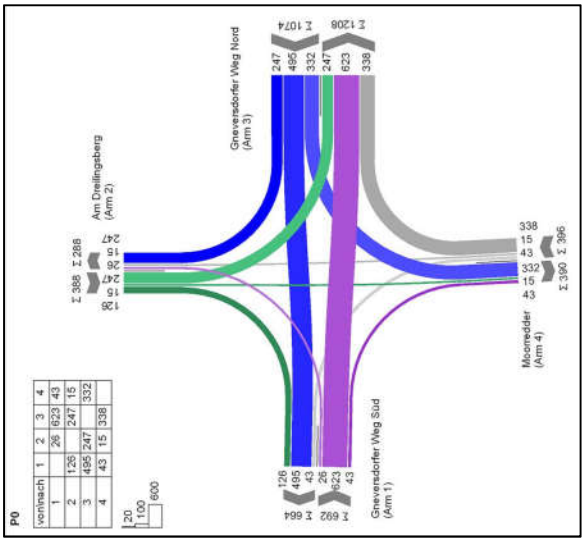
KP02 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 07-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P0)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_f [s]	t_A [s]	t_s [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	26	0,744	1,800	2000	87	2	0,242	0,963	2,623	15,738		-	0,299	57,709	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	623	17,825	1,800	2000	564	16	37,872	55,697	68,319	409,914		-	1,105	278,713	F	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	388	11,101	1,800	2000	194	6	97,990	109,091	126,755	760,530		-	2,000	1864,875	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	742	21,229	1,800	2000	834	24	8,634	28,315	37,314	223,884		-	0,890	65,104	D	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	136	4	98,828	108,327	125,929	755,574		-	2,441	2664,033	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	58	1,659	1,800	2000	544	16	0,067	1,311	3,247	19,482		-	0,107	28,555	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	338	9,671	1,800	2000	738	21	0,505	7,848	12,586	75,516		-	0,458	27,139	B	
Knotenpunktssummen:								2550				3661											
Gewichtete Mittelwerte:																				1,219	722,935		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

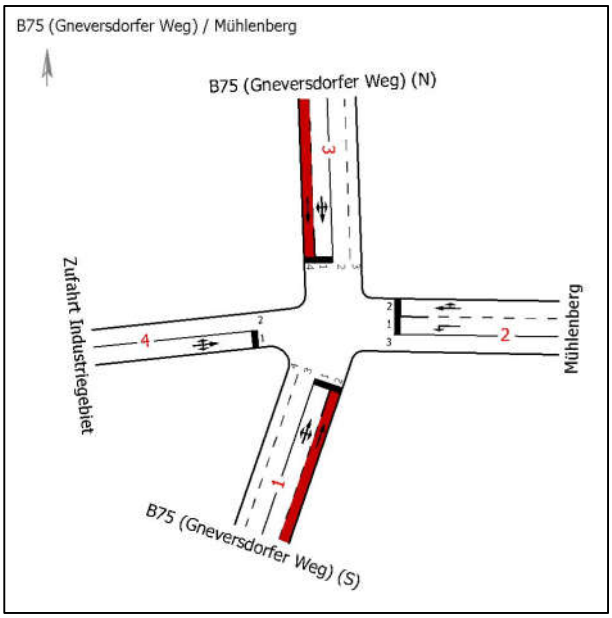
KP03 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen nicht leistungsfähig. Die Zufahrten Am Dreilingsberg, Gneversdorfer Weg (N) und Moorredder erreichen nur die QSV F.

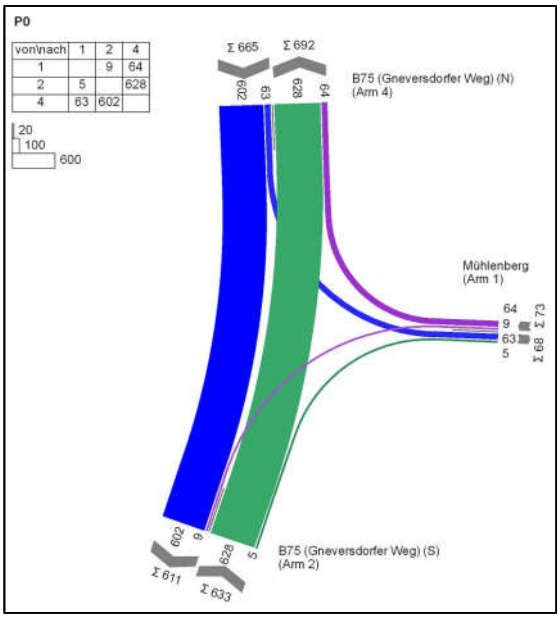
Hier wirkt sich der mangelhafte Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung negativ aus. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.

Diesbezüglich wurde 2017 eine Verkehrsuntersuchung durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH [3] mit Ergänzungen bis 2021 vorgenommen. Im Ergebnis wird eine Variante vorgeschlagen, die auf Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg beruht. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 07-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



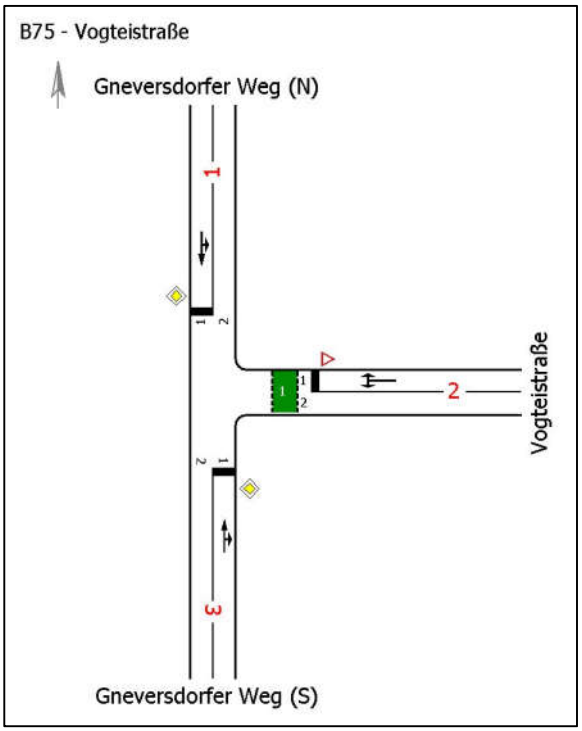
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	625,5	568,5	0,111	505,5	7,1	A
		3 → 1	2	602,0	662,0	3.600,0	3.272,5	0,184	2.670,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	143,5	130,5	0,000	130,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	157,0	142,5	0,000	142,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	830,5	755,0	0,000	755,0	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	647,5	588,5	0,000	588,5	0,0	A
		1 → 3	8	628,0	691,0	3.600,0	3.272,5	0,192	2.644,5	1,4	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	171,5	156,0	0,058	147,0	24,5	C
		2 → 4	11	0,0	0,0	157,5	143,0	0,000	143,0	0,0	A
		2 → 3	12	64,0	70,5	815,0	741,0	0,087	677,0	5,3	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	665,0	731,5	1.800,0	1.636,5	0,406	971,5	3,7	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	73,0	80,5	917,5	832,0	0,088	759,0	4,7	A
									Gesamt QSV		C

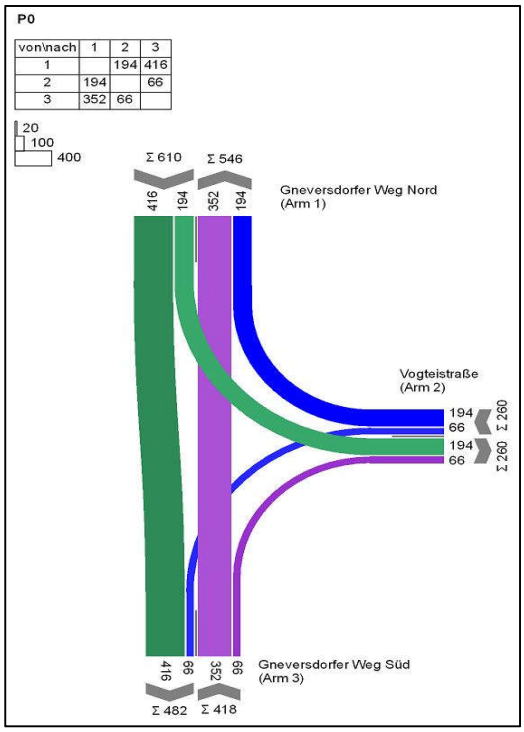
KP04 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



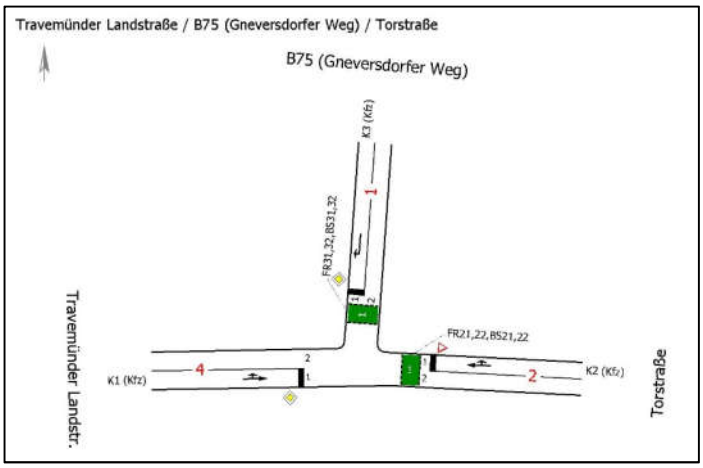
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	352,0	387,0	1.800,0	1.636,5	0,215	1.284,5	2,8	A
		3 → 2	3	66,0	72,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.388,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	66,0	72,5	186,5	169,5	0,389	103,5	34,6	D
		2 → 1	6	194,0	213,5	749,5	681,5	0,285	487,5	7,4	A
1	C	1 → 2	7	194,0	213,5	798,5	726,0	0,267	532,0	6,8	A
		1 → 3	8	416,0	457,5	1.800,0	1.636,5	0,254	1.220,5	2,9	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	260,0	286,0	424,5	386,0	0,674	126,0	28,0	C
1	C	-	7+8	610,0	671,0	1.800,0	1.636,5	0,373	1.026,5	3,5	A
									Gesamt QSV		D

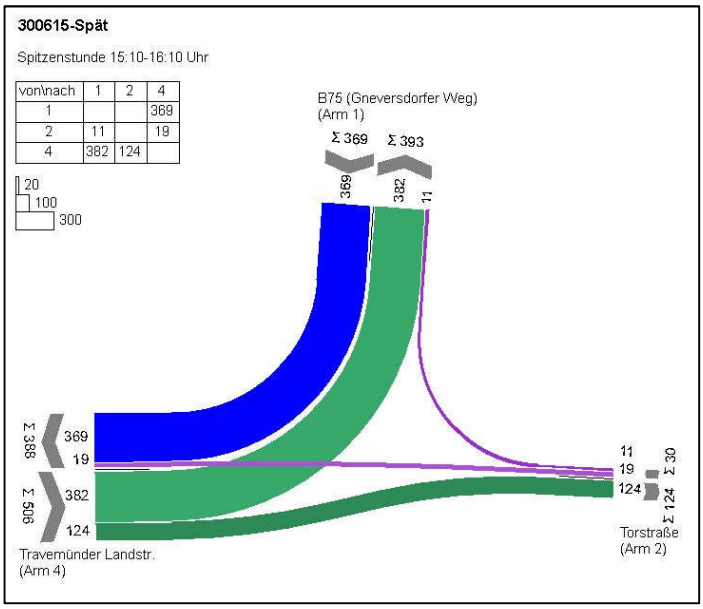
KP05 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV D erreicht.

Anlage 07-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

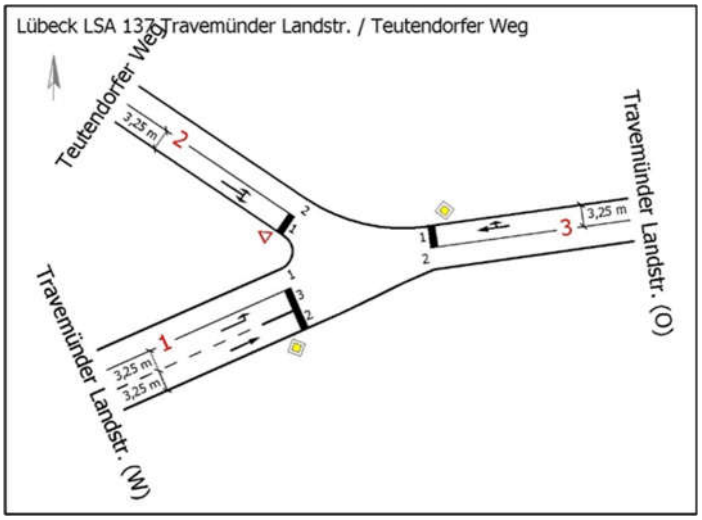
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	475	11,875	1,800	2000	1022	26	0,522	8,139	12,964	77,784		-	0,465	15,953	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	15	0,375	1,800	2000	756	19	0,011	0,246	1,085	6,510		-	0,020	17,594	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	518	12,950	1,800	2000	622	16	4,267	16,309	23,139	138,834		-	0,833	53,528	D	
Knotenpunktssummen:								1008				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,647	35,287		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

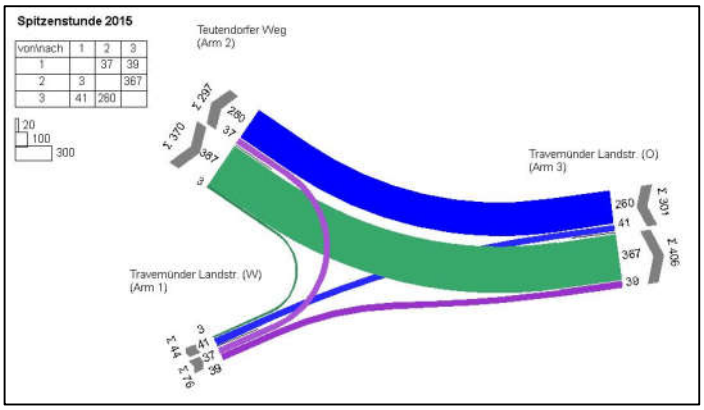
KP06 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in ausreichender Qualität QSV D leistungsfähig.

Anlage 07-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



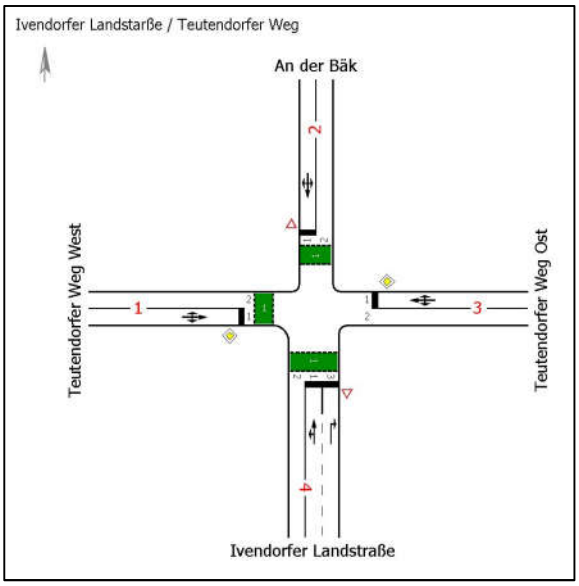
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	143,0	157,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.493,5	2,4	A
		3 → 2	3	333,0	366,5	1.600,0	1.454,5	0,229	1.121,5	3,2	A
2	B	2 → 3	4	368,0	405,0	577,0	524,5	0,702	156,5	22,5	C
		2 → 1	6	15,0	16,5	822,0	747,5	0,020	732,5	4,9	A
1	C	1 → 2	7	14,0	15,5	747,5	679,5	0,021	665,5	5,4	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	383,0	421,5	584,0	530,5	0,722	147,5	23,8	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		C

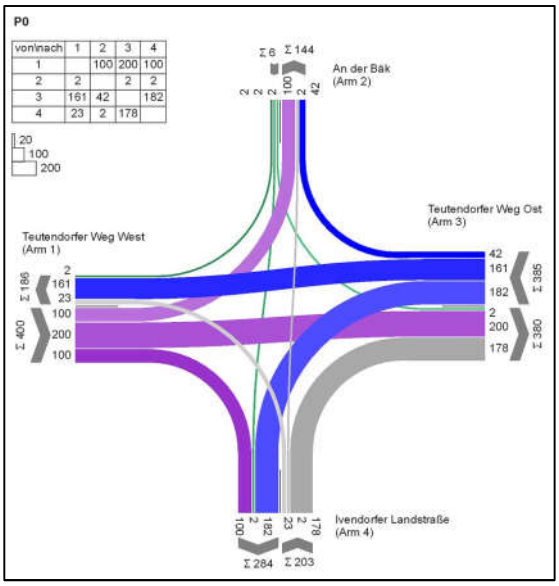
KP03 – QSV P0

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



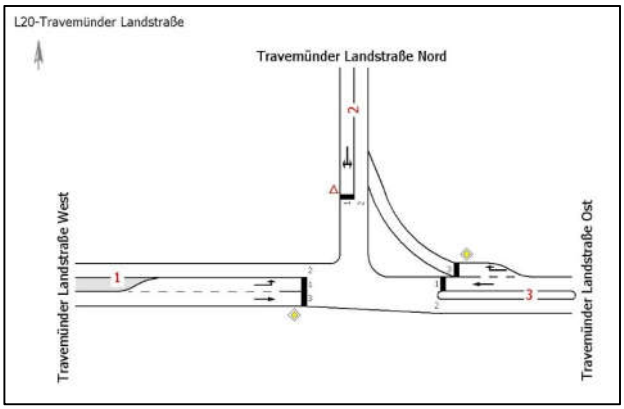
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	100,0	110,0	1.020,5	927,5	0,108	827,5	4,3	A
		1 → 3	2	200,0	220,0	1.800,0	1.636,5	0,122	1.436,5	2,5	A
		1 → 4	3	100,0	110,0	1.600,0	1.454,5	0,069	1.354,5	2,7	A
4	B	4 → 1	4	23,0	25,5	273,0	248,0	0,093	225,0	16,0	B
		4 → 2	5	2,0	2,0	252,5	229,5	0,008	227,5	15,8	B
		4 → 3	6	178,0	196,0	884,0	803,5	0,222	625,5	5,8	A
3	C	3 → 4	7	182,0	200,0	913,5	830,5	0,219	648,5	5,5	A
		3 → 1	8	161,0	177,0	1.800,0	1.636,5	0,098	1.475,5	2,4	A
		3 → 2	9	42,0	46,0	1.600,0	1.454,5	0,029	1.412,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	2,0	2,0	167,5	152,5	0,012	150,5	23,9	C
		2 → 4	11	2,0	2,0	242,5	220,5	0,008	218,5	16,5	B
		2 → 1	12	2,0	2,0	960,5	873,0	0,002	871,0	4,1	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
4	B	-	4+5+6	203,0	223,5	996,5	905,0	0,224	702,0	5,1	A
3	C	-	7+8+9	385,0	423,5	1.685,5	1.532,5	0,251	1.147,5	3,1	A
2	D	-	10+11+12	6,0	6,5	272,5	251,5	0,024	245,5	14,7	B
									Gesamt QSV		C

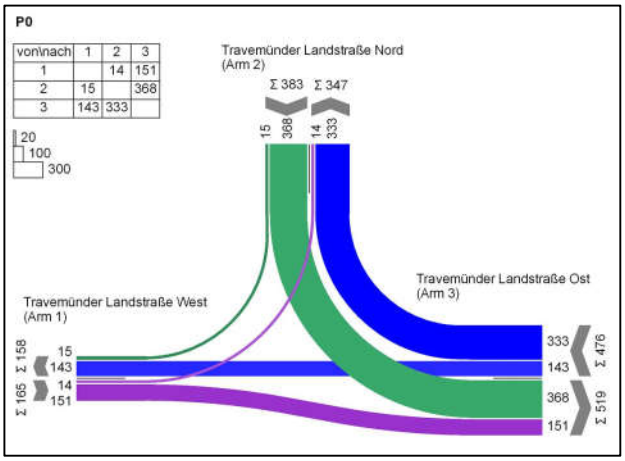
KP08 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



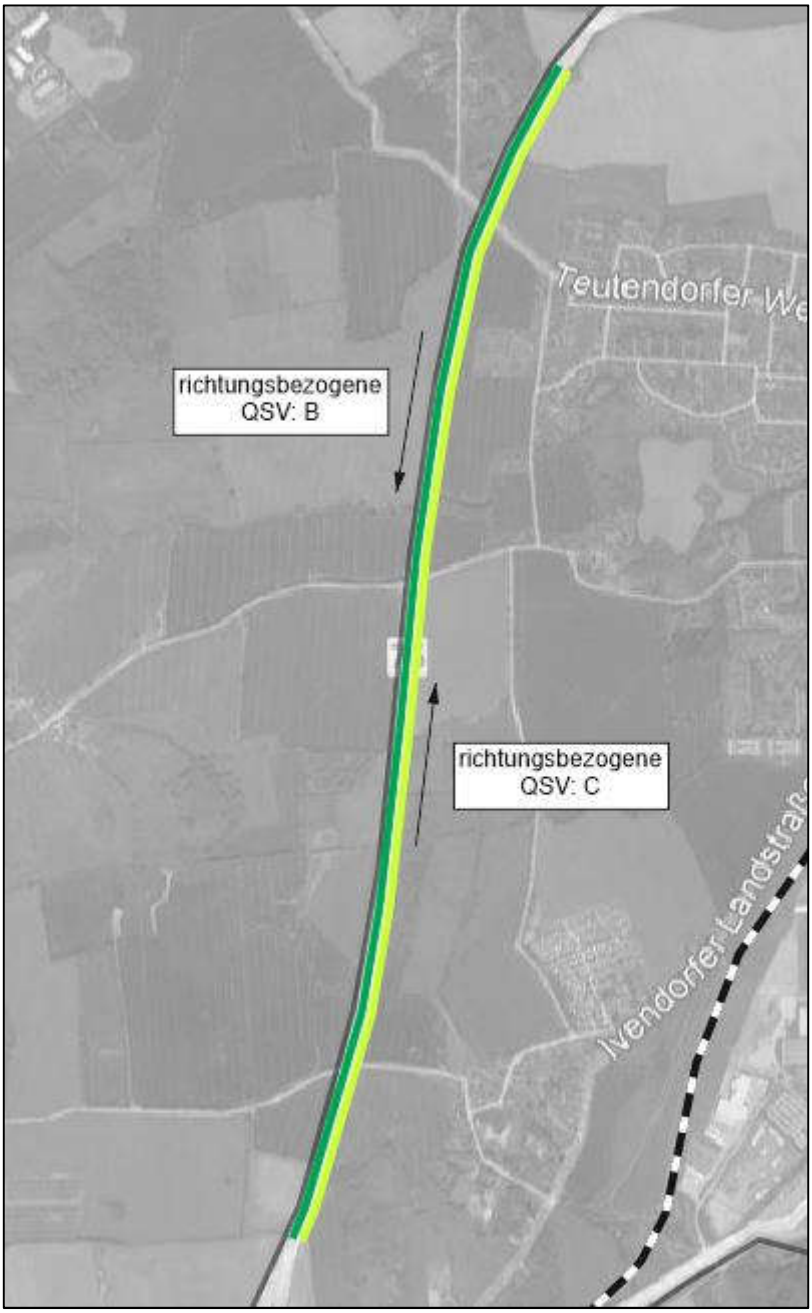
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	143,0	157,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.493,5	2,4	A
		3 → 2	3	333,0	366,5	1.179,5	1.072,5	0,311	739,5	4,9	A
2	B	2 → 3	4	368,0	405,0	729,5	663,0	0,555	295,0	12,1	B
		2 → 1	6	15,0	16,5	1.007,5	916,0	0,016	901,0	4,0	A
1	C	1 → 2	7	14,0	15,5	1.092,5	993,0	0,014	979,0	3,7	A
		1 → 3	8	151,0	166,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.485,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	383,0	421,5	738,0	670,5	0,571	287,5	12,5	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

KP11 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 07-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P0

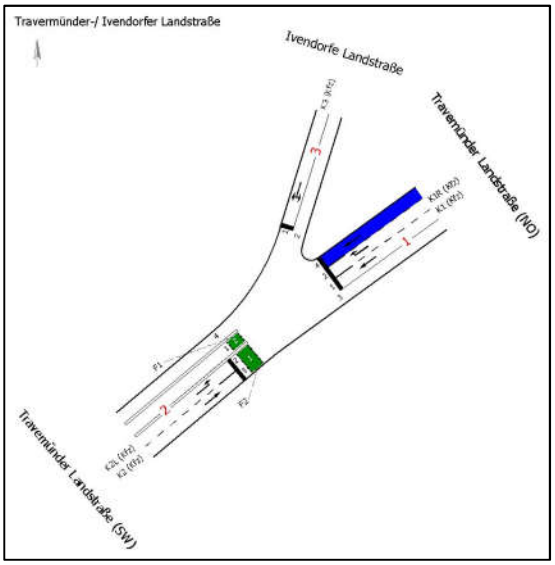
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B75 in beiden Richtungen in sehr guter bzw. guter Qualität QSV B bzw. QSV C leistungsfähig.

Anlage 08

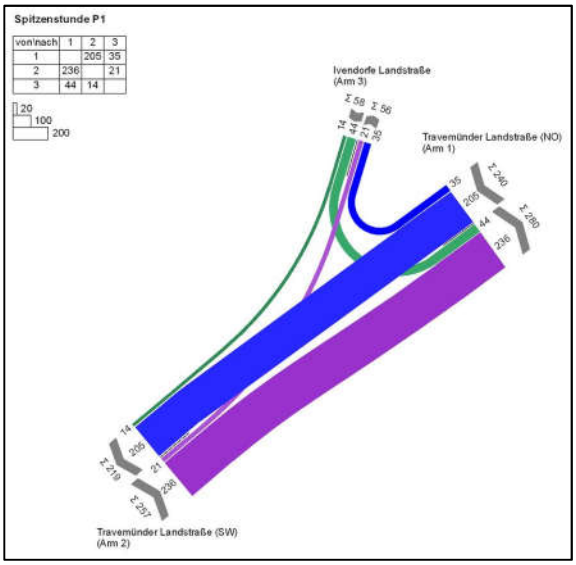
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1

Anlage 08-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

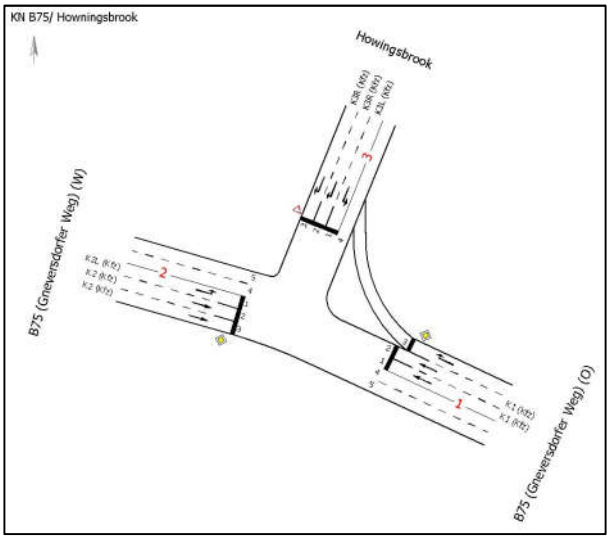
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	35	0,496	1,800	2000	1254	18	0,016	0,204	0,968	5,808		-	0,028	3,657	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	205	2,904	1,800	2000	274	4	2,029	4,821	8,534	51,204		-	0,748	47,818	C	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	21	0,297	1,800	2000	314	4	0,040	0,293	1,208	7,248		-	0,067	18,773	A	
	3		K2	17	18	34	0,353	236	3,343	1,800	2000	706	10	0,290	2,742	5,543	33,258		-	0,334	13,580	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	58	0,822	1,800	2000	470	7	0,078	0,725	2,165	12,990		-	0,123	15,964	A	
Knotenpunktssummen:								555				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,435	26,046		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

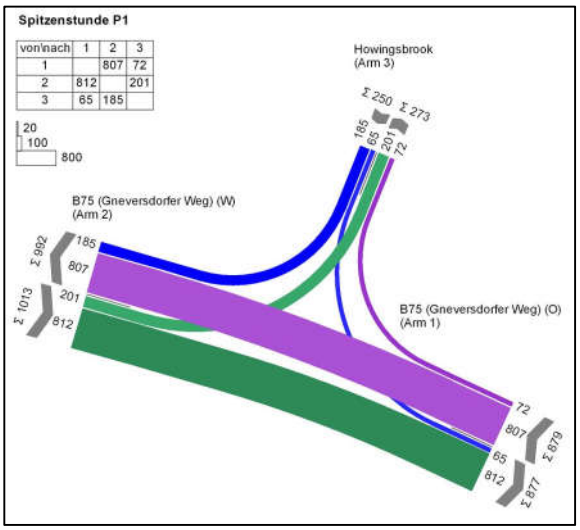
KP01 – QSV P1

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 08-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

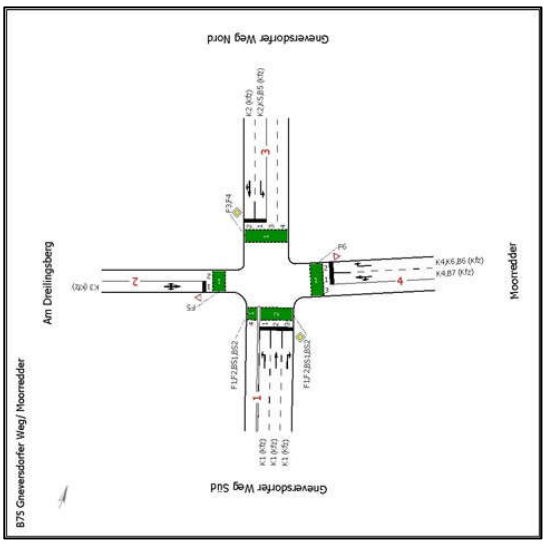
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	404	4,826	1,800	2000	790	9	0,638	4,296	7,801	46,806		-	0,511	12,767	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	403	4,814	1,800	2000	790	9	0,635	4,282	7,782	46,692		-	0,510	12,749	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	406	4,849	1,800	2000	1348	16	0,247	2,230	4,756	28,536		-	0,301	3,526	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	406	4,849	1,800	2000	1348	16	0,247	2,230	4,756	28,536		-	0,301	3,526	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	93	1,111	1,800	2000	838	10	0,070	0,747	2,209	13,254		-	0,111	7,913	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	92	1,099	1,800	2000	838	10	0,069	0,738	2,191	13,146		-	0,110	7,904	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	65	0,776	1,800	2000	326	4	0,140	0,812	2,336	14,016		-	0,199	17,113	A	
Knotenpunktssummen:								2070				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,393	10,323		
TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

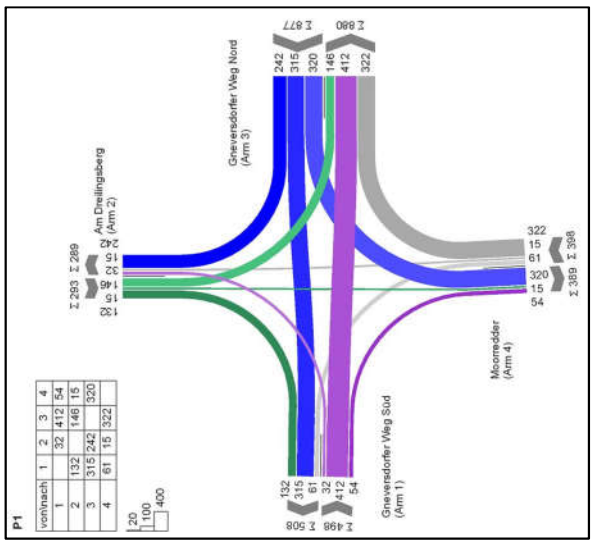
KP02 – QSV P1

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P1)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	32	0,916	1,800	2000	117	3	0,214	1,090	2,856	17,136		-	0,274	52,937	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	412	11,788	1,800	2000	564	16	1,923	12,581	18,580	111,480		-	0,730	45,706	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	54	1,545	1,800	2000	564	16	0,059	1,199	3,051	18,306		-	0,096	27,665	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	293	8,383	1,800	2000	194	6	50,909	59,292	72,315	433,890		-	1,510	991,207	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	557	15,936	1,800	2000	834	24	1,357	14,235	20,616	123,696		-	0,668	30,121	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	320	9,156	1,800	2000	320	9	13,159	22,315	30,304	181,824		-	1,000	191,299	E	
4	1		K4	27	28	76	0,272	76	2,174	1,800	2000	544	16	0,091	1,737	3,966	23,796		-	0,140	28,977	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	322	9,213	1,800	2000	738	21	0,459	7,387	11,984	71,904		-	0,436	26,676	B	
Knotenpunktssummen:								2066				3875											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,775	194,205		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P1

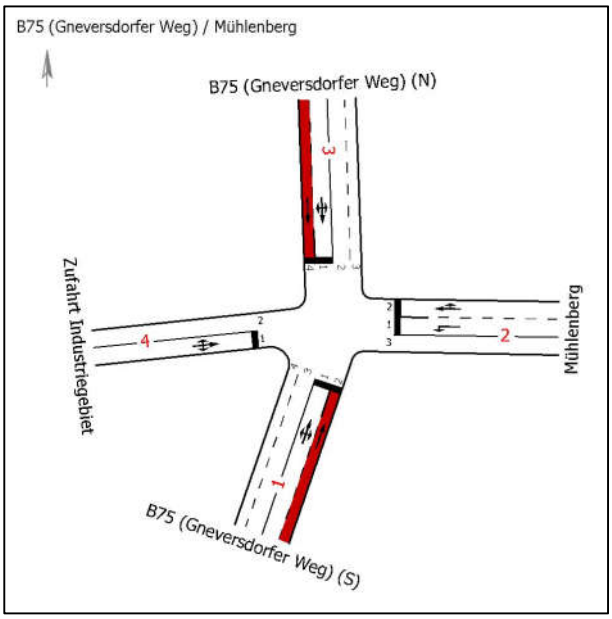
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg erreicht nur die QSV F und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord nur die Verkehrsqualitätsstufe QSV E.

Hier wirkt sich der mangelhafte Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung negativ aus. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.

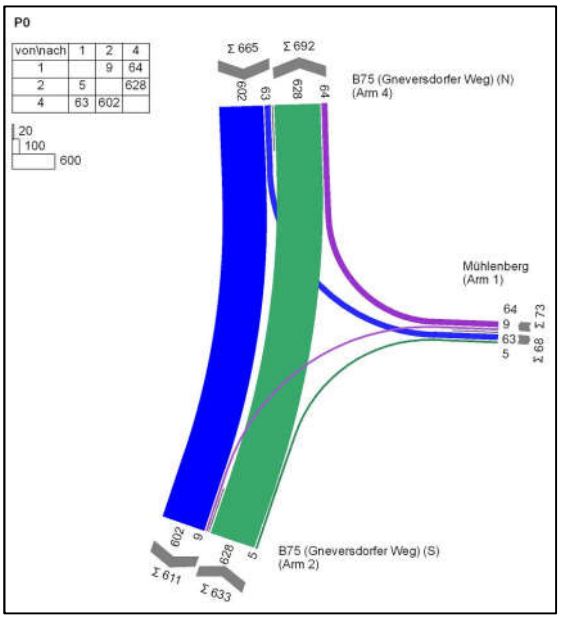
Diesbezüglich wurde 2017 eine Verkehrsuntersuchung durch die LEG Entwicklung GmbH [3] mit Ergänzungen bis 2021 vorgenommen. Im Ergebnis wird eine Variante vorgeschlagen, die auf Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem

Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg beruht. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 08-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



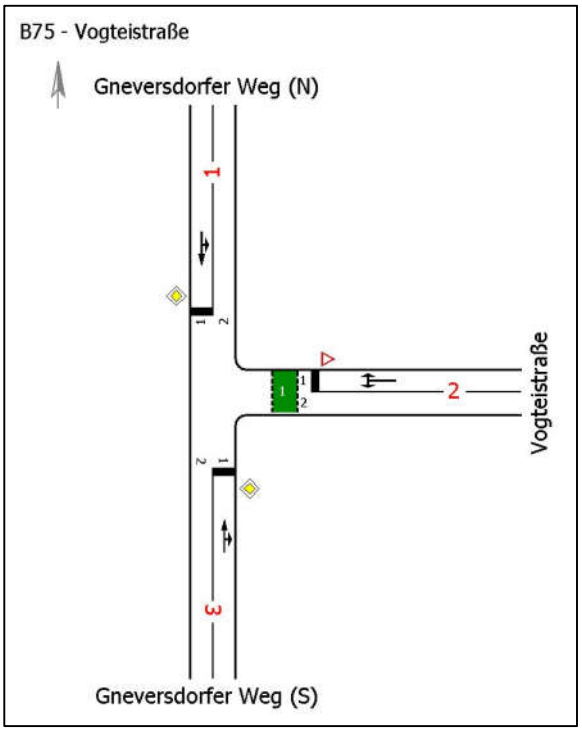
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	56,0	61,5	772,0	702,0	0,080	646,0	5,6	A
		3 → 1	2	453,0	498,5	3.600,0	3.272,5	0,138	2.819,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	241,5	219,5	0,000	219,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	262,0	238,0	0,000	238,0	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	910,0	827,5	0,000	827,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	767,5	697,5	0,000	697,5	0,0	A
		1 → 3	8	436,0	479,5	3.600,0	3.272,5	0,133	2.836,5	1,3	A
		1 → 2	9	12,0	13,0	1.600,0	1.454,5	0,008	1.442,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	11,0	12,0	284,0	258,0	0,042	247,0	14,6	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	264,5	240,5	0,000	240,5	0,0	A
		2 → 3	12	62,0	68,0	912,5	829,5	0,075	767,5	4,7	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	509,0	560,0	1.800,0	1.636,5	0,311	1.127,5	3,2	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	73,0	80,5	1.064,0	964,5	0,076	891,5	4,0	A
									Gesamt QSV		B

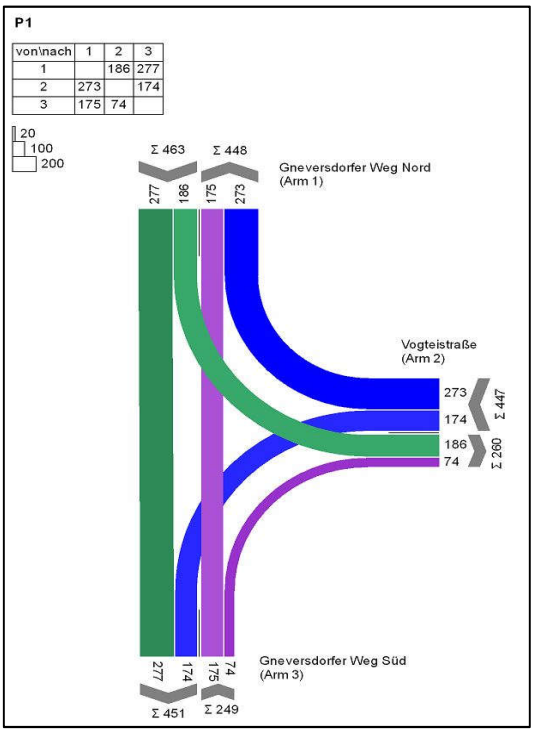
KP04 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P1)

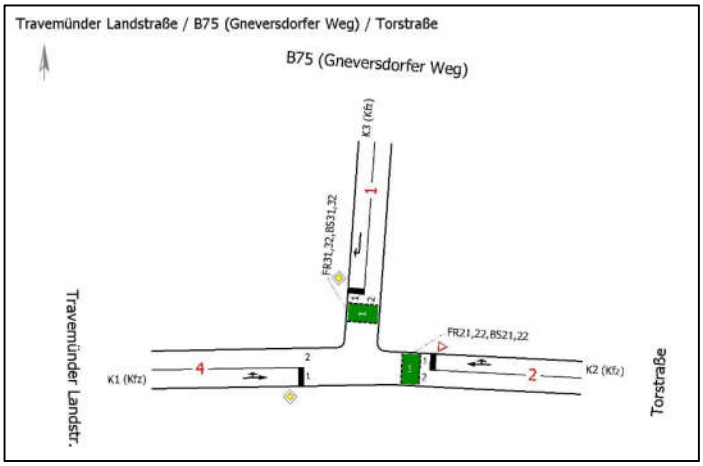
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	175,0	192,5	1.800,0	1.636,5	0,107	1.461,5	2,5	A
		3 → 2	3	74,0	81,5	1.600,0	1.454,5	0,051	1.380,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	174,0	191,5	335,0	304,5	0,572	130,5	27,3	C
		2 → 1	6	273,0	300,5	926,0	842,0	0,325	569,0	6,3	A
1	C	1 → 2	7	186,0	204,5	968,0	880,0	0,211	694,0	5,2	A
		1 → 3	8	277,0	304,5	1.800,0	1.636,5	0,169	1.359,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	548,5	498,5	0,896	51,5	>45	E
1	C	-	7+8	463,0	509,5	1.800,0	1.636,5	0,283	1.173,5	3,1	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P1

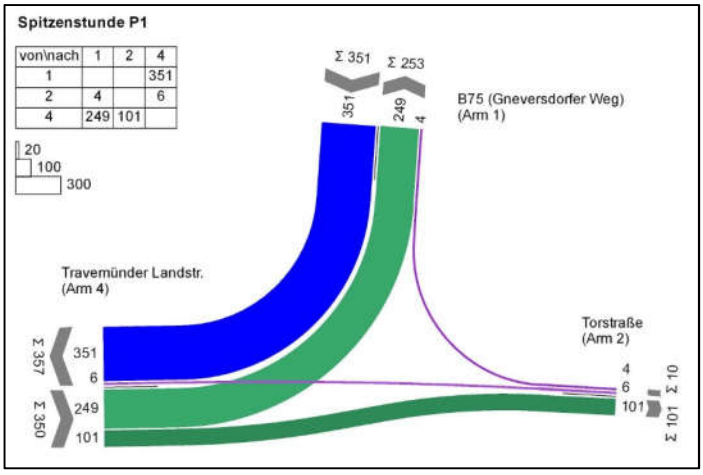
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht. Mit einer Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Vermutlich wurde auf diese Möglichkeit wegen des

naheliegenden BÜ´s verzichtet. Alternativ zum Ausbau kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 08-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

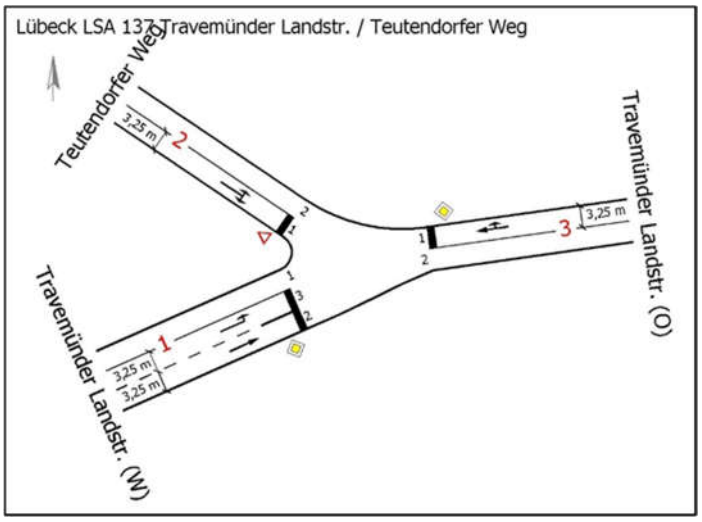
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	351	8,775	1,800	2000	1022	26	0,302	5,505	9,473	56,838		-	0,343	14,111	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	10	0,250	1,800	2000	756	19	0,007	0,163	0,846	5,076		-	0,013	17,529	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	350	8,750	1,800	2000	622	16	0,804	8,112	12,929	77,574		-	0,563	30,550	B	
Knotenpunktssummen:								711				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,447	22,251		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

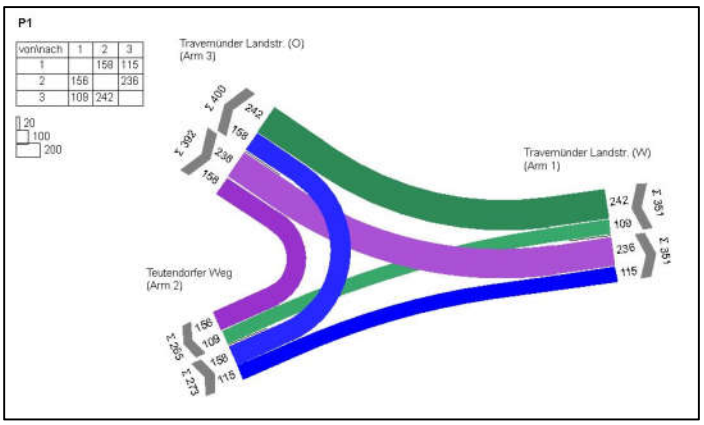
KP06 – QSV P1

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



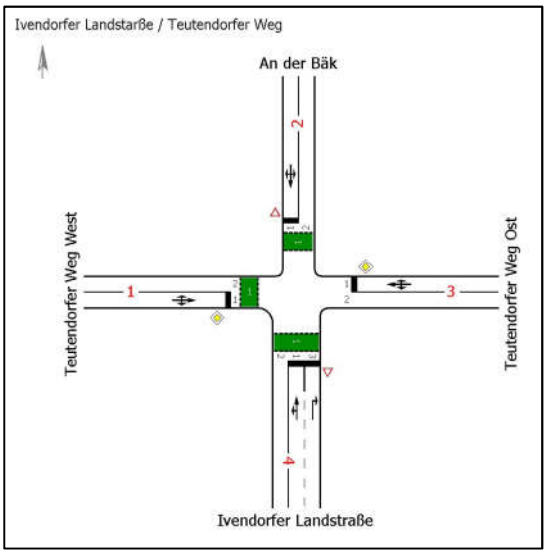
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	1.600,0	1.454,5	0,166	1.212,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	444,5	404,0	0,584	168,0	21,2	C
		2 → 1	6	156,0	171,5	906,0	823,5	0,189	667,5	5,4	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	862,0	783,5	0,202	625,5	5,8	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	557,5	507,5	0,773	115,5	29,9	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	C

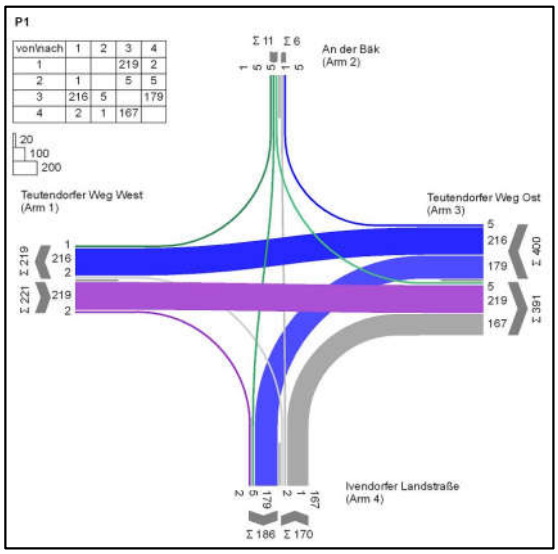
KP07 – QSV P1

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 08-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



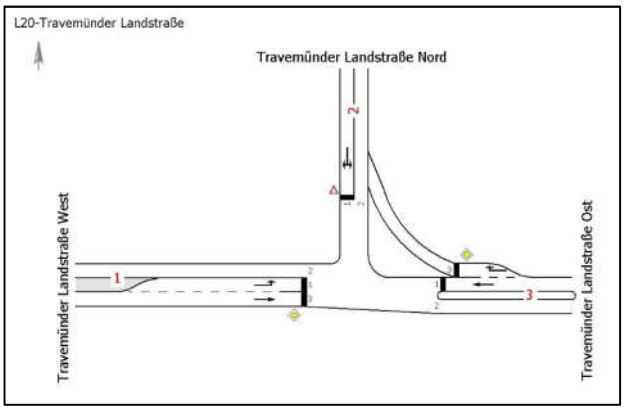
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	999,5	908,5	0,000	908,5	0,0	A
		1 → 3	2	219,0	241,0	1.800,0	1.636,5	0,134	1.417,5	2,5	A
		1 → 4	3	2,0	2,0	1.600,0	1.454,5	0,001	1.452,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	366,5	333,0	0,005	331,0	10,9	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	353,0	321,0	0,003	320,0	11,3	B
		4 → 3	6	167,0	183,5	917,0	833,5	0,200	666,5	5,4	A
3	C	3 → 4	7	179,0	197,0	999,5	908,5	0,197	729,5	4,9	A
		3 → 1	8	216,0	237,5	1.800,0	1.636,5	0,132	1.420,5	2,5	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	5,0	5,5	238,0	216,5	0,023	211,5	17,0	B
		2 → 4	11	5,0	5,5	353,5	321,5	0,016	316,5	11,4	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	919,0	835,5	0,001	834,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	170,0	187,0	932,5	847,5	0,201	677,5	5,3	A
3	C	-	7+8+9	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
2	D	-	10+11+12	11,0	12,0	300,0	275,0	0,040	264,0	13,6	B
									Gesamt QSV		B

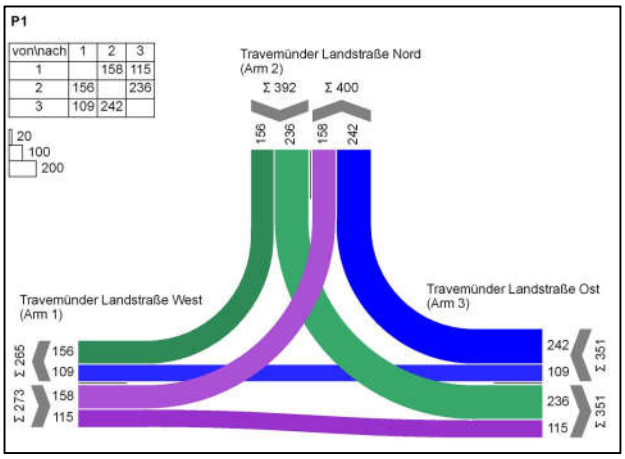
KP08 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P1)



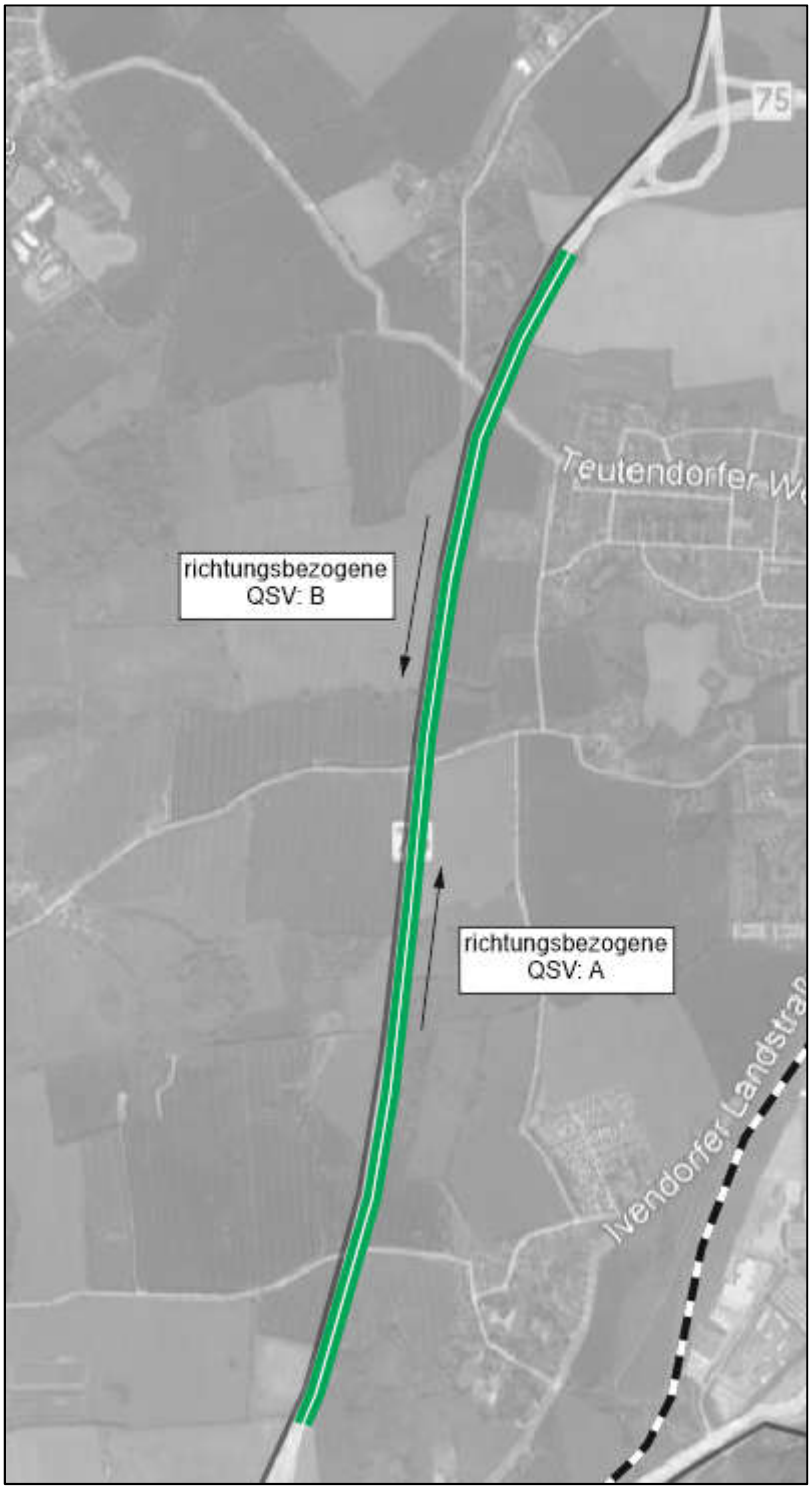
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	989,5	899,5	0,269	657,5	5,5	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	566,5	515,0	0,458	279,0	12,9	B
		2 → 1	6	156,0	171,5	1.050,5	955,0	0,163	799,0	4,5	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	1.135,5	1.032,5	0,153	874,5	4,1	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	694,0	631,5	0,621	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	B

KP11 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P1

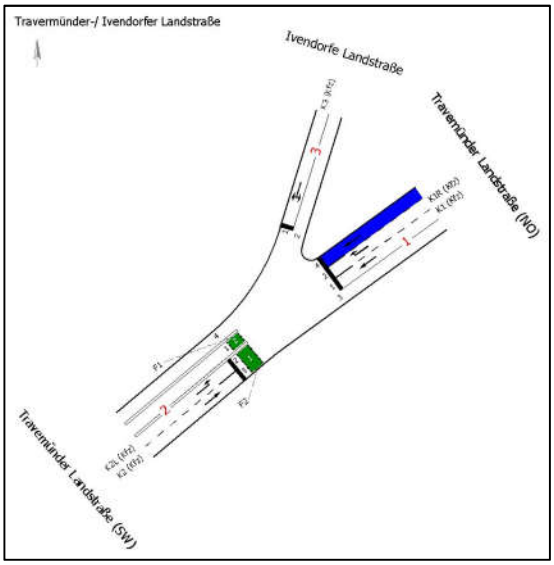
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in beiden Richtungen in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 09

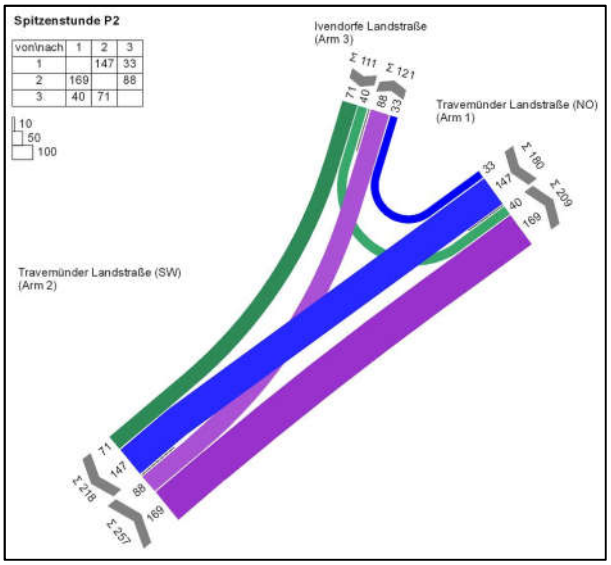
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2

Anlage 09-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

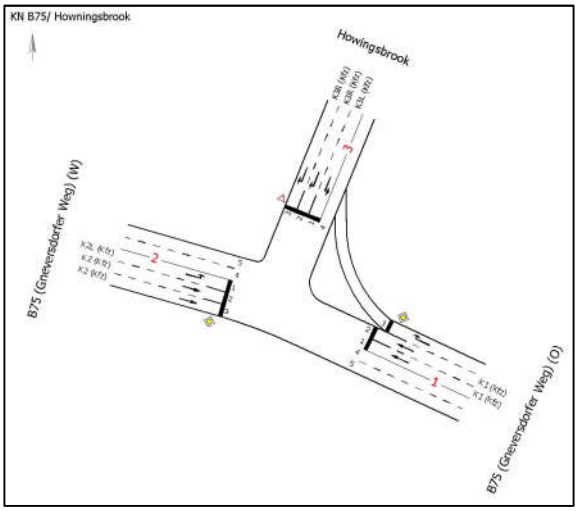
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	33	0,467	1,800	2000	1254	18	0,015	0,192	0,933	5,598		-	0,026	3,650	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	147	2,083	1,800	2000	274	4	0,703	2,643	5,392	32,352		-	0,536	29,733	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	88	1,247	1,800	2000	314	4	0,222	1,321	3,265	19,590		-	0,280	21,500	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	169	2,394	1,800	2000	706	10	0,178	1,870	4,183	25,098		-	0,239	12,566	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	111	1,572	1,800	2000	470	7	0,175	1,449	3,485	20,910		-	0,236	17,139	A	
Knotenpunktssummen:								548				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,312	18,995		
TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

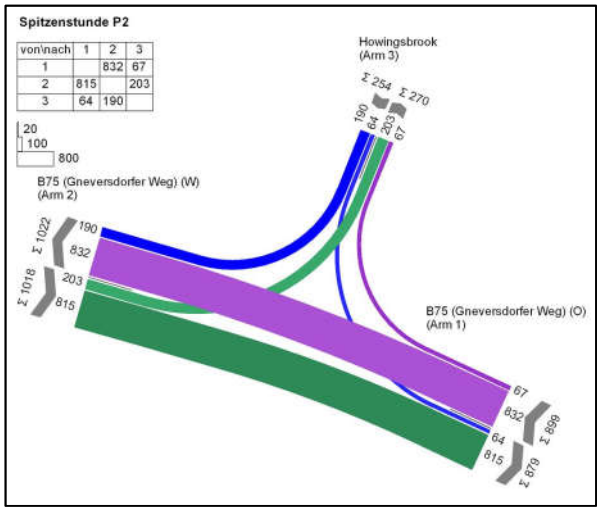
KP01 – QSV P2

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 09-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

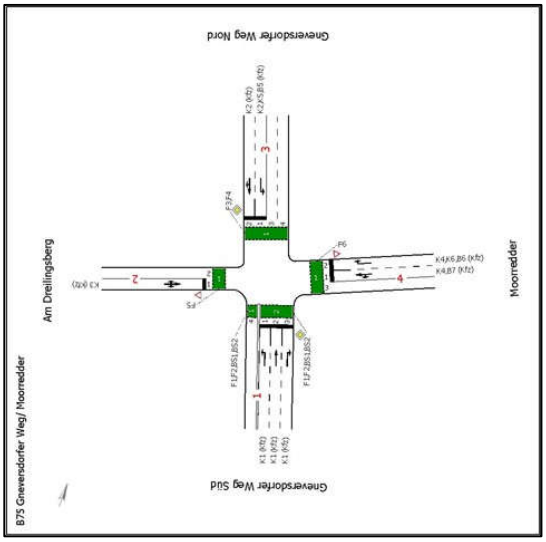
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	416	4,969	1,800	2000	790	9	0,685	4,481	8,061	48,366		-	0,527	13,060	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	416	4,969	1,800	2000	790	9	0,685	4,481	8,061	48,366		-	0,527	13,060	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	203	2,425	1,800	2000	326	4	1,052	3,311	6,388	38,328		-	0,623	28,382	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	408	4,873	1,800	2000	1348	16	0,250	2,246	4,781	28,686		-	0,303	3,539	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	407	4,861	1,800	2000	1348	16	0,248	2,238	4,768	28,608		-	0,302	3,531	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2104				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,402	10,507		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

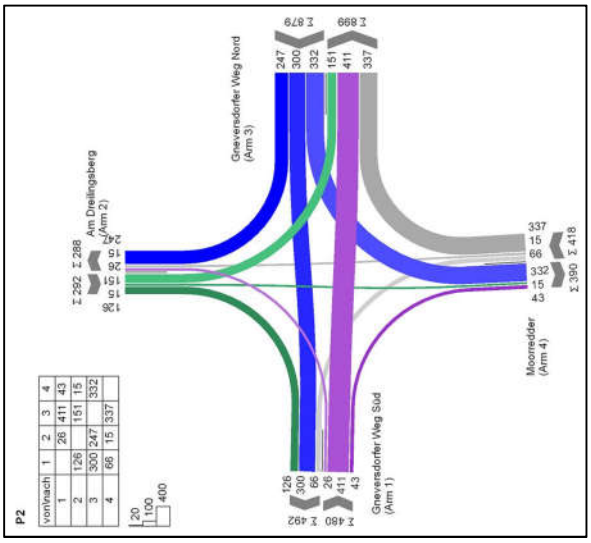
KP02 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P2)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tF [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qS [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nC [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	26	0,744	1,800	2000	121	3	0,154	0,862	2,432	14,592		-	0,215	50,594	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	411	11,759	1,800	2000	564	16	1,911	12,539	18,528	111,168		-	0,729	45,618	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	547	15,650	1,800	2000	834	24	1,272	13,832	20,122	120,732		-	0,656	29,587	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	325	9	15,193	24,692	33,096	198,576		-	1,022	211,398	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	81	2,317	1,800	2000	544	16	0,098	1,856	4,160	24,960		-	0,149	29,096	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	337	9,642	1,800	2000	738	21	0,503	7,821	12,551	75,306		-	0,457	27,119	B	
Knotenpunktssummen:								2069				3884											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,779	196,209		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

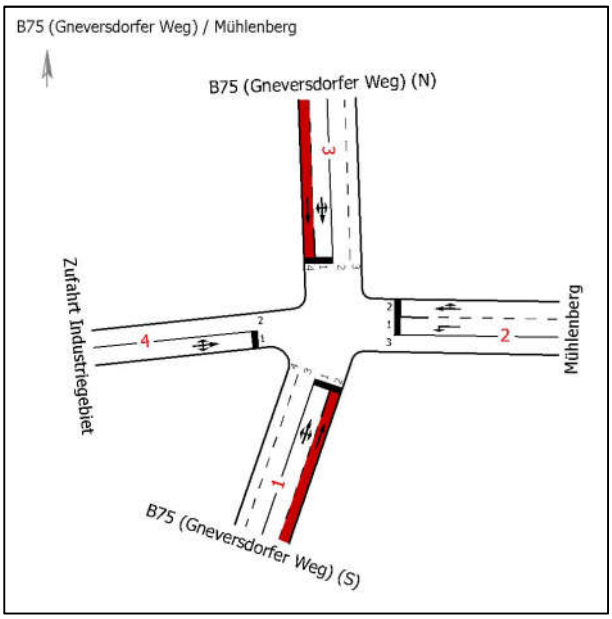
KP03 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

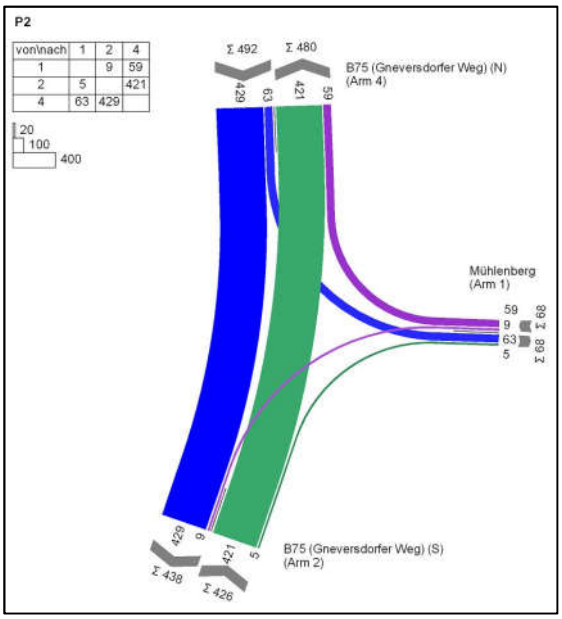
Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.Wie bereits in der Betrachtung der Variante ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die LEG Entwicklung GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin

vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 09-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



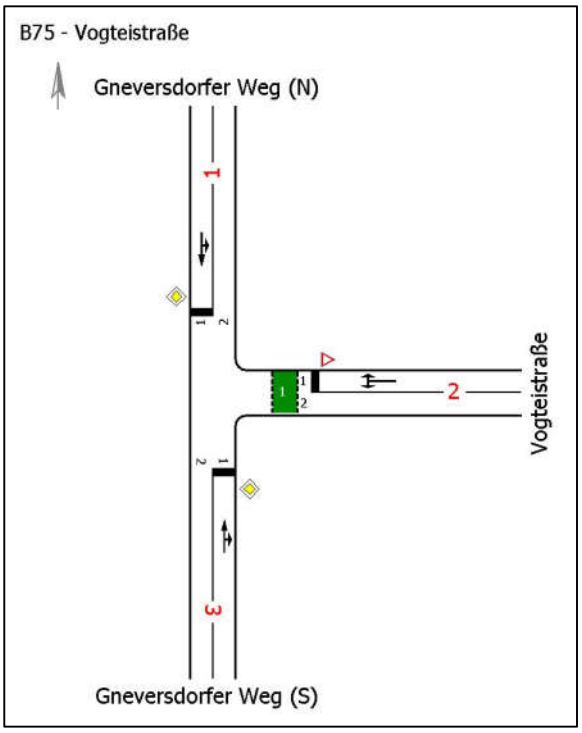
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	791,5	719,5	0,088	656,5	5,5	A
		3 → 1	2	429,0	472,0	3.600,0	3.272,5	0,131	2.843,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	253,0	230,0	0,000	230,0	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	274,5	249,5	0,000	249,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	923,5	839,5	0,000	839,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	789,0	717,5	0,000	717,5	0,0	A
		1 → 3	8	421,0	463,0	3.600,0	3.272,5	0,129	2.851,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	295,0	268,0	0,034	259,0	13,9	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	275,5	250,5	0,000	250,5	0,0	A
		2 → 3	12	59,0	65,0	925,0	841,0	0,070	782,0	4,6	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	492,0	541,0	1.800,0	1.636,5	0,301	1.144,5	3,1	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	1.070,0	970,0	0,070	902,0	4,0	A
									Gesamt QSV		B

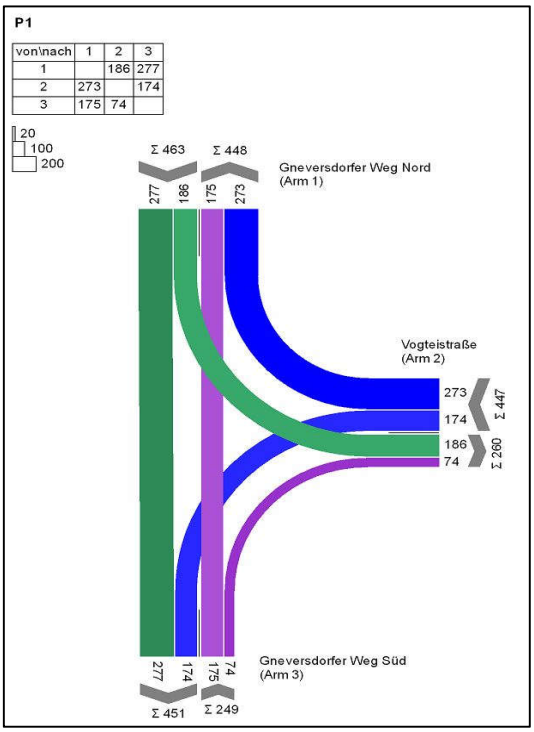
KP04 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P2)

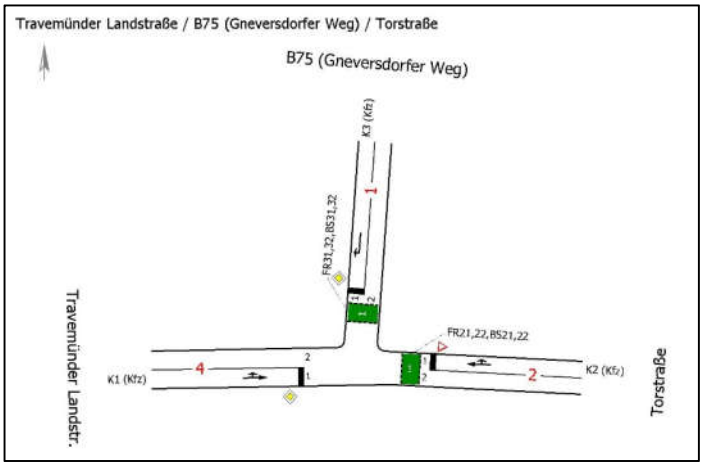
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	175,0	192,5	1.800,0	1.636,5	0,107	1.461,5	2,5	A
		3 → 2	3	74,0	81,5	1.600,0	1.454,5	0,051	1.380,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	174,0	191,5	335,0	304,5	0,572	130,5	27,3	C
		2 → 1	6	273,0	300,5	926,0	842,0	0,325	569,0	6,3	A
1	C	1 → 2	7	186,0	204,5	968,0	880,0	0,211	694,0	5,2	A
		1 → 3	8	277,0	304,5	1.800,0	1.636,5	0,169	1.359,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	548,5	498,5	0,896	51,5	>45	E
1	C	-	7+8	463,0	509,5	1.800,0	1.636,5	0,283	1.173,5	3,1	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P2

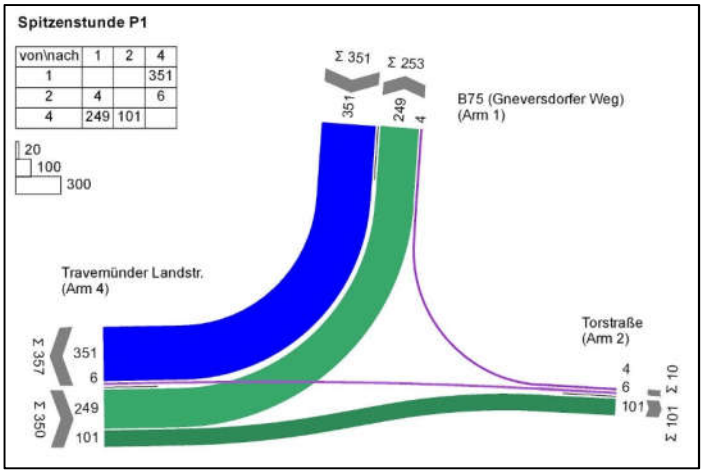
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht. Mit einer

Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Vermutlich wurde auf diese Möglichkeit wegen des naheliegenden BÜ´s verzichtet. Alternativ zum Ausbau kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 09-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

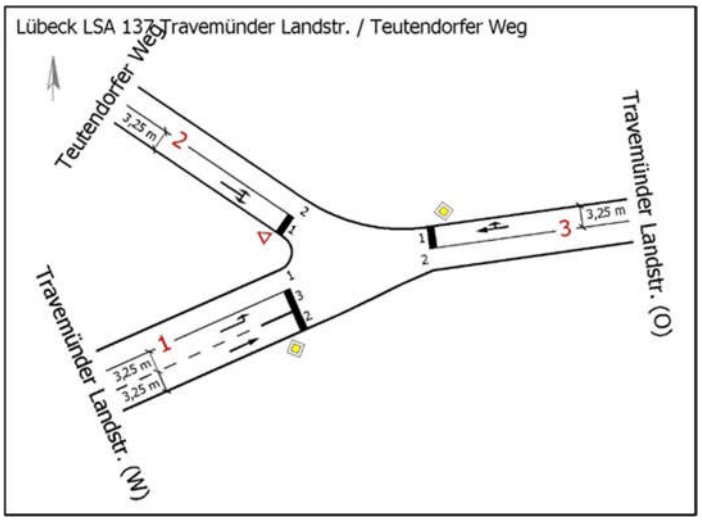
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	294	7,350	1,800	2000	1022	26	0,232	4,446	8,012	48,072		-	0,288	13,434	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	16	0,400	1,800	2000	756	19	0,012	0,263	1,130	6,780		-	0,021	17,606	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	321	8,025	1,800	2000	622	16	0,651	7,237	11,787	70,722		-	0,516	29,214	B	
Knotenpunktssummen:								631				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,397	21,567		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

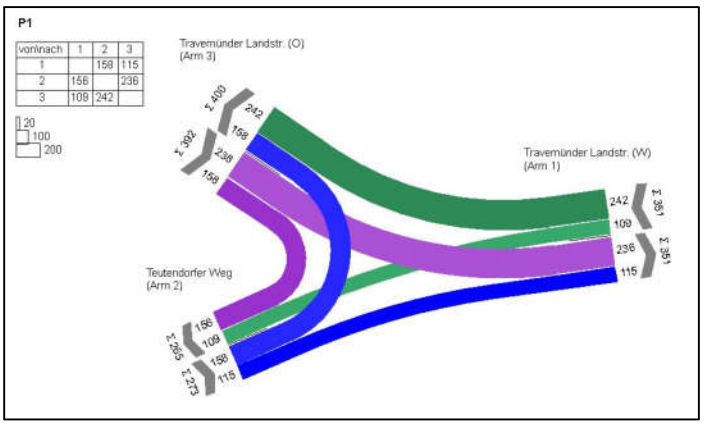
KP06 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



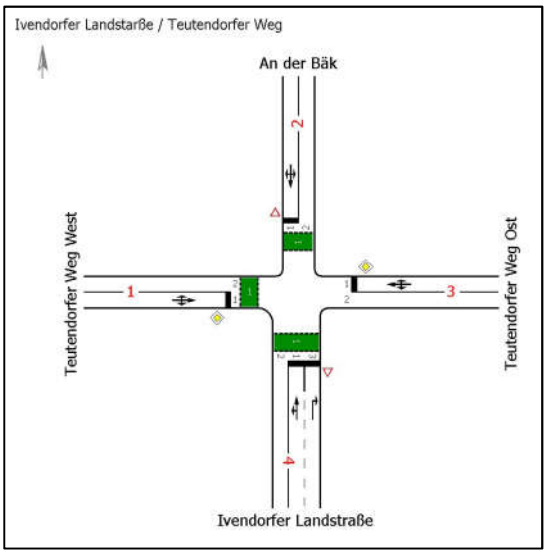
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	1.600,0	1.454,5	0,166	1.212,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	444,5	404,0	0,584	168,0	21,2	C
		2 → 1	6	156,0	171,5	906,0	823,5	0,189	667,5	5,4	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	862,0	783,5	0,202	625,5	5,8	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	557,5	507,5	0,773	115,5	29,9	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	C

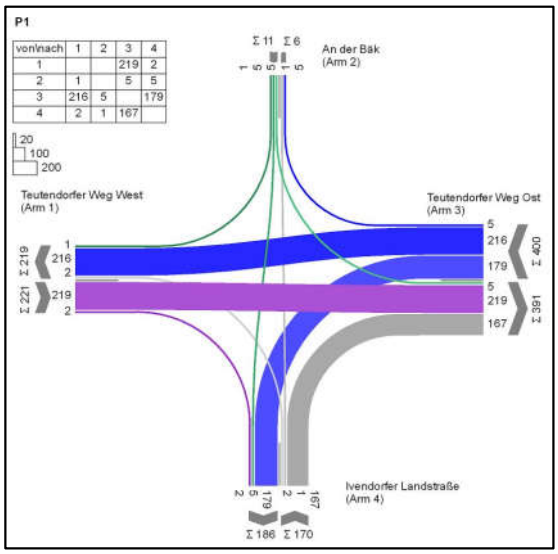
KP07 – QSV P2

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 09-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



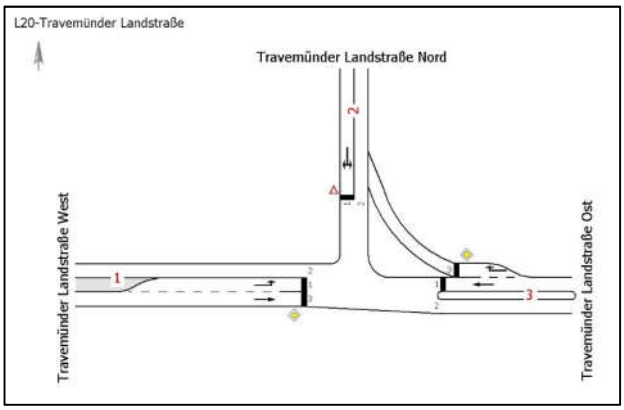
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	999,5	908,5	0,000	908,5	0,0	A
		1 → 3	2	219,0	241,0	1.800,0	1.636,5	0,134	1.417,5	2,5	A
		1 → 4	3	2,0	2,0	1.600,0	1.454,5	0,001	1.452,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	366,5	333,0	0,005	331,0	10,9	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	353,0	321,0	0,003	320,0	11,3	B
		4 → 3	6	167,0	183,5	917,0	833,5	0,200	666,5	5,4	A
3	C	3 → 4	7	179,0	197,0	999,5	908,5	0,197	729,5	4,9	A
		3 → 1	8	216,0	237,5	1.800,0	1.636,5	0,132	1.420,5	2,5	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	5,0	5,5	238,0	216,5	0,023	211,5	17,0	B
		2 → 4	11	5,0	5,5	353,5	321,5	0,016	316,5	11,4	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	919,0	835,5	0,001	834,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	170,0	187,0	932,5	847,5	0,201	677,5	5,3	A
3	C	-	7+8+9	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
2	D	-	10+11+12	11,0	12,0	300,0	275,0	0,040	264,0	13,6	B
									Gesamt QSV		B

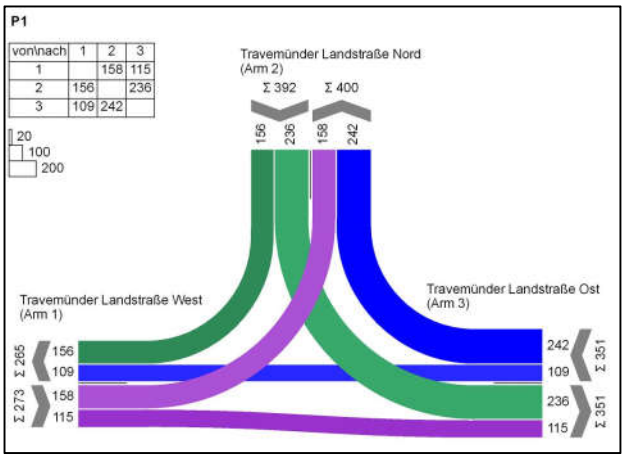
KP08 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P2)



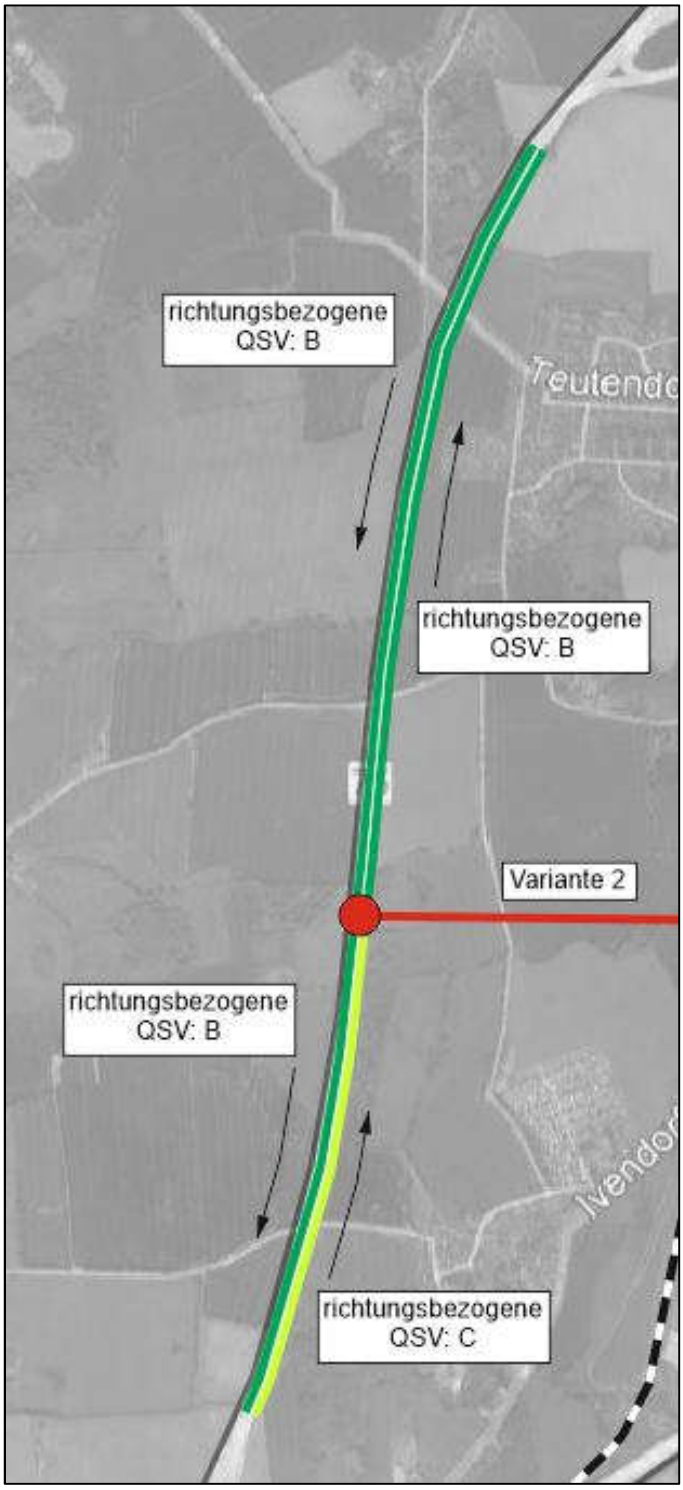
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	989,5	899,5	0,269	657,5	5,5	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	566,5	515,0	0,458	279,0	12,9	B
		2 → 1	6	156,0	171,5	1.050,5	955,0	0,163	799,0	4,5	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	1.135,5	1.032,5	0,153	874,5	4,1	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	694,0	631,5	0,621	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	B

KP11 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P2

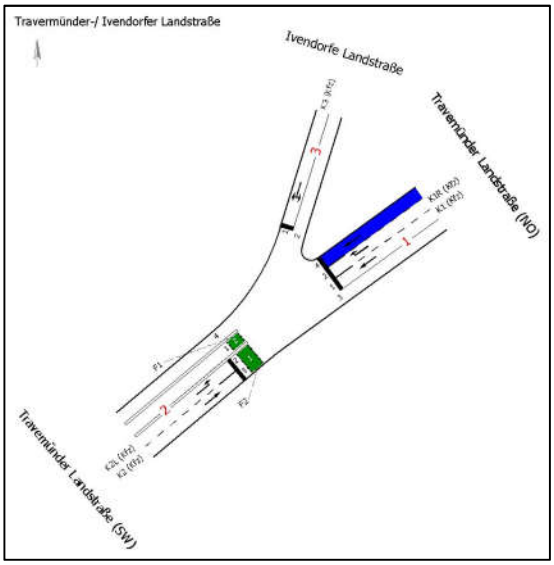
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Planstraße wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 10

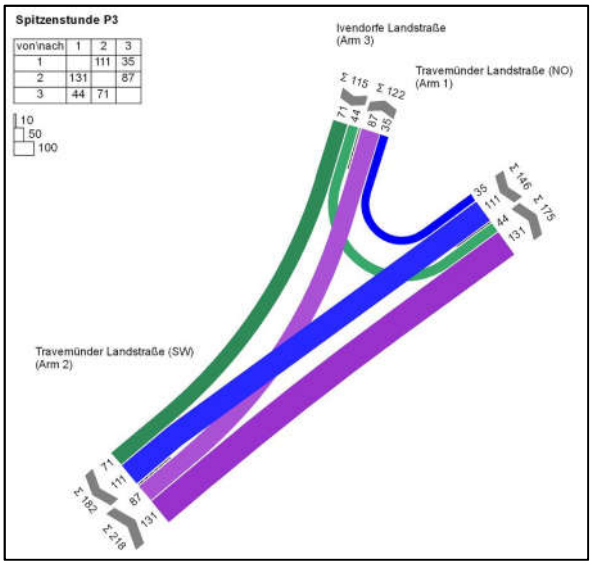
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3

Anlage 10-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

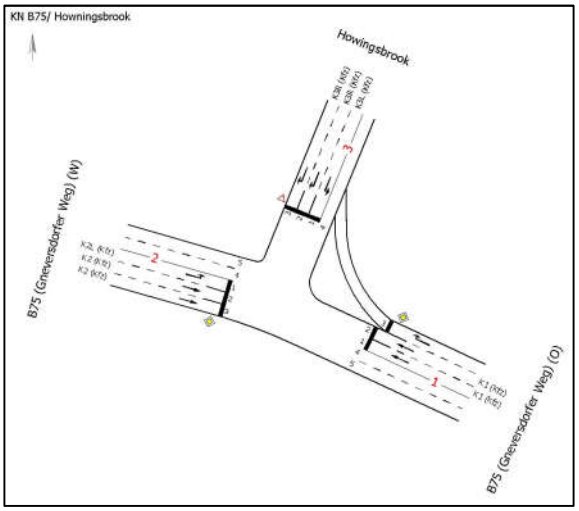
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	35	0,496	1,800	2000	1254	18	0,016	0,204	0,968	5,808		-	0,028	3,657	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	111	1,572	1,800	2000	274	4	0,398	1,835	4,126	24,756		-	0,405	25,336	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	87	1,232	1,800	2000	314	4	0,218	1,304	3,235	19,410		-	0,277	21,444	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	131	1,856	1,800	2000	706	10	0,129	1,414	3,425	20,550		-	0,186	12,083	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	115	1,629	1,800	2000	470	7	0,184	1,506	3,581	21,486		-	0,245	17,244	A	
Knotenpunktssummen:								479				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,256	17,478		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

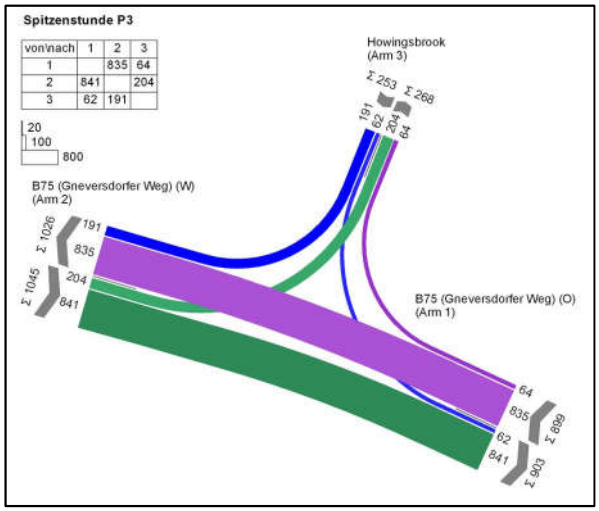
KP01 – QSV P3

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 10-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

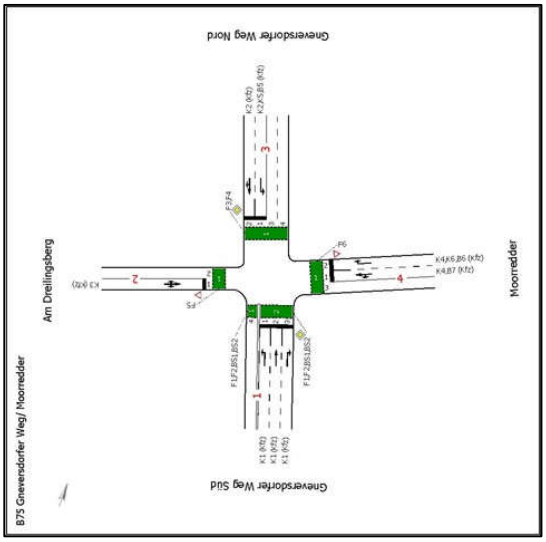
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	418	4,993	1,800	2000	790	9	0,691	4,510	8,102	48,612		-	0,529	13,097	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	417	4,981	1,800	2000	790	9	0,688	4,495	8,081	48,486		-	0,528	13,078	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	204	2,437	1,800	2000	326	4	1,067	3,338	6,428	38,568		-	0,626	28,557	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	421	5,029	1,800	2000	1348	16	0,261	2,337	4,922	29,532		-	0,312	3,590	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	420	5,017	1,800	2000	1348	16	0,261	2,332	4,915	29,490		-	0,312	3,590	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	96	1,147	1,800	2000	838	10	0,072	0,772	2,258	13,548		-	0,115	7,934	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	62	0,741	1,800	2000	326	4	0,132	0,772	2,258	13,548		-	0,190	17,002	A	
Knotenpunktssummen:								2133				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,406	10,474		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

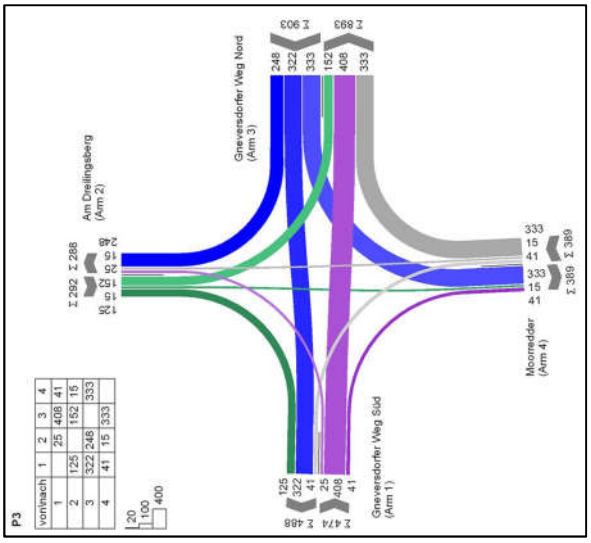
KP02 – QSV P3

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P3)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}/n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	25	0,715	1,800	2000	111	3	0,163	0,847	2,403	14,418		-	0,225	51,765	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	408	11,673	1,800	2000	564	16	1,841	12,369	18,317	109,902		-	0,723	45,100	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	41	1,173	1,800	2000	564	16	0,044	0,904	2,512	15,072		-	0,073	27,389	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	570	16,308	1,800	2000	834	24	1,474	14,768	21,267	127,602		-	0,683	30,838	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	333	9,527	1,800	2000	327	9	14,919	24,447	32,809	196,854		-	1,018	207,300	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	56	1,602	1,800	2000	544	16	0,064	1,264	3,165	18,990		-	0,103	28,505	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	333	9,527	1,800	2000	738	21	0,490	7,702	12,396	74,376		-	0,451	26,989	B	
Knotenpunktssummen:								2058				3876											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,791	196,724		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P3

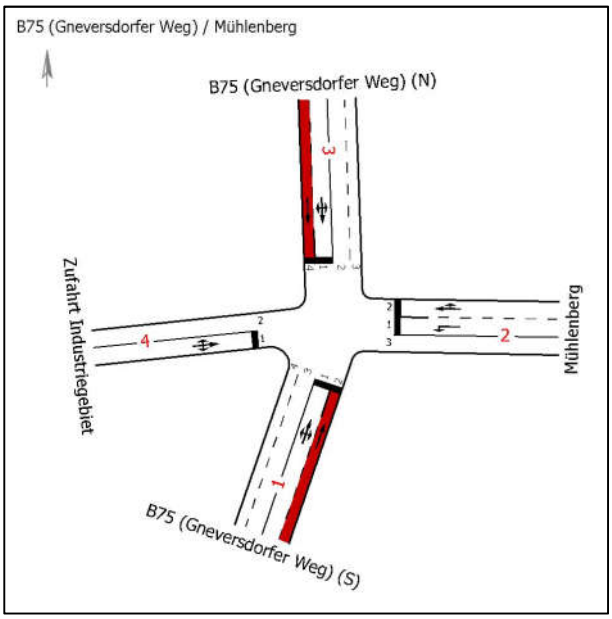
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

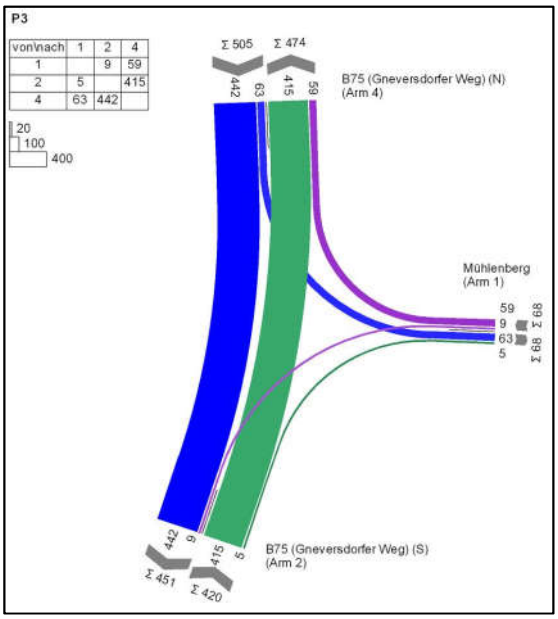
Wie bereits in der Betrachtung der Variante 2 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH [3] erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit

geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3].**

Anlage 10-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



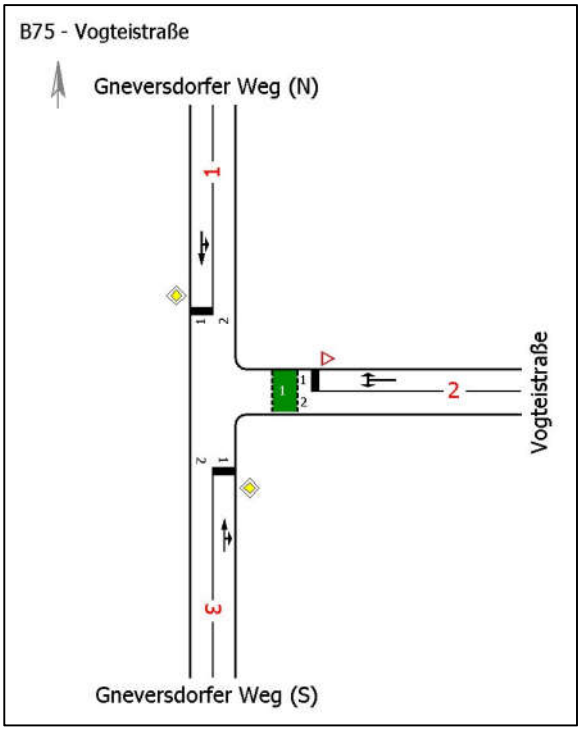
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	797,0	724,5	0,087	661,5	5,4	A
		3 → 1	2	442,0	486,0	3.600,0	3.272,5	0,135	2.830,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	251,5	228,5	0,000	228,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	272,0	247,5	0,000	247,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	916,0	832,5	0,000	832,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	777,0	706,5	0,000	706,5	0,0	A
		1 → 3	8	415,0	456,5	3.600,0	3.272,5	0,127	2.857,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	292,5	266,0	0,034	257,0	14,0	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	273,0	248,0	0,000	248,0	0,0	A
		2 → 3	12	59,0	65,0	928,5	844,0	0,070	785,0	4,6	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	505,0	555,5	1.800,0	1.636,5	0,309	1.131,5	3,2	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	1.070,0	970,0	0,070	902,0	4,0	A
									Gesamt QSV		B

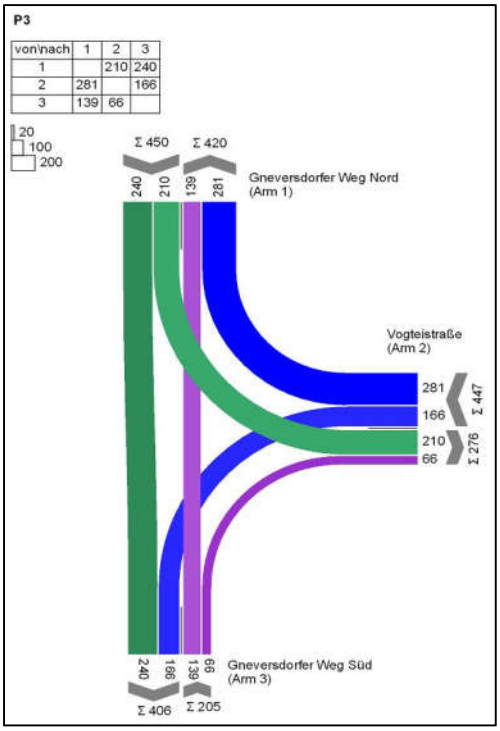
KP04 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



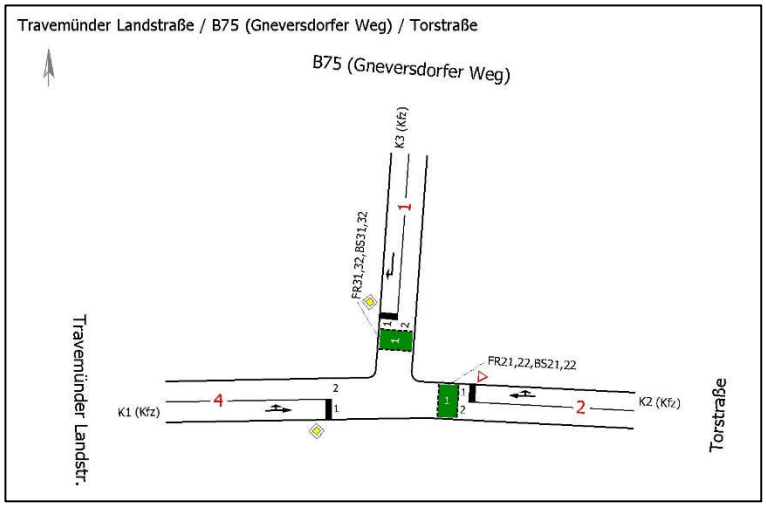
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	139,0	153,0	1.800,0	1.636,5	0,085	1.497,5	2,4	A
		3 → 2	3	66,0	72,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.388,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	166,0	182,5	354,0	322,0	0,516	156,0	22,9	C
		2 → 1	6	281,0	309,0	972,5	884,0	0,318	603,0	6,0	A
1	C	1 → 2	7	210,0	231,0	1.018,0	925,5	0,227	715,5	5,0	A
		1 → 3	8	240,0	264,0	1.800,0	1.636,5	0,147	1.396,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	589,5	536,0	0,834	89,0	37,3	D
1	C	-	7+8	450,0	495,0	1.800,0	1.636,5	0,275	1.186,5	3,0	A
									Gesamt QSV		D

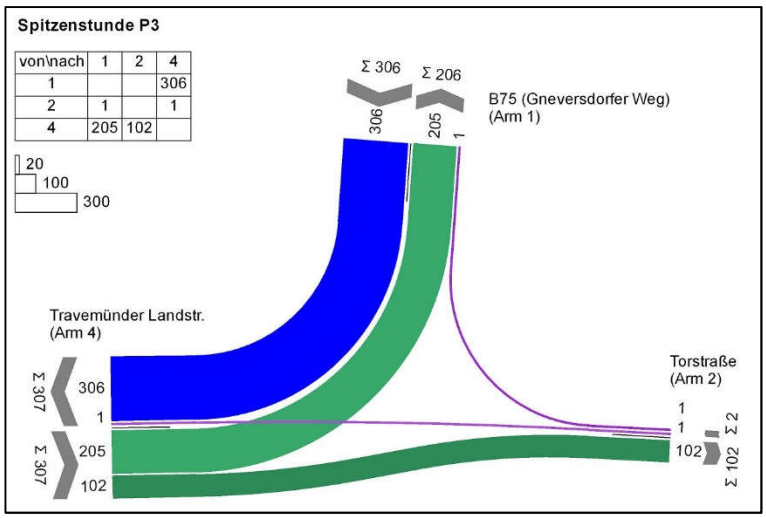
KP05 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV D leistungsfähig.

Anlage 10-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

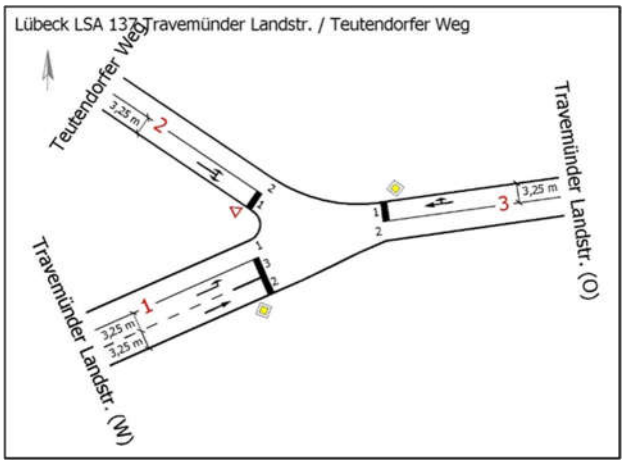
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	306	7,650	1,800	2000	1022	26	0,245	4,660	8,311	49,866		-	0,299	13,564	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	307	7,675	1,800	2000	622	16	0,591	6,839	11,262	67,572		-	0,494	28,661	B	
Knotenpunktssummen:								615				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,395	21,113		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

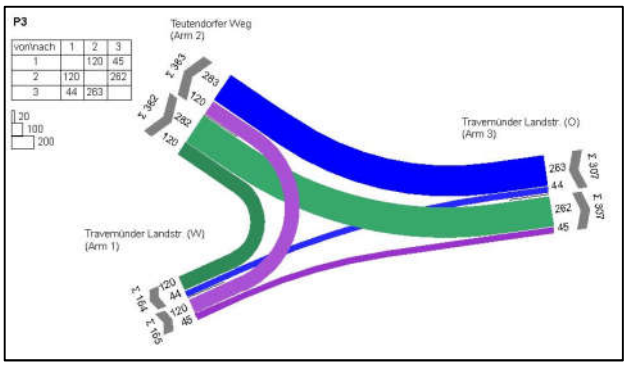
KP06 – QSV P3

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



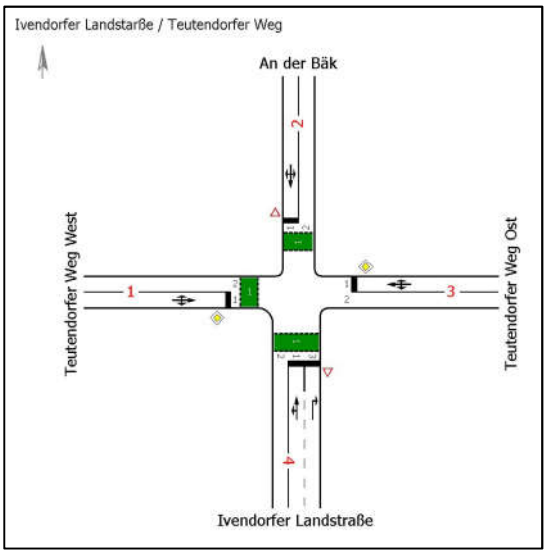
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	44,0	48,5	1.800,0	1.636,5	0,027	1.592,5	2,3	A
		3 → 2	3	263,0	289,5	1.600,0	1.454,5	0,181	1.191,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	262,0	288,0	601,5	547,0	0,479	285,0	12,6	B
		2 → 1	6	120,0	132,0	968,5	880,5	0,136	760,5	4,7	A
1	C	1 → 2	7	120,0	132,0	906,5	824,0	0,146	704,0	5,1	A
		1 → 3	8	45,0	49,5	1.800,0	1.636,5	0,028	1.591,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	382,0	420,0	683,0	621,5	0,615	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

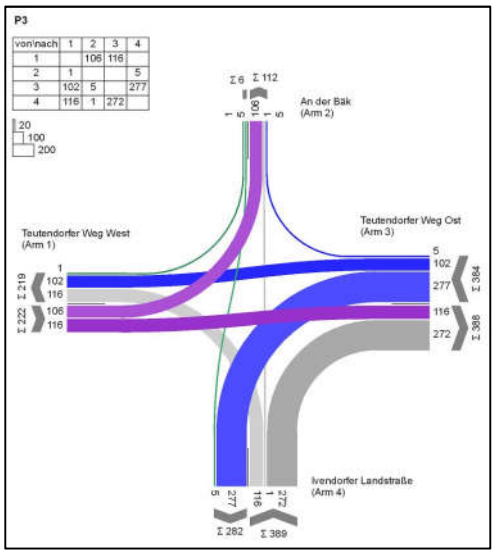
KP07 – QSV P3

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 20: (P3)



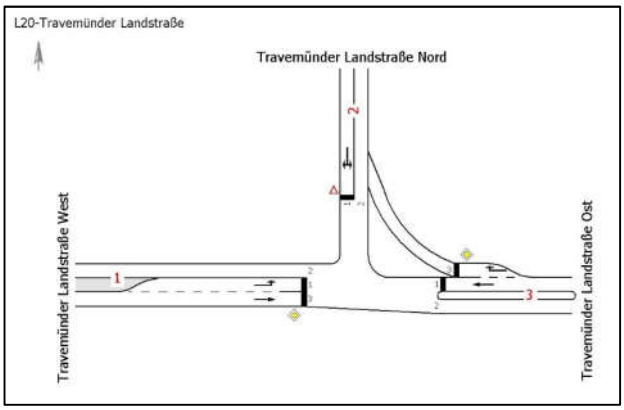
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	106,0	116,5	1.138,0	1.034,5	0,102	928,5	3,9	A
		1 → 3	2	116,0	127,5	1.800,0	1.636,5	0,071	1.520,5	2,4	A
		1 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 1	4	116,0	127,5	306,5	278,5	0,416	162,5	22,1	C
		4 → 2	5	1,0	1,0	295,0	268,0	0,003	267,0	13,5	B
		4 → 3	6	272,0	299,0	1.041,5	947,0	0,287	675,0	5,3	A
3	C	3 → 4	7	277,0	304,5	1.126,5	1.024,0	0,270	747,0	4,8	A
		3 → 1	8	102,0	112,0	1.800,0	1.636,5	0,062	1.534,5	2,3	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	0,0	0,0	153,5	139,5	0,000	139,5	0,0	A
		2 → 4	11	5,0	5,5	296,0	269,0	0,019	264,0	13,6	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	1.056,0	960,0	0,001	959,0	3,8	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	222,0	244,0	1.800,0	1.638,0	0,136	1.416,0	2,5	A
4	B	-	4+5+6	389,0	428,0	1.021,5	928,5	0,419	539,5	6,7	A
3	C	-	7+8+9	384,0	422,5	1.460,0	1.327,5	0,289	943,5	3,8	A
2	D	-	10+11+12	6,0	6,5	325,0	300,0	0,020	294,0	12,2	B
									Gesamt QSV		C

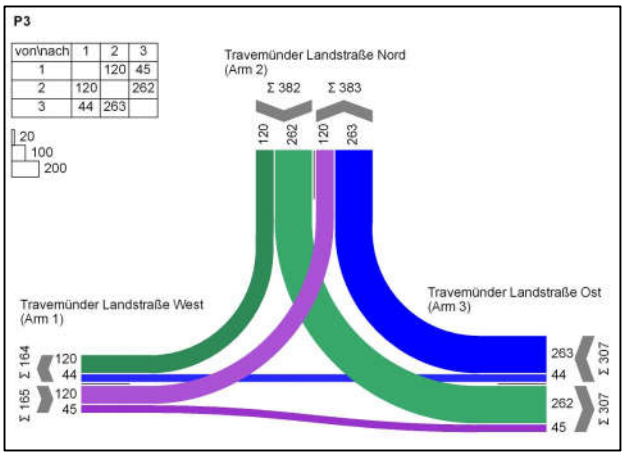
KP08 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 10-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P3)



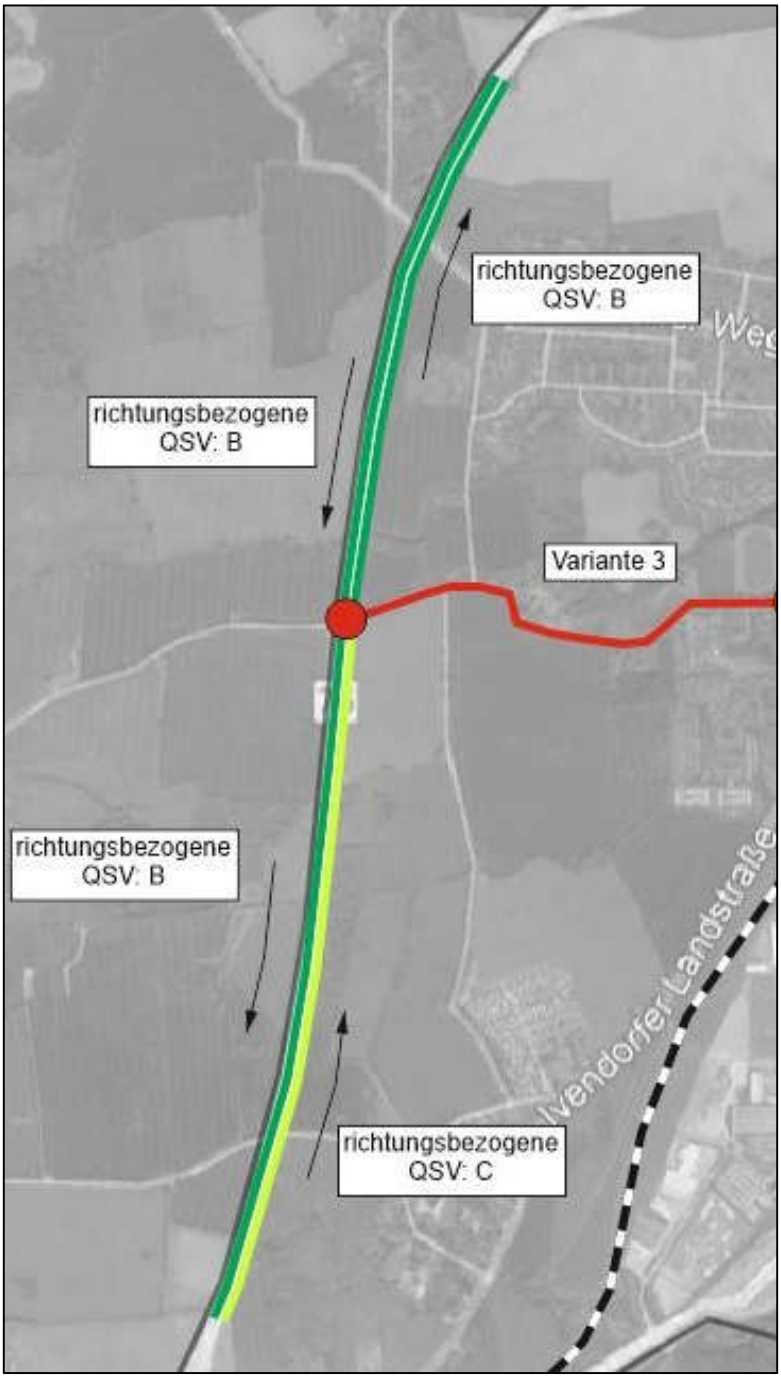
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	44,0	48,5	1.800,0	1.636,5	0,027	1.592,5	2,3	A
		3 → 2	3	263,0	289,5	1.036,5	942,5	0,279	679,5	5,3	A
2	B	2 → 3	4	262,0	288,0	755,0	686,5	0,381	424,5	8,5	A
		2 → 1	6	120,0	132,0	1.137,0	1.033,5	0,116	913,5	3,9	A
1	C	1 → 2	7	120,0	132,0	1.223,0	1.112,0	0,108	992,0	3,6	A
		1 → 3	8	45,0	49,5	1.800,0	1.636,5	0,028	1.591,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	382,0	420,0	845,0	769,0	0,497	387,0	9,3	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 3 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 10-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P3

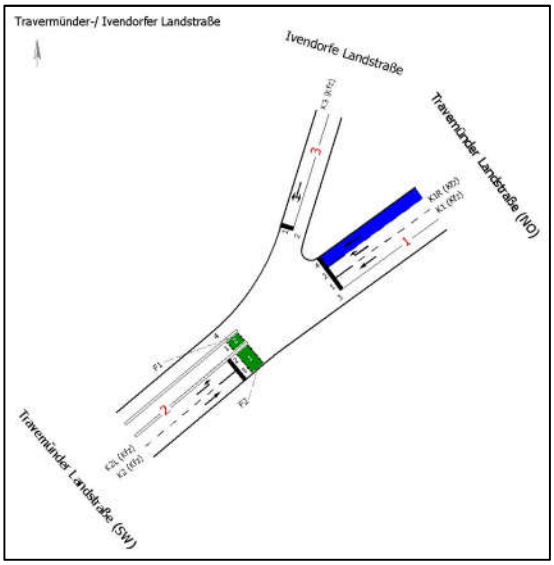
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Rönnauer Weg wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 11

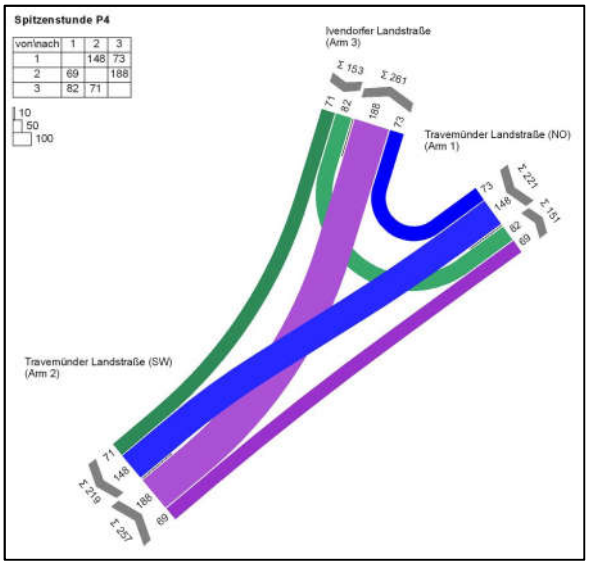
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4

Anlage 11-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

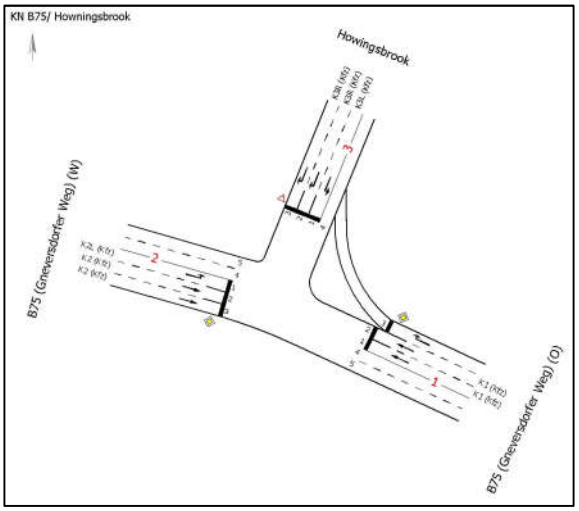
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nC [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	73	1,034	1,800	2000	1254	18	0,034	0,434	1,548	9,288		-	0,058	3,780	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	148	2,097	1,800	2000	274	4	0,716	2,670	5,433	32,598		-	0,540	29,916	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	188	2,663	1,800	2000	314	4	0,938	3,416	6,542	39,252		-	0,599	30,757	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	69	0,977	1,800	2000	706	10	0,060	0,715	2,145	12,870		-	0,098	11,363	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	153	2,167	1,800	2000	470	7	0,279	2,075	4,511	27,066		-	0,326	18,298	A	
Knotenpunktssummen:								631				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,402	22,297		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

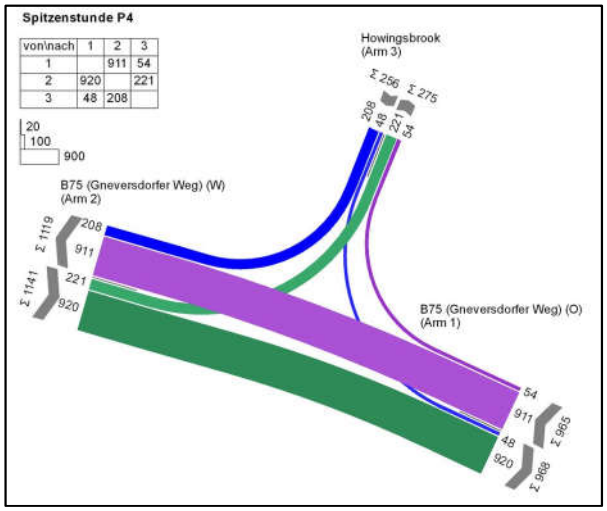
KP01 – QSV P4

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 11-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

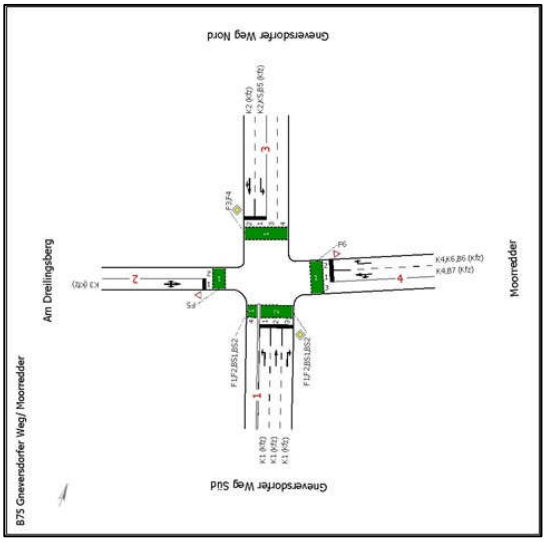
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	456	5,447	1,800	2000	790	9	0,860	5,128	8,958	53,748		-	0,577	14,112	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	455	5,435	1,800	2000	790	9	0,856	5,112	8,936	53,616		-	0,576	14,088	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	221	2,640	1,800	2000	326	4	1,387	3,871	7,198	43,188		-	0,678	32,251	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	460	5,494	1,800	2000	1348	16	0,300	2,626	5,367	32,202		-	0,341	3,768	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	460	5,494	1,800	2000	1348	16	0,300	2,626	5,367	32,202		-	0,341	3,768	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	104	1,242	1,800	2000	838	10	0,079	0,840	2,390	14,340		-	0,124	7,994	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	104	1,242	1,800	2000	838	10	0,079	0,840	2,390	14,340		-	0,124	7,994	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	48	0,573	1,800	2000	326	4	0,096	0,588	1,885	11,310		-	0,147	16,492	A	
Knotenpunktssummen:								2308				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,443	11,219		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

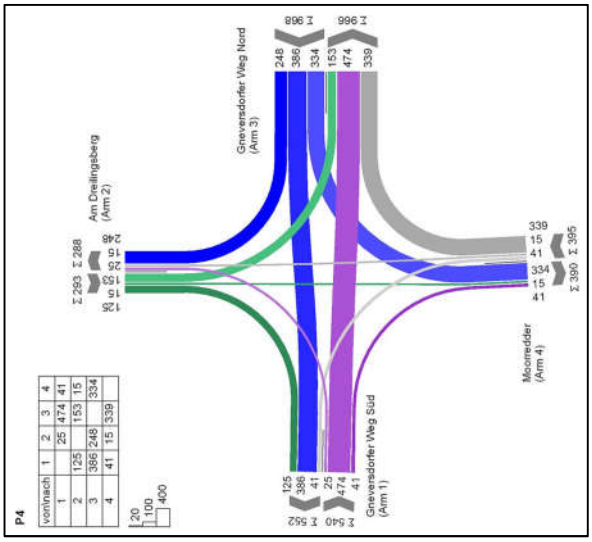
KP02 – QSV P4

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P4)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	25	0,715	1,800	2000	87	2	0,228	0,921	2,544	15,264		-	0,287	57,104	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	474	13,562	1,800	2000	564	16	4,471	17,231	24,251	145,506		-	0,840	63,329	D	
	3		K1	28	29	75	0,282	41	1,173	1,800	2000	564	16	0,044	0,904	2,512	15,072		-	0,073	27,389	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	293	8,383	1,800	2000	194	6	50,909	59,292	72,315	433,890		-	1,510	991,207	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	634	18,139	1,800	2000	834	24	2,403	17,885	25,037	150,222		-	0,760	35,999	C	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	334	9,556	1,800	2000	302	9	21,453	31,009	40,427	242,562		-	1,106	299,455	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	56	1,602	1,800	2000	544	16	0,064	1,264	3,165	18,990		-	0,103	28,505	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	339	9,699	1,800	2000	738	21	0,507	7,875	12,621	75,726		-	0,459	27,159	B	
Knotenpunktssummen:								2196				3827											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,849	207,940		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P4

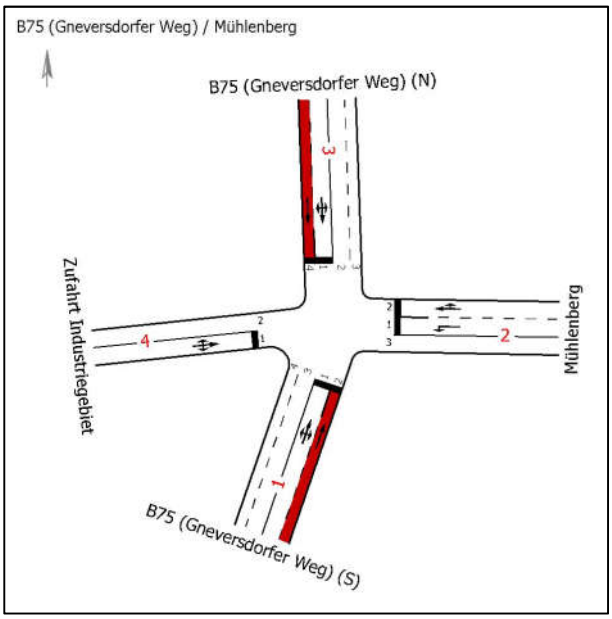
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der *Neuen Teutendorfer Siedlung* nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

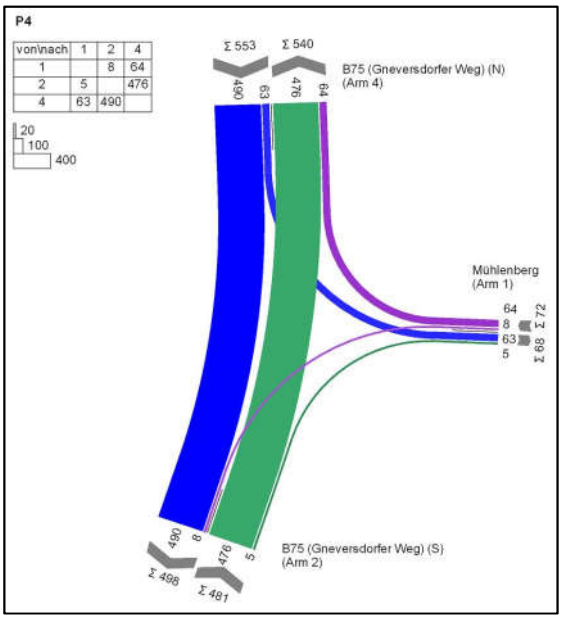
Wie bereits in der Betrachtung der Variante 2 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit

geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3]**.

Anlage 11-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



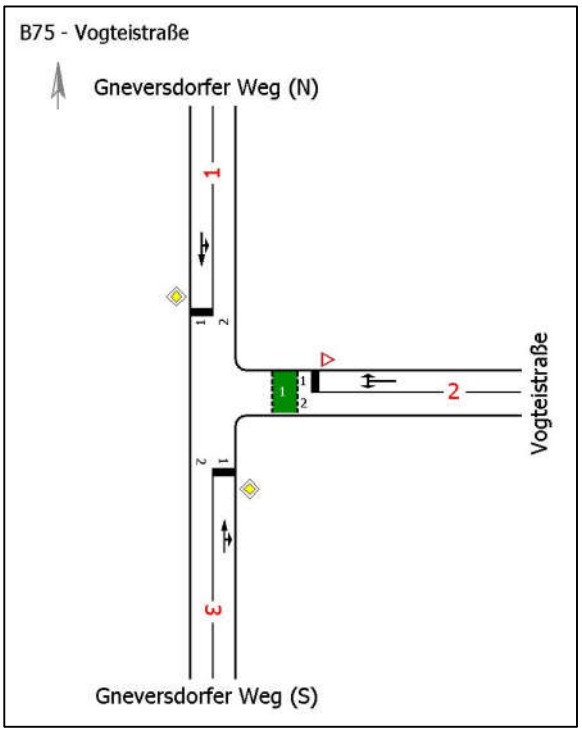
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	743,5	676,0	0,093	613,0	5,9	A
		3 → 1	2	490,0	539,0	3.600,0	3.272,5	0,150	2.782,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	212,0	192,5	0,000	192,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	232,0	211,0	0,000	211,0	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	889,5	808,5	0,000	808,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	736,0	669,0	0,000	669,0	0,0	A
		1 → 3	8	476,0	523,5	3.600,0	3.272,5	0,145	2.796,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	8,0	9,0	251,0	228,0	0,036	220,0	16,4	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	232,5	211,5	0,000	211,5	0,0	A
		2 → 3	12	64,0	70,5	894,5	813,0	0,079	749,0	4,8	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	553,0	608,5	1.800,0	1.636,5	0,338	1.083,5	3,3	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	72,0	79,0	1.006,0	917,0	0,079	845,0	4,3	A
									Gesamt QSV		B

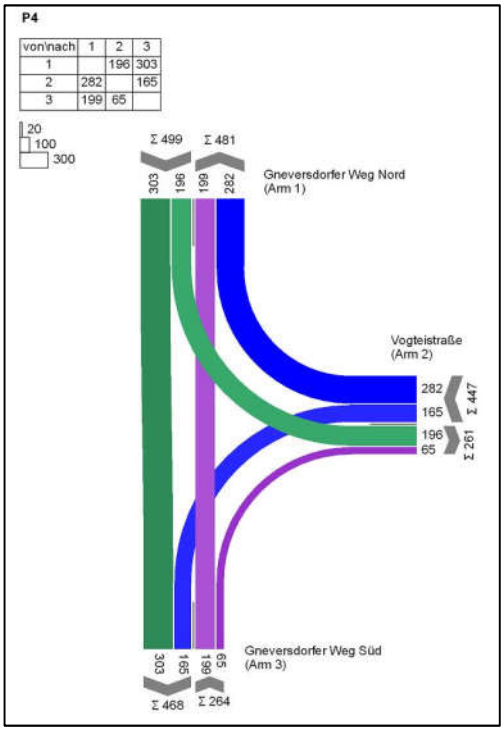
KP04 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P4)

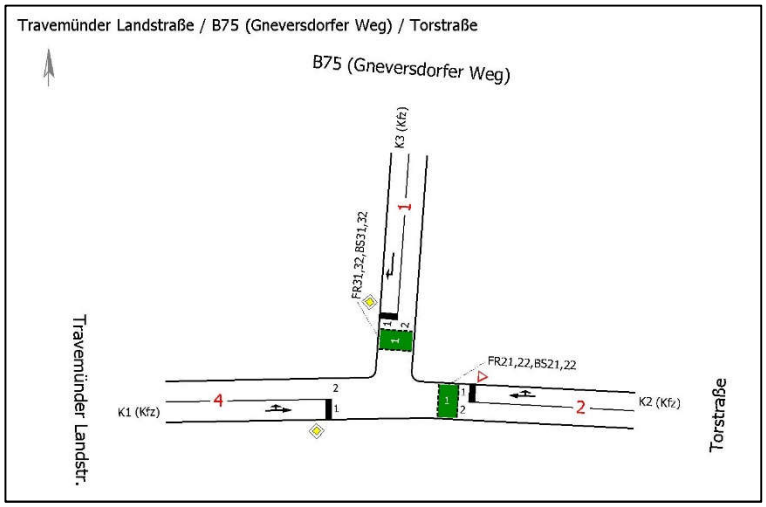
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	199,0	219,0	1.800,0	1.636,5	0,122	1.437,5	2,5	A
		3 → 2	3	65,0	71,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.389,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	165,0	181,5	301,0	273,5	0,603	108,5	32,6	D
		2 → 1	6	282,0	310,0	904,5	822,5	0,343	540,5	6,7	A
1	C	1 → 2	7	196,0	215,5	952,0	865,5	0,226	669,5	5,4	A
		1 → 3	8	303,0	333,5	1.800,0	1.636,5	0,185	1.333,5	2,7	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	519,5	472,5	0,946	25,5	>45	E
1	C	-	7+8	499,0	549,0	1.800,0	1.636,5	0,305	1.137,5	3,2	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P4

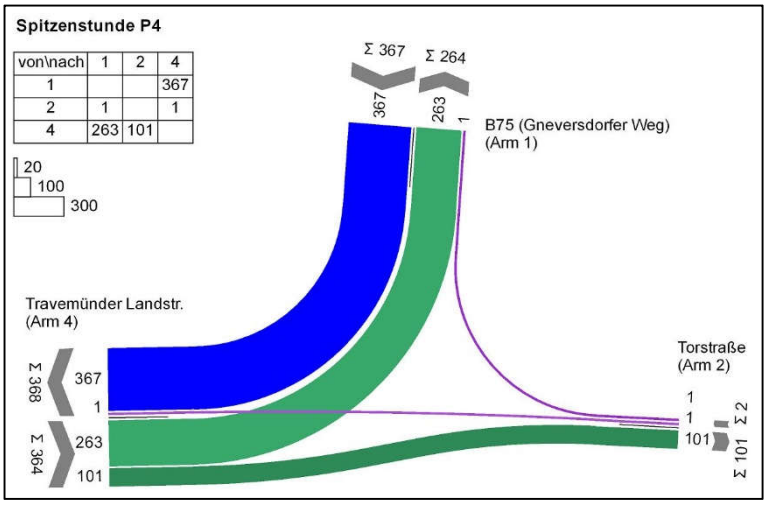
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht.

Mit einer Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Aufgrund erforderlicher Fahrkurven einer BUS-Linie wurde auf diese Möglichkeit bisher verzichtet. Alternativ zur veränderten Fahrstreifenmarkierung kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 11-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

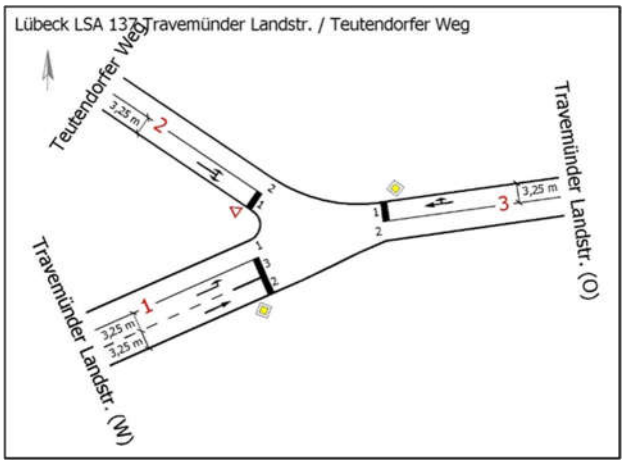
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	367	9,175	1,800	2000	1022	26	0,326	5,821	9,901	59,406		-	0,359	14,326	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	364	9,100	1,800	2000	622	16	0,890	8,554	13,500	81,000		-	0,585	31,264	B	
Knotenpunktssummen:								733				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,470	22,746		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

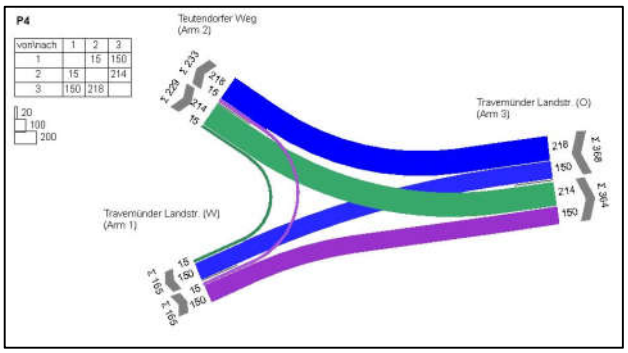
KP06 – QSV P4

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



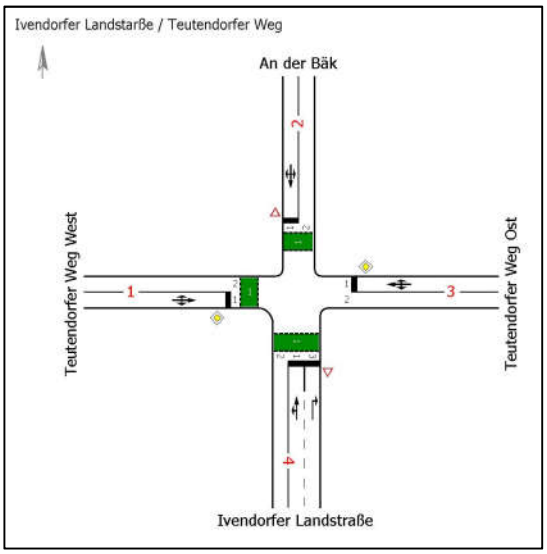
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
		3 → 2	3	218,0	240,0	1.600,0	1.454,5	0,150	1.236,5	2,9	A
2	B	2 → 3	4	214,0	235,5	617,5	561,5	0,381	347,5	10,3	B
		2 → 1	6	15,0	16,5	874,5	795,0	0,019	780,0	4,6	A
1	C	1 → 2	7	15,0	16,5	845,5	768,5	0,020	753,5	4,8	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	229,0	252,0	630,0	572,5	0,400	343,5	10,5	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

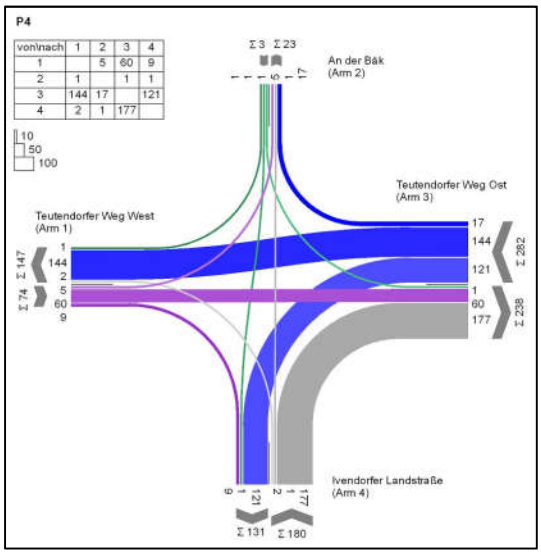
KP07 – QSV P4

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



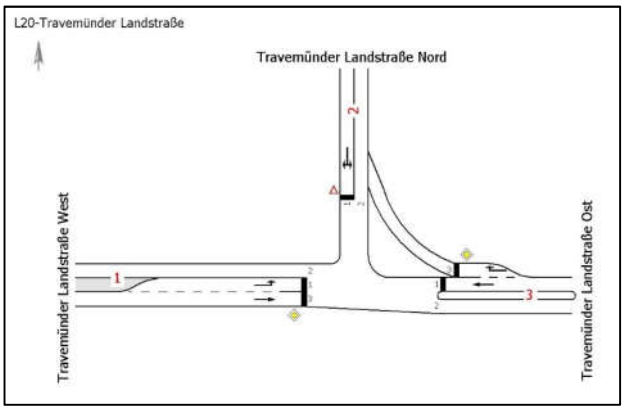
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	5,0	5,5	1.070,5	973,0	0,005	968,0	3,7	A
		1 → 3	2	60,0	66,0	1.800,0	1.636,5	0,037	1.576,5	2,3	A
		1 → 4	3	9,0	10,0	1.600,0	1.454,5	0,006	1.445,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	611,5	556,0	0,003	554,0	6,5	A
		4 → 2	5	1,0	1,0	581,0	528,0	0,002	527,0	6,8	A
		4 → 3	6	177,0	194,5	1.109,0	1.008,0	0,175	831,0	4,3	A
3	C	3 → 4	7	121,0	133,0	1.188,5	1.080,5	0,112	959,5	3,8	A
		3 → 1	8	144,0	158,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.492,5	2,4	A
		3 → 2	9	17,0	18,5	1.600,0	1.454,5	0,012	1.437,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	1,0	1,0	397,5	361,5	0,003	360,5	10,0	A
		2 → 4	11	1,0	1,0	584,0	531,0	0,002	530,0	6,8	A
		2 → 1	12	1,0	1,0	996,0	905,5	0,001	904,5	4,0	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	74,0	81,5	1.800,0	1.635,0	0,045	1.561,0	2,3	A
4	B	-	4+5+6	180,0	198,0	1.128,0	1.025,5	0,176	845,5	4,3	A
3	C	-	7+8+9	282,0	310,0	1.800,0	1.638,0	0,172	1.356,0	2,7	A
2	D	-	10+11+12	3,0	3,5	500,0	428,5	0,007	425,5	8,5	A
									Gesamt QSV		A

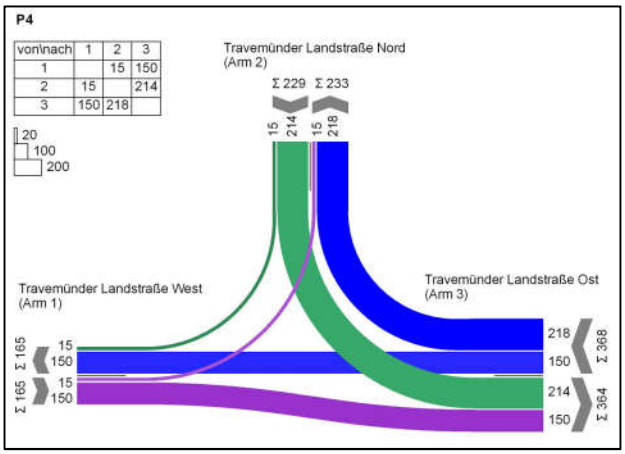
KP08 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 11-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P4)



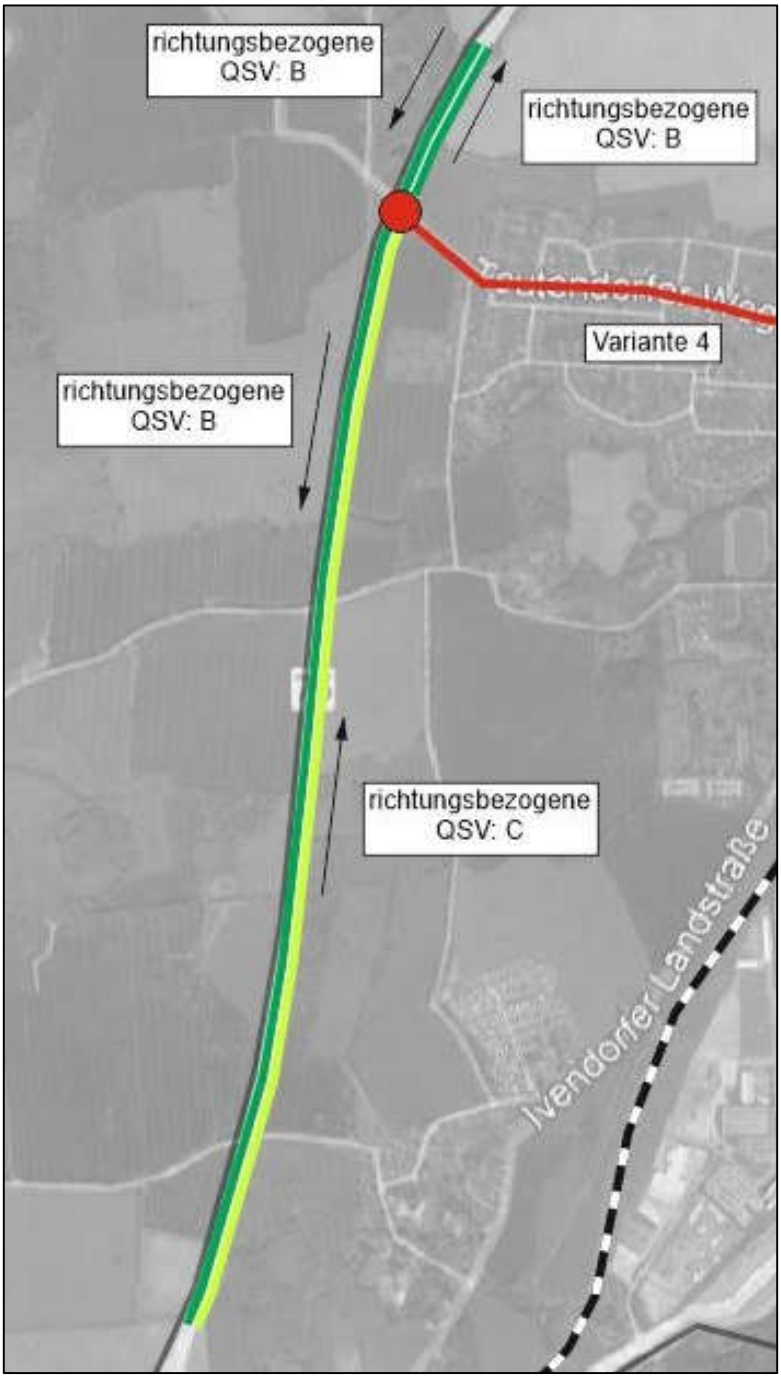
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
		3 → 2	3	218,0	240,0	1.178,0	1.071,0	0,204	853,0	4,2	A
2	B	2 → 3	4	214,0	235,5	721,5	656,0	0,326	442,0	8,1	A
		2 → 1	6	15,0	16,5	999,0	908,0	0,017	893,0	4,0	A
1	C	1 → 2	7	15,0	16,5	1.084,0	985,5	0,015	970,5	3,7	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	229,0	252,0	734,5	667,5	0,343	438,5	8,2	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 4 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 11-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P4

Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in guter Qualität QSV B leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Teutendorfer Weg wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 12

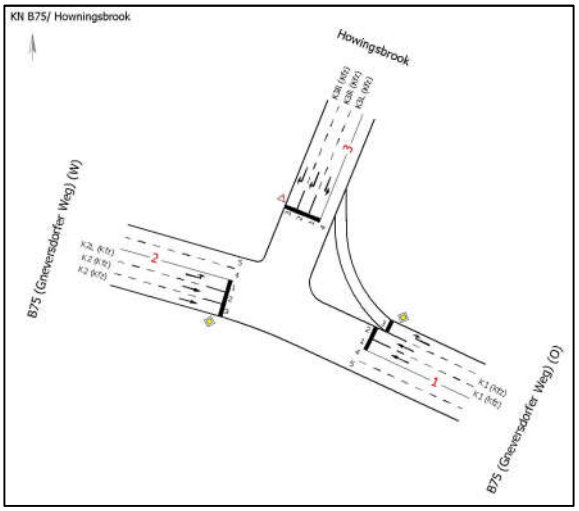
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5

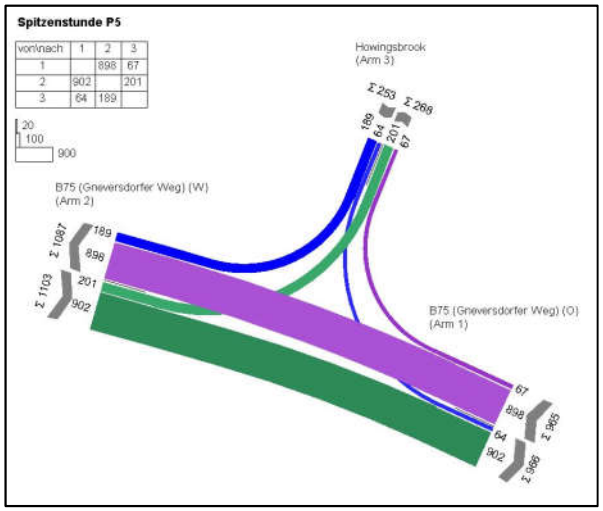
Anlage 12-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)

KP 01 ist in der Variante 5 nicht mehr vorhanden, da der BÜ mit Bau einer Variante 5 geschlossen werden würde.

Anlage 12-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

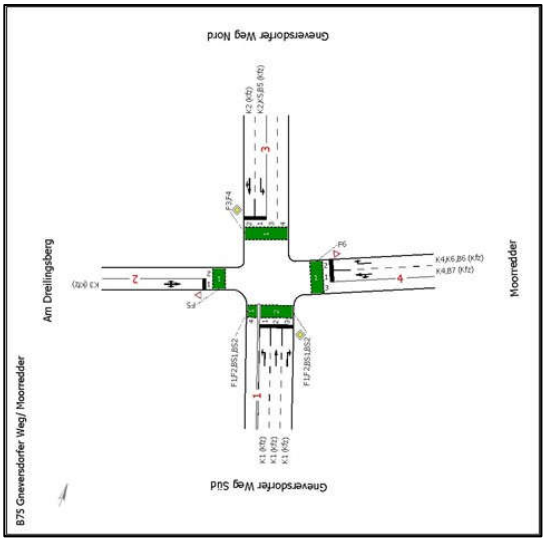
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	449	5,363	1,800	2000	790	9	0,825	5,008	8,793	52,758		-	0,568	13,905	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	449	5,363	1,800	2000	790	9	0,825	5,008	8,793	52,758		-	0,568	13,905	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	451	5,387	1,800	2000	1348	16	0,291	2,559	5,264	31,584		-	0,335	3,728	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	451	5,387	1,800	2000	1348	16	0,291	2,559	5,264	31,584		-	0,335	3,728	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	94	1,123	1,800	2000	838	10	0,070	0,754	2,223	13,338		-	0,112	7,916	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2254				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,430	10,680		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

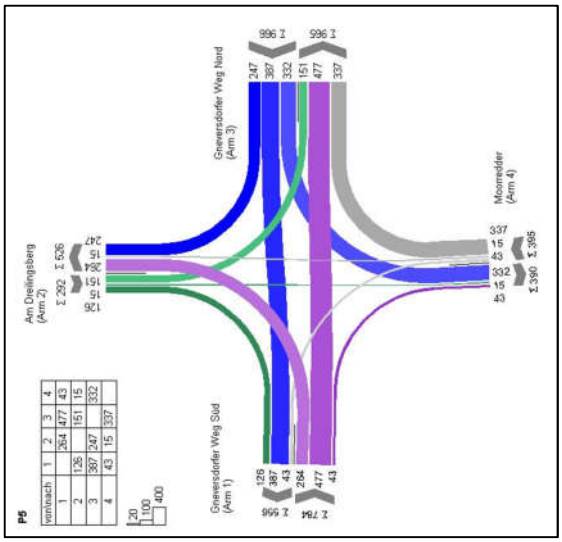
KP02 – QSV P5

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P5)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tF [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	264	7,553	1,800	2000	87	2	89,219	96,772	113,409	680,454		-	3,034	3741,055	F	
	2		K1	28	29	75	0,282	477	13,648	1,800	2000	564	16	4,732	17,601	24,696	148,176		-	0,846	65,072	D	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	634	18,139	1,800	2000	834	24	2,403	17,885	25,037	150,222		-	0,760	35,999	C	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	300	9	21,414	30,913	40,316	241,896		-	1,107	300,743	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	58	1,659	1,800	2000	544	16	0,067	1,311	3,247	19,482		-	0,107	28,555	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	337	9,642	1,800	2000	738	21	0,503	7,821	12,551	75,306		-	0,457	27,119	B	
Knotenpunktssummen:								2437				3825											
Gewichtete Mittelwerte:																				1,090	590,960		
			TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

KP03 – QSV P5

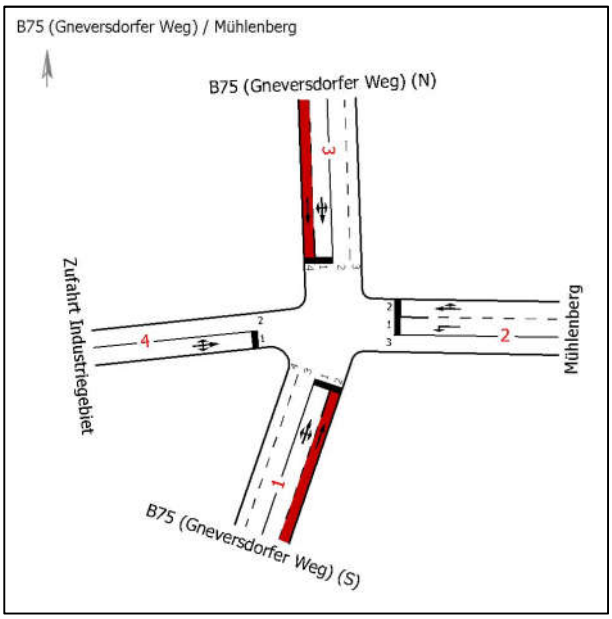
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der *Neuen Teutendorfer Siedlung* nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

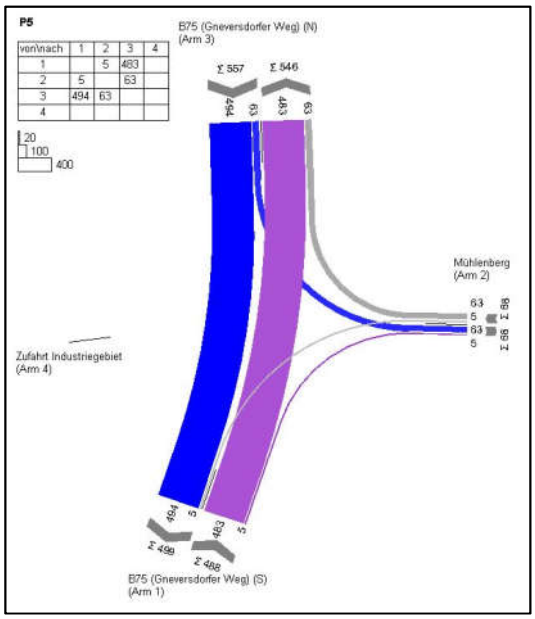
Wie bereits in der Betrachtung der Varianten 2 bis 4 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder

herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3]**.

Anlage 12-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



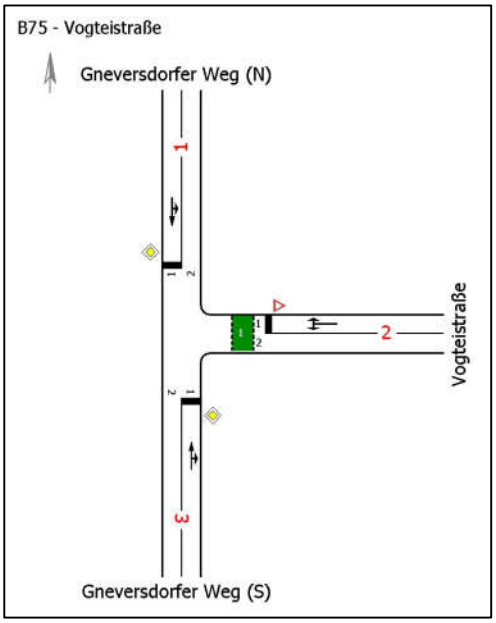
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	737,5	670,5	0,094	607,5	5,9	A
		3 → 1	2	494,0	543,5	3.600,0	3.272,5	0,151	2.778,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	209,0	190,0	0,000	190,0	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	228,5	207,5	0,000	207,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	887,5	807,0	0,000	807,0	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	732,5	666,0	0,000	666,0	0,0	A
		1 → 3	8	483,0	531,5	3.600,0	3.272,5	0,148	2.789,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	5,0	5,5	246,5	224,0	0,022	219,0	16,4	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	229,0	208,0	0,000	208,0	0,0	A
		2 → 3	12	63,0	69,5	890,5	809,5	0,078	746,5	4,8	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	557,0	612,5	1.800,0	1.636,5	0,340	1.079,5	3,3	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	961,5	871,5	0,078	803,5	4,5	A
									Gesamt QSV		B

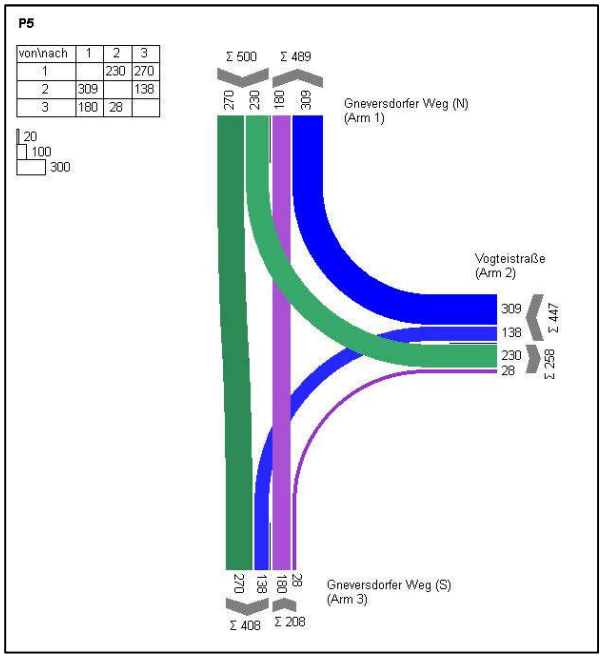
KP04 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



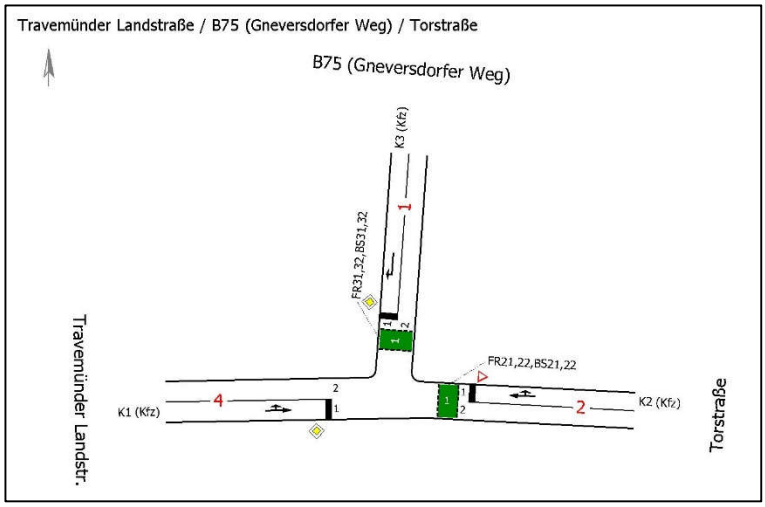
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	180,0	198,0	1.800,0	1.636,5	0,110	1.456,5	2,5	A
		3 → 2	3	28,0	31,0	1.600,0	1.454,5	0,019	1.426,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	138,0	152,0	307,0	279,0	0,495	141,0	25,4	C
		2 → 1	6	309,0	340,0	946,5	860,5	0,359	551,5	6,5	A
1	C	1 → 2	7	230,0	253,0	1.014,5	922,5	0,249	692,5	5,2	A
		1 → 3	8	270,0	297,0	1.800,0	1.636,5	0,165	1.366,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	576,0	523,5	0,853	76,5	42,3	D
1	C	-	7+8	500,0	550,0	1.800,0	1.636,5	0,306	1.136,5	3,2	A
									Gesamt QSV		D

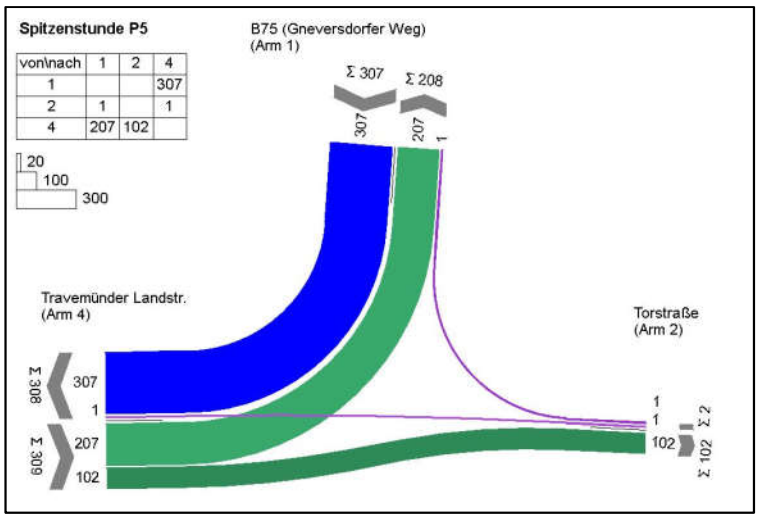
KP05 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV D erreicht.

Anlage 12-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



von\nach	1	2	4
1			307
2	1		1
4	207	102	

KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

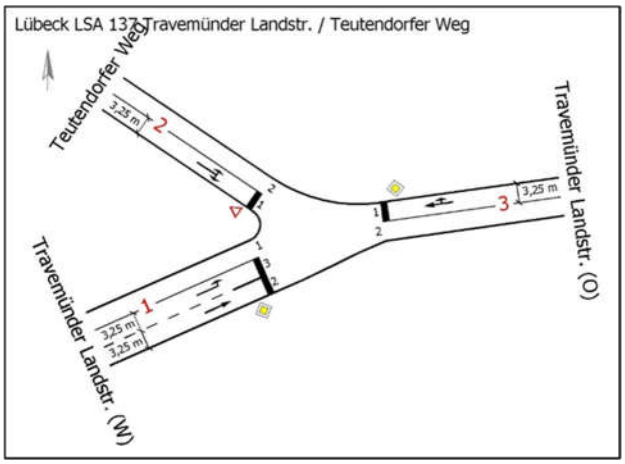
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	307	7,675	1,800	2000	1022	26	0,246	4,679	8,337	50,022		-	0,300	13,576	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	309	7,725	1,800	2000	622	16	0,599	6,895	11,336	68,016		-	0,497	28,735	B	
Knotenpunktssummen:								618				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,398	21,168		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

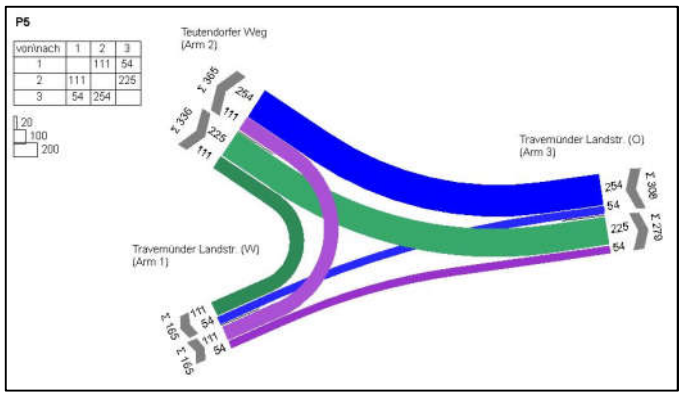
KP06 – QSV P5

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



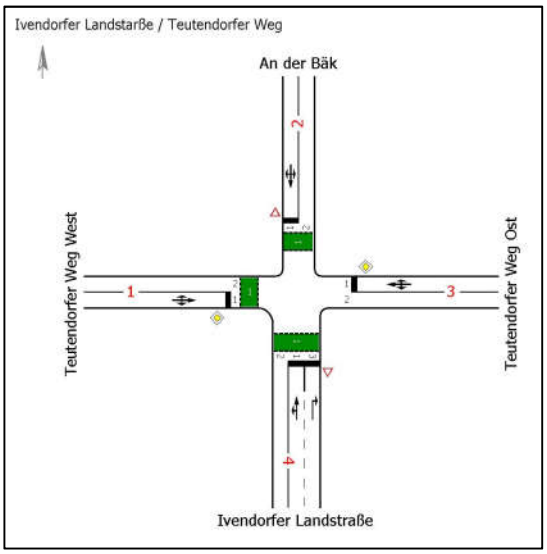
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	54,0	59,5	1.800,0	1.636,5	0,033	1.582,5	2,3	A
		3 → 2	3	254,0	279,5	1.600,0	1.454,5	0,175	1.200,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	225,0	247,5	604,0	549,0	0,410	324,0	11,1	B
		2 → 1	6	111,0	122,0	962,0	874,5	0,127	763,5	4,7	A
1	C	1 → 2	7	111,0	122,0	905,5	823,0	0,135	712,0	5,1	A
		1 → 3	8	54,0	59,5	1.800,0	1.636,5	0,033	1.582,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	336,0	369,5	688,0	625,5	0,537	289,5	12,4	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	B

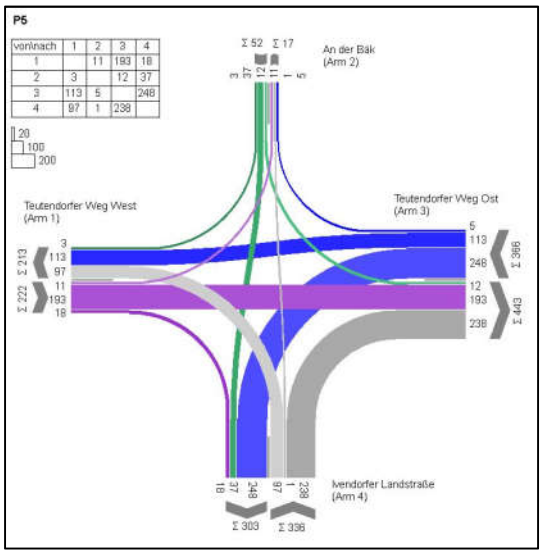
KP07 – QSV P5

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



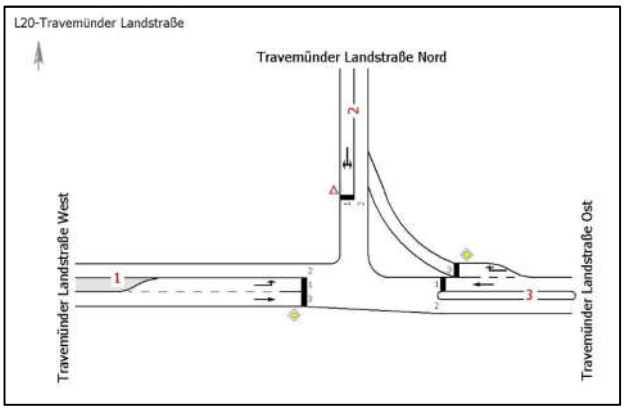
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	11,0	12,0	1.124,0	1.022,0	0,011	1.011,0	3,6	A
		1 → 3	2	193,0	212,5	1.800,0	1.636,5	0,118	1.443,5	2,5	A
		1 → 4	3	18,0	20,0	1.600,0	1.454,5	0,013	1.436,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	97,0	106,5	309,0	281,0	0,345	184,0	19,5	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	339,0	308,0	0,003	307,0	11,7	B
		4 → 3	6	238,0	262,0	937,5	852,5	0,279	614,5	5,9	A
3	C	3 → 4	7	248,0	273,0	1.011,0	919,0	0,270	671,0	5,4	A
		3 → 1	8	113,0	124,5	1.800,0	1.636,5	0,069	1.523,5	2,4	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	12,0	13,0	187,0	170,0	0,070	158,0	22,8	C
		2 → 4	11	37,0	40,5	336,0	305,5	0,121	268,5	13,4	B
		2 → 1	12	3,0	3,5	1.042,0	947,5	0,003	944,5	3,8	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	222,0	244,0	1.800,0	1.638,0	0,136	1.416,0	2,5	A
4	B	-	4+5+6	336,0	369,5	1.052,5	957,0	0,351	621,0	5,8	A
3	C	-	7+8+9	366,0	402,5	1.385,0	1.259,0	0,291	893,0	4,0	A
2	D	-	10+11+12	52,0	57,0	294,0	268,0	0,194	216,0	16,7	B
									Gesamt QSV		C

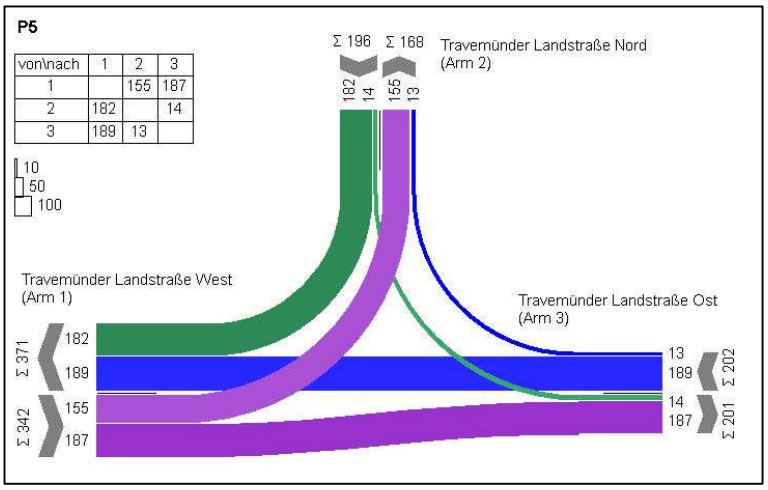
KP08 – QSV P5

Obwohl sich die Verkehrsbelastung in der Relation Ivendorfer Landstraße Süd in Richtung Teutendorfer Weg Ost deutlich erhöht, ist der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 12-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



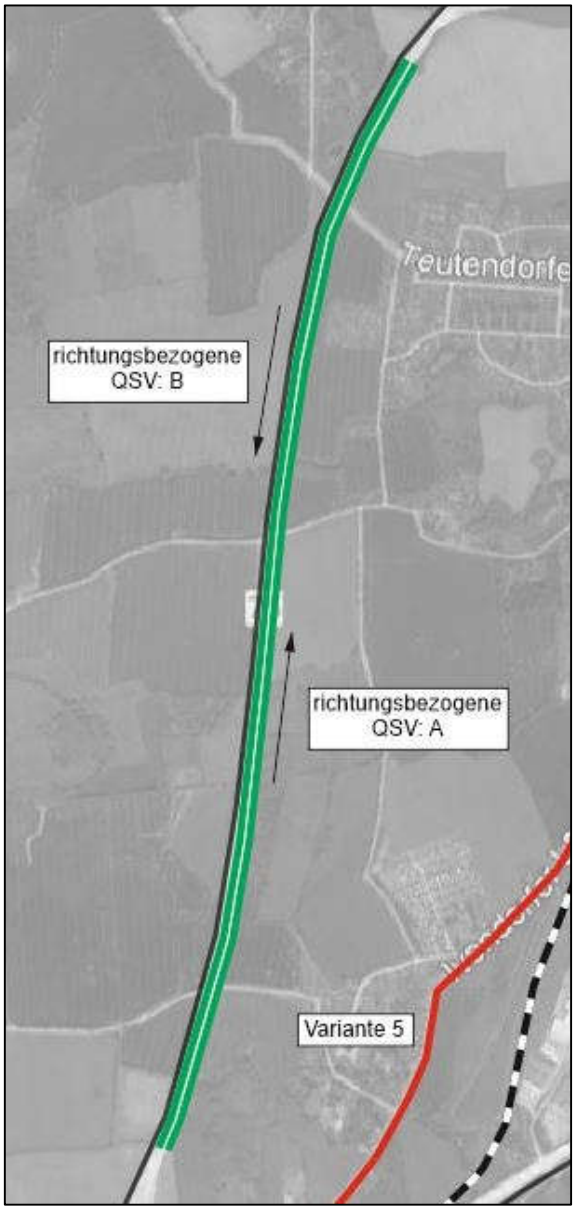
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	189,0	208,0	1.800,0	1.636,5	0,116	1.447,5	2,5	A
		3 → 2	3	13,0	14,5	993,0	902,5	0,015	889,5	4,0	A
2	B	2 → 3	4	14,0	15,5	456,5	415,0	0,034	401,0	9,0	A
		2 → 1	6	182,0	200,0	952,5	866,0	0,210	684,0	5,3	A
1	C	1 → 2	7	155,0	170,5	1.036,5	942,5	0,164	787,5	4,6	A
		1 → 3	8	187,0	205,5	1.800,0	1.636,5	0,114	1.449,5	2,5	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	196,0	215,5	883,0	803,5	0,244	607,5	5,9	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 5 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 12-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P5

Die Entlastungseffekte des anbaufreien Streckenabschnitts der B75 von ca. 12% führen zu einer hohen Leistungsfähigkeit; in Ri. Süd QSV Stufe B und in der Gegenrichtung QSV Stufe A.

Anlage 13

-

Abwägungsmatrix der Variante 0 bis 5

Anlage 13

Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde in der Hansestadt Lübeck - Variantenbewertung

Kriterium	Variante 0 - Prognose-NULL-Fall (2035) Verkehrsführung Bestand	Wertung	Varinate 1 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung K20 / Hafen	Wertung (1)	Varinaten 1 / 1A / 1B - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung K20 / Hafen	Wertung (1)	Variante 2 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Ostseestraße - Ivendorfer Landstraße (K2)	Wertung	Variante 3 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Rönnauer Weg	Wertung	Variante 4 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Teutendorfer Weg (K30)	Wertung	Variante 5 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Ivendorfer Landstraße (K2)	Wertung
1. Städtebaulicher Einfluss														
Beschreibung Lage und Verlauf der Variante	- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung im Bestand		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Hafen: K20, Skandinavienallee, Travemünder Landstraße bis K30		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Hafen: K20, Skandinavienallee, Travemünder Landstraße bis K30		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über (neue) Ostseeallee, K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg;		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Rönnauer Weg, K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg;		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Teutendorfer Weg bis Anschluss K2 An der Bäk		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg	
Verträglichkeit: Verkehr - städtebaul. Struktur	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; in Abschnitten mit Wohnbebauung bedingt verträglich	**0**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf Gewerbe- und Industriestraßen (Hafen);	**+ +**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf Gewerbe- und Industriestraßen (Hafen);	**+ +**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf neue, anbaufreie Straße; - Trasse tangiert Wohngebiet, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung abnehmende Verträglichkeit durch Höherbelastung Ivendorfer Landstraße; Teutendorfer Siedlung)	**+**	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; - Trasse tangiert Wohngebiete, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung bedingt verträglich; Rönnauer Weg, Teutendorfer Siedlung)	**+**	- abnehmende Verträglichkeit im Zuge des Teutendorfer Weges (Teutendorfer Siedlung) - Trasse durch Wohngebiet, zusätzlicher Durchgangsverkehr (Teutendorfer Weg);	**0**	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; - Trasse tangiert Wohngebiete, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung teilweise bedingt verträglich; Ivendorf, Teutendorfer Siedlung)	**+**
2. Verkehrsqualität														
Leistungsfähigkeit (LF) der Knotenpunkte im jeweiligen Unterscheidungsfall	- LF abnehmend aufgrund Verkehrszunahme gemäß Strukturentwicklung (Plangebiete bis 2035) + allgemeine Prognoseentwicklung; KP z.T. nicht leistungsfähig	**- -**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- Leichte LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 1 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+**	- Geringe LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 1 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**
Entlastungseffekte	- Keine Entlastungseffekte	**-**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - höchster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (20%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - höchster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (20%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - hoher Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (17%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Leichte Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - hoher Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (15%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**	- Entlastungseffekte der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches und die Mehrbelastung durch die städtebauliche Entwicklung heben sich nahezu auf - geringster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (8%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**	- Leichte Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - geringerer Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (10%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**
3. Verkehrssicherheit														
Konfliktpunkte	- Bahnübergange + dicht aufeinanderfolgende Knotenpunkte	**-**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitte und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg)	**+ +**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitte und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg)	**+ +**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße	**+**	Kaum Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße und im Rönnauer Weg	**0**	Kaum Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 1x BÜ (Gneverstorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge des Teutendorfer Weges + 1x BÜ (Teutendorfer Weg)	**-**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 1x BÜ (Gneverstorfer Weg) - im Durchschnitt gleichbleibendes Konfliktpotential an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße (Abnehmend am Anschluss K20; leicht zunehmend an den nördlichen Bestandsknoten)	**+**
Verkehrsgeschwindigkeit	- status quo	**0**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - im Hafen: 30 km/h - außerhalb des Hafens: 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - im Hafen: 30 km/h - außerhalb des Hafens: 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 60 bis 70 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bis 60 km/h	**+**
4. Flora / Fauna														
Genehmigungs-fähigkeit nach BNatschG	- genehmigungsfähig	**+**	- genehmigungsfähig	**+**	- genehmigungsfähig	**+**	- Erschwerte Genehmigungsfähigkeit, Alternativen vorhanden - Kompenstionsmaßnahmen notwendig, 2.-höchster Anteil im Variantenvergleich (Feldhecken & Moor)	**-**	- genehmigungsfähig - Kompensationsmaßnahmen notwendig	**0**	- genehmigungsfähig - Kompensationsmaßnahmen notwendig	**0**	- Erschwerte Genehmigungsfähigkeit, Alternativen vorhanden - Kompenstionsmaßnahmen notwendig, höchster Anteil im Variantenvergleich (Allee-Bäume Ivendorfer Landstraße)	**-**
Wasser, Luft, Klima Flächenverbrauch Schutzstatus	- status quo	**0**	- status quo	**0**	- status quo	**0**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); Fließgewässer betroffen - größter Flächenverbrauch - Mikroklimatisch größte Betroffenheit durch Versiegelung; geringe Gehölzverluste - Landschaftsschutzgebiet	**- - - -**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - geringer Flächenverbrauch - Mikroklimatisch geringste Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust - Landschaftsschutzgebiet	**- -**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - geringster Flächenverbrauch - Mikroklimatisch geringste Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust (etwas geringer als i. Variante 3) - Landschaftsschutzgebiet	**-**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - mittlerer Flächenverbrauch - Mikroklimatisch große Betroffenheit durch höchste Gehölzverluste; mittlerer Versiegelungsgrad - Landschaftsschutzgebiet (Randlage)	**- - -**
5. Durchfahrbarkeit des Hafens														
ISPS-Bereich	- keine Betroffenheiten	**0**	- ISPS-bereich betroffen	**- -**	- ISPS-Bereich betroffen	**- -**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**
Übrige Hafenflächen	- keine Betroffenheiten	**0**	- übrige Hafenflächen betroffen	**-**	- übrige Hafenflächen betroffen	**-**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**
6. Flächen-inanspruchnahme														
Absolut	- keine zusätzliche Flächen-inanspruchnahme	**+**	- 13 ha (Hafenersatzflächen, Angabe LPA) - 5.600 qm (Straßenneubau)	**- - - -** **- -**	- 13 ha (Hafenersatzflächen, Angabe LPA) - 1.000 qm (Straßenausbau)	**- - - -** **-**	- 10.700 qm (Straßenneubau)	**- - -**	- 5.200 qm (Straßenausbau)	**- -**	- 3.200 qm (Straßenneubau, Rampen+Knoten)	**-**	- 4.750 qm (Straßenneubau, Rampen+Knoten)	**-**
Grunderwerb (Privat/Öffentlich) (2)	- kein Grunderwerb	**+**	- 13 ha (Anteil privat / öffentlich nicht ermittelbar) - kein Grunderwerb: 100% Hafenbereich	**k.A.** **0**	- 13 ha (Anteil privat / öffentlich nicht ermittelbar) - kein Grunderwerb: 100% Hafenbereich	**k.A.** **0**	- Grunderwerb: 95% privat / 5% öffentlich	**- - -**	- Grunderwerb: 65% Privat / 35% öffentlich	**- -**	- Grunderwerb: 95% Privat / 5% öffentlich	**- - -**	- Grunderwerb: 80% Privat / 20% öffentlich	**- -**
7. Bautechnischer Aufwand														
Verkehrsflächen	- geringfügiger Knotenpunktausbau erforderlich	**- -**	- Ausbau Hafenersatzflächen aus Forderungen ISPS - Straßenneubau + Knotenausbau	**- - -** **- -**	- Ausbau Hafenersatzflächen aus Forderungen ISPS - Straßenausbau + Knotenausbau	**- - -** **-**	- Straßenneubau erforderlich - mehrfacher Knotenpunktausbau erforderlich - Neubau **höhenfreier** Anschlussknoten an B75	**- - -**	- Straßenausbau erforderlich - mehrfacher Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreier** Anschlussknoten an vorhandene Brücke über B75	**- -**	- geringer Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreier** Anschlussknoten an vorhandene Brücke über B75	**-**	- Straßenausbau erforderlich - geringer Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreie** Anschlussrampen zwischen Zufahrt B75 AS Süd und Ivendorfer Landstraße	**- -**
Ing.-Bauwerke	- keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Ausbau erforderlich; Umfang anteilig in Gesamtkosten Hafenersatzflächen enthalten - keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**- -** **+**	- Ausbau erforderlich; Umfang anteilig in Gesamtkosten Hafenersatzflächen enthalten - keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**- -** **+**	- Ing.-Bauwerke erforderlich (Anschluss B75)	**-**	- keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**
8. Kosten (Grobschätzung)														
Baukosten Hafenbereich	- keine Kosten	**0**	'0,85 Mio EUR	**-**	'0,5 Mio EUR	**-**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**
Baukosten außerhalb Hafen	0,2 Mio EUR	**0**	'0,3 Mio EUR	**-**	'0,3 Mio EUR	**-**	3,55 Mio EUR	**- -**	3,2 Mio EUR	**- -**	1,0 Mio EUR	**-**	1,0 Mio EUR	**-**
Baukosten Hafenersatzflächen	- keine Kosten	**0**	20 Mio EUR	**- - - -**	'20 Mio EUR	**- - - -**	'- keine Kosten	**0**	'- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**
Kosten Grunderwerb (3)	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	0,022 Mio EUR	**-**	0,4 Mio EUR	**-**	0,9 Mio EUR	**-**	0,52 Mio EUR	**-**
Gesamtbewertung	**0,2 Mio EUR**	**- 2**	**21,15 Mio EUR**	**- 6**	**20,8 Mio EUR**	**- 6**	**4,00 Mio EUR**	**- 11**	**3,6 Mio EUR**	**- 6**	**1,9 Mio EUR**	**- 5**	**1,52 Mio EUR**	**- 4**

Bewertungsmaßstab:
"0" / "+" / "- "

(2) Bewertung Grunderwerb: Anteil privater Flächen am Gesamtflächenbedarf [%]:
0 bis 20: "0"
>20 bis 50: "-"
>50 bis 80: "- -"
>80 bis 100: "- - -"

(3) Kostenermittlung Grunderwerb:
Quelle:
GEO-Datenportal SH (GDI-SH)
Stand: 31.12.2020
Kostenermittlung nach Bodenrichtwerten

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11193
öffentlich

Lübeck, 08.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Anja Klie (E-Mail: anja.klie@luebeck.de Telefon: 122-6549)

Projektfreigabe "St. Jürgen GGS - Neuordnung Altbau", Mönkhofer Weg 95, 23562 Lübeck, über 175.000,- EUR

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
18.08.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
22.08.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Projektfreigabe für die Baumaßnahme „St. Jürgen GGS – Neuordnung Altbau“ auf der Grundlage der eingereichten und vorliegenden EW-Bau zu erteilen.

Verfahren:

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

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung ist im Zuge der Neuordnungsplanung im Jahr 2016 noch nicht vorgesehen gewesen. Es fand eine umfangreiche Leistungsphase 0 (LP0) mit den Lehrer:innen statt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Beim Altbau der St. Jürgen Grund- und Gemeinschaftsschule handelt es sich um ein Schulgebäude aus dem Jahr 1931, das als „Klosterhof-Schule“ nach Plänen des Baurats Pieper entstanden ist. Zum damaligen Zeitpunkt galt dieses Schulgebäude als eines der modernsten Schulbauten Deutschlands und steht als besonderes Kulturdenkmal unter Denkmalschutz.

Mit der Zusammenlegung der GGS St. Jürgen am Standort Mönkhofer Weg mithilfe des neu errichteten Ersatzneubaus für den weggefallenen Standort in der Kalkbrennerstraße ergeben sich für den Altbau einige funktionale Änderungen, die entsprechende Umbaumaßnahmen nach sich ziehen.
Es wurde 2017 eine umfangreiche Studie zur Neuordnung des gesamten Standortes erstellt, in der die einzelnen Jahrgänge in Clustern zusammengefasst sowie die Verwaltungs- und Fachklassenbereiche sinnvoll verteilt werden.
Im Einzelnen ist die Zielsetzung im Altbau und damit dieser Maßnahme, die nicht mehr benötigte Mensaküche mit Spülküche im Altbau und den Werkraum im Altbau wieder in zwei notwendige Klassenräume zurück zu wandeln. Gleichzeitig wird aus zwei Unterrichtsräumen ein größerer Fachraum für Musik umgestaltet.
Eine weitere Grundsanierung des gesamten Altbaugebäudes hat derzeit keine vorrangige Priorität. Sie wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Maßnahmenbeschreibung

Diese Umbauten zur funktionalen Neuordnung sowie die ohnehin erforderlichen Sanierungsmaßnahmen hinsichtlich Baukonstruktion, Oberflächen, Energie, Haustechnik, Brandschutz, Akustik etc. des Altbaus wurden in einem Umbau- und Sanierungsgutachten von 2018 aufgezeigt und mit Kosten beziffert. Die gesamte Maßnahme des o. g. Konzeptes soll zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Folgende Umbauten sollen nun als vorgezogene Einzelmaßnahme zur Ausführung kommen:

- Neuorganisation Fachbereich Kunst/Musik/EG:

Die GGS St. Jürgen verfügt derzeit nur über einen Fachraum Musik, der keine ausreichenden Kapazitäten für die notwendigen Unterrichtszeiten von ca. 50 Wochenstunden Musik bietet. Der höhere Flächenbedarf für den Fachraum Musik begründet sich dadurch, dass die theoretischen Unterrichtsinhalte direkt mit musikpraktischen Elementen verbunden werden sollen. Durch einen Wanddurchbruch kann der fehlende Fachraum Musik hergestellt werden. Im Bereich der Kunsträume werden für die bessere Nutzbarkeit zwei Verbindungstüren zum Nebenraum Kunst ergänzt. Außerdem erhält der Kunstraum ein zusätzliches Doppelwaschbecken. In einem Kunstraum werden vier Hängeampeln mit Steckdosen ergänzt.

- Rückbau Mensaküche zum Allgemeinen Unterrichtsraum/EG:

Die bisherige Mensaküche im Altbau soll zu einem Allgemeinen Unterrichtsraum (AUR) zurückgebaut werden. Alle vorhandenen Installationen der Kücheneinrichtung werden zurückgebaut: Wand-, Boden- und Deckenbeläge werden gem. den Anforderungen an einen AUR hergestellt.

- Umwandlung Werken zum Allgemeinen Unterrichtsraum mit Gruppenraum/EG:

Der bisherige Werkraum mit Lagerraum soll in einen Allgemeinen Unterrichtsraum mit Gruppenraum umgewandelt werden. Hier erfolgt ein Rückbau der Ausstattungsgegenstände des Werkraums. Die Wand- und Bodenbeläge werden erneuert.

Erklärtes Ziel ist ein minimaler und kostenreduzierter Umbau, um bis zur Grundsanierung alle schulisch erforderlichen Räumlichkeiten zur Verfügung stellen zu können.

Zur möglichst kompletten Planung und Kostenermittlung der vorliegenden EW-Bau wurden neben den Architekt:innen zur Gebäudeplanung noch folgende Fachplanungen im Projekt berücksichtigt:

- Technische Ausrüstung: Haustechnikplanung
- Tragwerksplanung
- Brandschutz

Zusätzlich haben Abstimmungen mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege stattgefunden, die in der weiteren Umsetzung der Maßnahme Berücksichtigung finden.

Kosten:
Die erstellte EW-Bau wurde dem Bereich Haushalt und Steuerung vorgelegt. Der Leistungsumfang des Gesamtprojektes ist in der vorliegenden EW-Bau zusammengestellt worden und umfasst einen Gesamtbedarf an finanziellen Mitteln in Höhe von 311.717,98 EUR brutto.

Der Haushaltsanmeldung 2022 liegt die Kostenberechnung der EW-Bau zugrunde.
Es liegen Haushaltsmittel aus Haushaltsresten in 2022 von insgesamt 312.000,- EUR brutto vor, die in diesem Jahr noch in Höhe von ca. 62.000,- EUR zur Anweisung kommen sollen. Da sie nicht übertragbar sind ins Haushaltsjahr 2023, wurden für das kommende Haushaltsjahr 2023 weitere 250.000,- EUR angemeldet. Die ungenutzten Haushaltsmittel aus 2022 werden einem anderen Projekt unterjährig zur Verfügung stehen.

Die Maßnahme ist unter dem bestehenden PSK 111029 067 7851000 geordnet.

Projektablauf:
Die Neuordnungsplanung war Bestandteil der Neubauplanung seit 2017, um alle Aspekte eines insgesamt funktionierenden Schulstandortes verfolgen zu können.
Die Auswahl des Architekturbüros sowie der Fachplanungsbüros für Haustechnik und Tragwerksplanung erfolgte bereits im Zuge des VgV-Verfahrens für den Ersatzneubau St. Jürgen GGS. Dieses Planungsteam sowie das Fachplanungsbüro für Brandschutz wurde dann weiter für die Machbarkeitsstudie zur Sanierung des Altbaus und mit der Umsetzung der Neuordnungsmaßnahme beauftragt.
Seit März 2022 liegt die EW-Bau mit allen relevanten Entwurfsplanungen vor. Der weitere Ablauf ist wie folgt geplant:

2022: Freigabe des Projekts, Bauantragstellung, Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe, Ausschreibung der Bauleistungen, Beginn der Baumaßnahme
2023: Durchführung der Baumaßnahme unter Rücksichtnahme auf den laufenden Schulbetrieb und Übergabe an die Nutzer (Ende Juli 2023)

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen
2 – Lageplan Schulgrundstück St. Jürgen GGS im Mönkhofer Weg 95
3 – Übersicht Erdgeschoss und Planausschnitte der Einzelmaßnahmen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651.12
Produkt: 111029

Anlage zur Vorlage vom 08.06.2022
VO-Nr.: VO/2022/11193
INVESTIV

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge					
Aufwendungen	-312.000,00		-1.625,00	-3.900,00	-3.900,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	-312.000,00		-1.625,00	-3.900,00	-3.900,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-312.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-140.400,00	-9.360,00	-9.360,00	-9.360,00	-9.360,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	312.000,00	-62.000,00	-250.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	312.000,00	*(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)*			

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

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029 067 7851000	St. Jürgen GGS – Neuordnung Altbau	-62.000,00
		Saldo Finanzplan	-62.000,00

Gemarkung: St. Jürgen

Flur: 13

Flurstücke: 258/1, 236/21

Fläche: 31313 m²

Legende:

Grundstücksgrenze

Bestand

Am Klosterhof

Mönkhofer Weg

GGS St-Jürgen - Altbau

GGS St-Jürgen - Neubau

GGS St-Jürgen - Anbau

TOP 5.8

INDEX	ÄNDERUNG	DATUM	GEZ

ppp

GGS St.Jürgen
Neuordnung Altbau

Hansestadt Lübeck, der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Gebäudemanagement
Mühlendamm 14, 23552 Lübeck

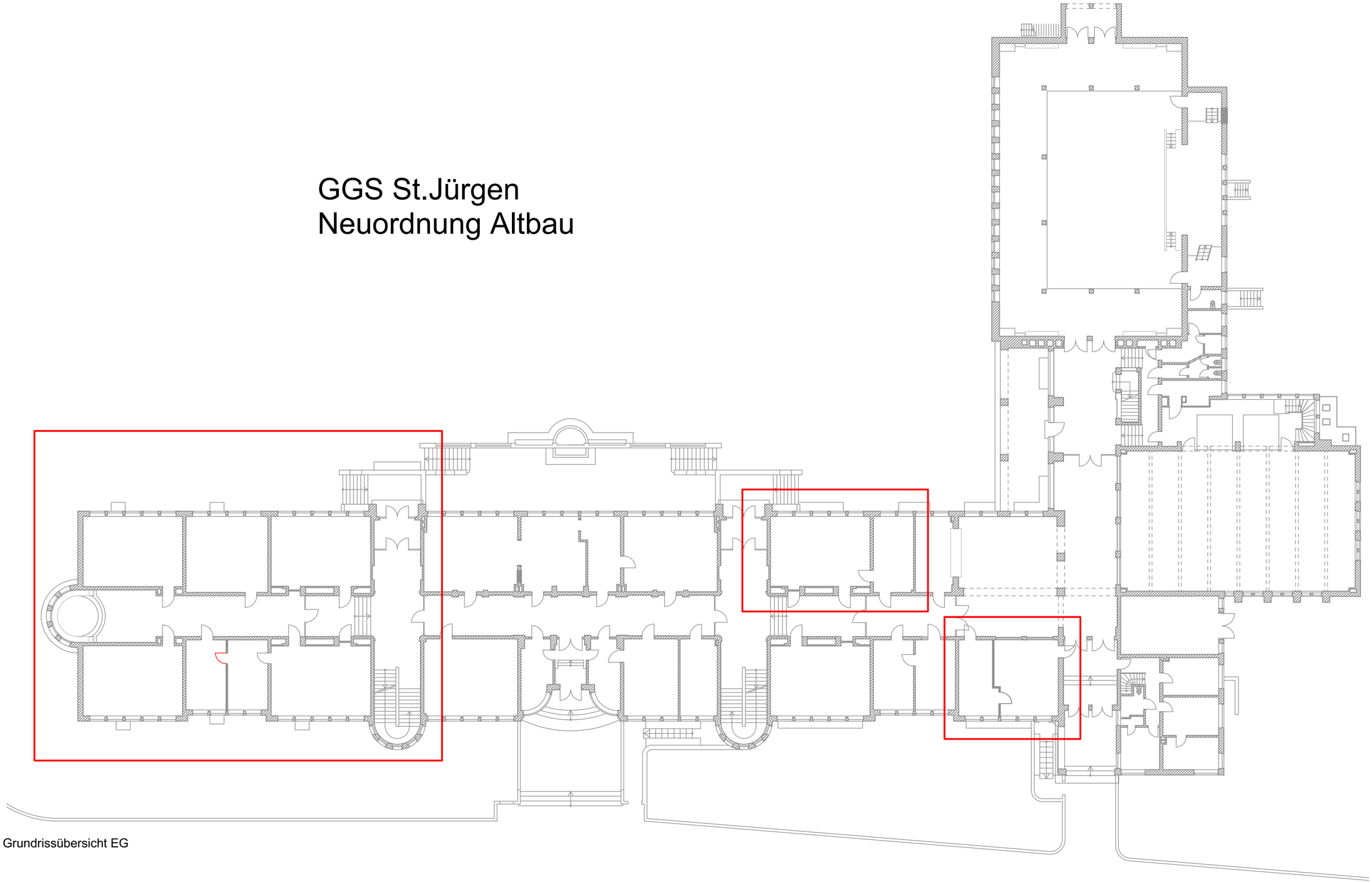
PHASE	Bauantrag
PLAN	**Lageplan**
MAßSTAB	1:500
GEZEICHNET	ja
ERSTELLT	04.03.2022

ppp architekten + stadtplaner gmbh
Kanalstraße 52 | 23552 Lübeck

A4La-0X-X500-0001 | **0**

Bauantrag 04.03.2022

GGS St.Jürgen
Neuordnung Altbau



Grundrissübersicht EG

ppp architekten + stadtplaner gmbh

Neuorganisation Fachbereich Kunst/Musik
(aktualisiert gem. Begehung 18.01.2021)

Bestand:
- Erhalt Bodenbeläge (inkl. Parkett) bis Gesamtsanierung
- Erhalt Einbauschränke ohne Neuanstrich
- Keine vorgezogenen Maßnahmen zur Barrierefreiheit (Vorgabe Bauherr zur Kosteneinsparung)

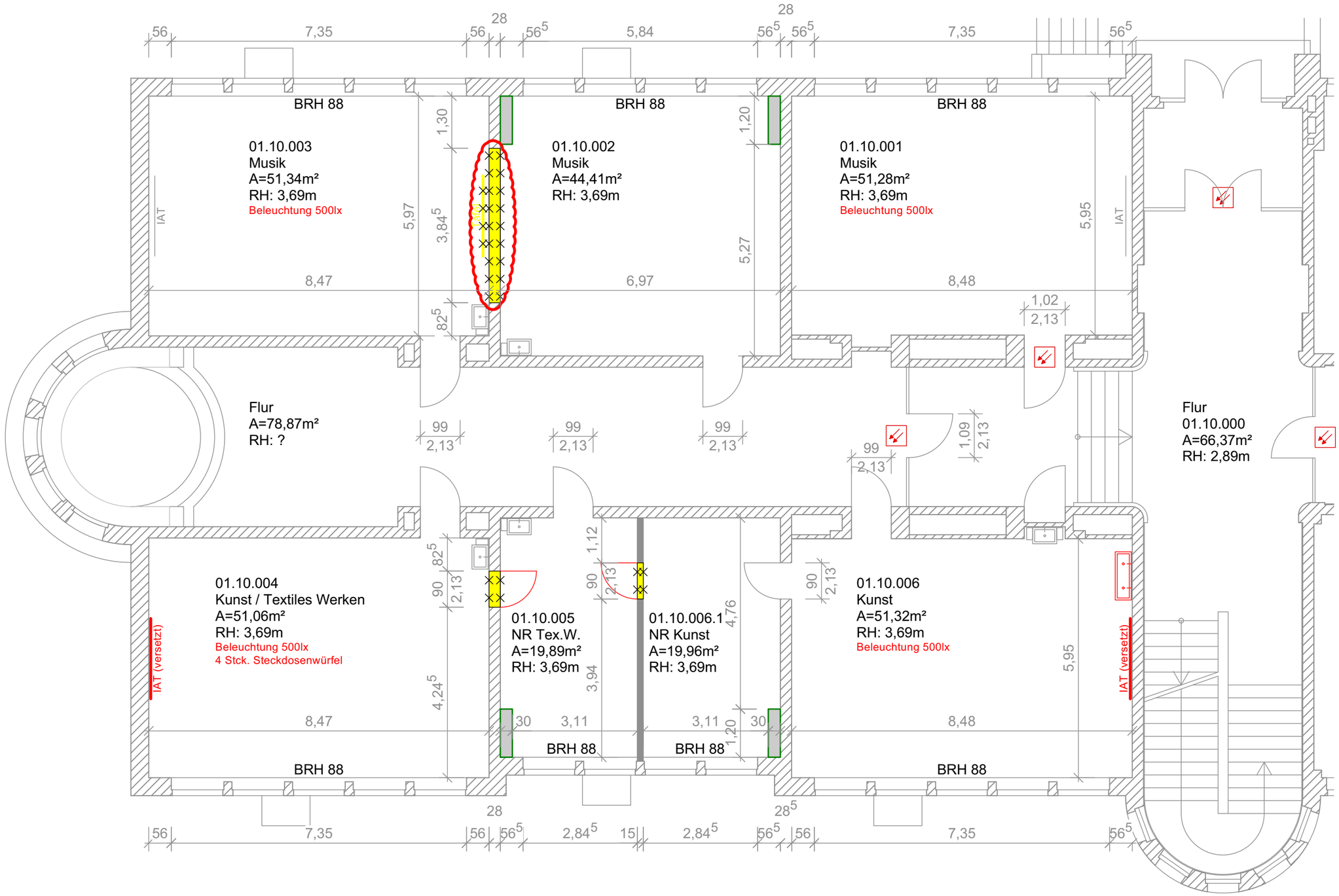
Sanierung:
- Anstrich Wände
- Aufarbeitung + Ergänzung der Fußbodenleisten

Anpassungen / Neuorganisation:
- Herstellen großer Wanddurchbruch in Bestandswand
- Herstellen neue Türöffnungen zu NR Textiles Werken
- Neue Türen zu NR Textiles Werken
- Wasser für Kunst / zusätzliches doppeltes Werkraumbecken
- Neue Steckdosenwürfel inkl. Not-Aus
- Interaktive Tafeln versetzen
- Alte Tafeln rückbauen
- Anpassung Beleuchtung / Beleuchtungsstärken

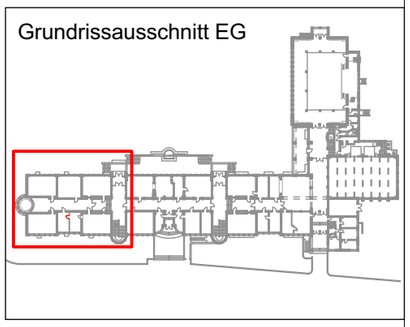
Festlegungen Denkmalschutz:
- Neue Tür analog Türverbindung zu NR Kunst herstellen (modern / schlicht)
- Historische Estriche / Bodenbeläge nach Möglichkeit erhalten
- Wanddurchbruch in historischer Bestandswand

Legende

funkvernetzte Rauchmelder



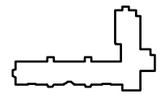
Grundrissausschnitt EG



INDEX	ÄNDERUNG	DATUM	GEZ

ppp

GGS St.Jürgen
Neuordnung Altbau



Hansestadt Lübeck, der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Gebäudemanagement
Mühlendamm 14, 23552 Lübeck

PHASE: Bauantrag

PLAN: **Grundrissausschnitt EG: Kunst / Musik**

MAßSTAB: 1:100

GEZEICHNET: ja

ERSTELLT: 04.03.2022

ppp architekten + stadtplaner gmbh
Kanalstraße 52 | 23552 Lübeck

EG-01 | **0**

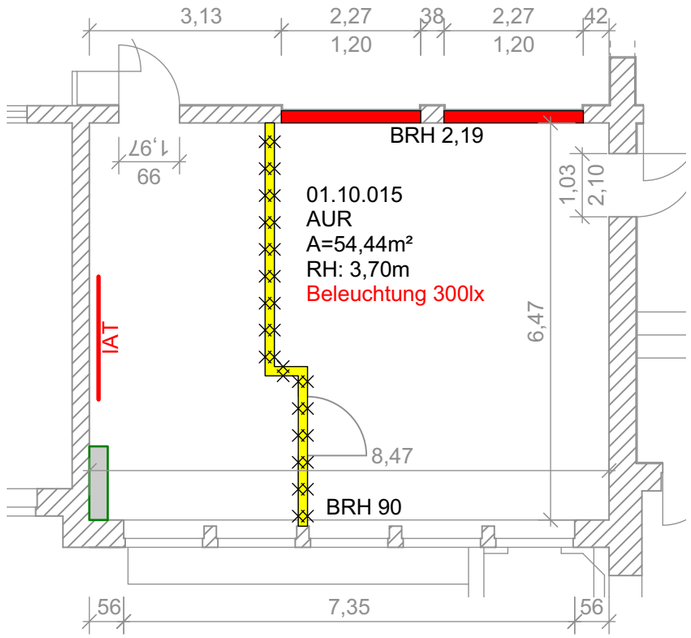
Rückbau Mensaküche zu AUR
(aktualisiert gem. Begehung 18.01.2020)

Bestand:

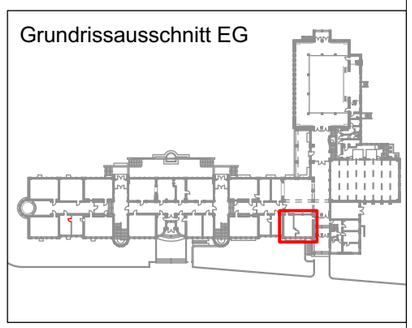
Sanierung:

Anpassungen / Neuorganisation:
- Rückbau der Kücheneinrichtung
- Rückbau Ausgabe außen VA Tablettrutsche
- Rückbau Rollläden
- Verschließen der Ausgabeöffnungen (Mauerwerk / Putz)
- Rückbau Wandfliesen
- Rückbau Bodenfliesen
- Rückbau Tür
- Rückbau Trennwand Küche/Spülküche
- Rückbau Beleuchtung
- Innen Wandflächen putzen
- Neuer Bodenbelag Linoleum
- Neue Akustikdecke
- Neue Wandanstriche
- Neue Beleuchtung
- Neue Tafel (Interaktive Tafel IAT)
- Neue Vorhänge
- Neue Möbel

Festlegungen Denkmalschutz:
- Historische Fensterbank bei Abbruch der Trennwand schützen / erhalten
- Historische Estriche / Bodenbeläge nach Möglichkeit erhalten
- Verschluss Ausgabeöffnungen mit MW / Putz als Provisorium zulässig
  Anstrich analog Fliesenfarbe / nach Abstimmung



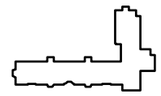
Grundrissausschnitt EG



INDEX	ÄNDERUNG	DATUM	GEZ

ppp

GGS St.Jürgen
Neuordnung Altbau



Hansestadt Lübeck, der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Gebäudemanagement
Mühlendamm 14, 23552 Lübeck

PHASE: Bauantrag

PLAN: **Grundrissausschnitt EG: AUR**

MAßSTAB: 1:100

GEZEICHNET: ja

ERSTELLT: 04.03.2022

ppp architekten + stadtplaner gmbh
Kanalstraße 52 | 23552 Lübeck

EG-02 | **0**

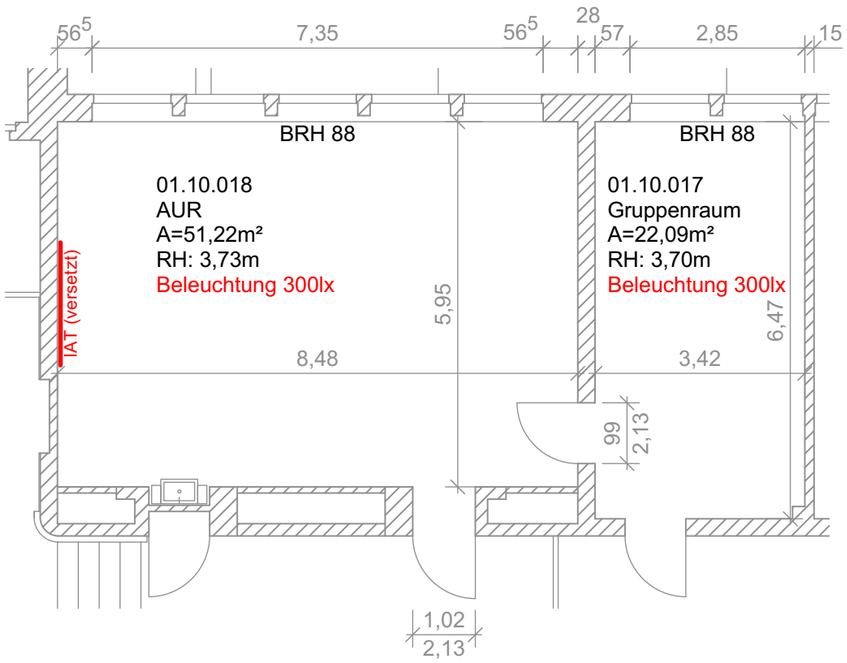
Umwandlung Werken in AUR + Gruppenraum
(aktualisiert gem. Begehung 18.01.2021)

Bestand:
- Erhalt abgehängte Decken bis Gesamtsanierung
- Erhalt Rollos bis Gesamtsanierung

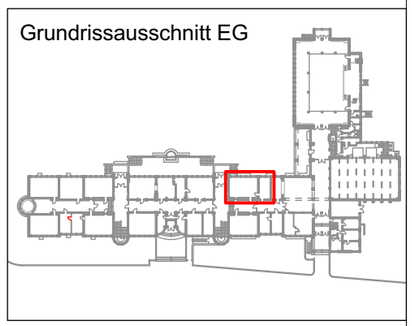
Sanierung:
- Anstrich Wände + Decken
- Aufarbeitung Fußbodenleisten
- Aufarbeitung historischer Einbauschrank

Anpassungen / Neuorganisation:
- Rückbau elt. Installation Deckenwürfel
- Rückbau Waschbecken bzw. Wasseranschluss
- Bodenbelag Linoleum
- Anpassung Beleuchtung / Beleuchtungsstärken
- Neue Tafel (Interaktive Tafel IAT)
- Neue Möbel

Festlegungen Denkmalschutz:
- Restauratorische Untersuchung historischer Einbauten vor Neuanstrich
- Historische Estriche / Bodenbeläge nach Möglichkeit erhalten



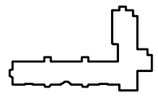
Grundrissausschnitt EG



INDEX	ÄNDERUNG	DATUM	GEZ

ppp

GGS St.Jürgen
Neuordnung Altbau



Hansestadt Lübeck, der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Gebäudemanagement
Mühlendamm 14, 23552 Lübeck

PHASE: Bauantrag

PLAN: **Grundrissausschnitt EG: AUR II**

MAßSTAB: 1:100

GEZEICHNET: ja

ERSTELLT: 04.03.2022

ppp architekten + stadtplaner gmbh
Kanalstraße 52 | 23552 Lübeck

EG-03 | **0**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11211
öffentlich

Lübeck, 13.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Arend Schäfer (E-Mail: arend.schaefer@luebeck.de Telefon: 122 - 6919)

Freigabe zur Fortsetzung der Maßnahme Ersatzneubau Bahnübergang Mecklenburger Straße Lübeck-Schlutup

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
22.08.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Maßnahme Ersatzneubau Bahnübergang Mecklenburger Straße Lübeck-Schlutup fortzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG)

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	X	Ja – Begründung:
		Der Ausbau der Schieneninfrastruktur stärkt die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und vermindert die CO2-Belastung auf das Klima

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Allgemeines:
Am 23.03.2021 hat der Hauptausschuss der Hansestadt Lübeck unter der Vorlage-Nr. VO/2021/09733 die Umsetzung der Maßnahme „Ersatzneubau Bahnübergang Mecklenburger Straße“ beschlossen.

Die Maßnahme war notwendig, um einem Versagen der technischen Anlage entgegenzuwirken sowie zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen.

Mit der komplexen Maßnahme wurde im Sommer 2021 begonnen. Im Februar 2022 konnte die Sicherungsanlage des Bahnübergangs wieder in Betrieb gehen. Ab Ende März 2022 war es möglich, Asphaltierungsarbeiten durchzuführen. Aktuell stehen immer noch Restarbeiten sowie die Schlussrechnung aus.

Anlass für diese Vorlage:
Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20% oder um mehr als 175.000 EUR netto überschritten werden.

Diese Entscheidung ist jetzt erforderlich, da die Kosten nach der Kostenprognose um 420.000 EUR steigen werden und damit der Eigenanteil, nach Abzug der Förderung, für die Hansestadt um rd. 284.700 EUR steigt.

Begründungen zur Höhe der Kostensteigerung
Obwohl umfangreiche Planrecherchen und Suchschachtungen im Vorwege zur Erkundung des Bestandes durchgeführt wurden, sind während der Baudurchführung unbekannte Leitungen angetroffen worden. Die Leitungen wurden in Absprache mit den Leitungsträgern entweder ausgebaut, umverlegt oder erneuert. Zudem wurde ein sehr großes Strommastfundament entdeckt, das ausgebaut werden musste. Diese zusätzlichen Arbeiten führten zu Änderungen im geplanten Bauablauf und somit zu einer längeren Bauzeit.

Zusätzlich führten coronabedingte Lieferengpässe bei erforderlichen Materialien wie z.B. Schutzrohren und Leit- und Sicherungstechnik zu einer weiteren Verlängerung der Bauzeit.

Durch die Verzögerungen konnten die geplanten Sperrpausen bei Straße und Bahn nicht eingehalten werden. Das in der Vorlage VO/2021/09733 benannte Risiko ist somit eingetreten und war nicht zu vermeiden. Diese Änderungen der Sperrpausen führten zu einem längeren Einsatz von Bahnübergangsposten sowie einer längeren Vorhaltung der Baustellensignalisierung.

Mit der Baustelle war eine deutliche Einschränkung des Straßenverkehrs verbunden. Durch die nacheinander aufgetretenen oben beschriebenen Änderungen im Bauablauf und die Ver-

schiebung der Sperrzeiten mussten von der LPA während der Baumaßnahme kurzfristige Entscheidungen getroffen werden, um die Beeinträchtigung für alle Verkehrsteilnehmer:innen so gering wie möglich zu halten und die Maßnahme so schnell wie möglich abzuschließen. Die LPA hat diese Entscheidungen unter Berücksichtigung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten getroffen. Alternativen bestanden nicht.

Zur Reduzierung der Kosten werden aktuell die vorliegenden Nachträge intensiv dem Grunde und der Höhe nach geprüft. Die Nachtragsverhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Eine Schlussrechnung ist erst für August zu erwarten. Parallel werden Gespräche mit den Ver- und Entsorgungsträgern über die an die LPA zu erstattenden Entgelte für Leitungsverlegung und Leitungskreuzung geführt. Aber erst nach Vorlage sämtlicher Rechnungen können diese exakt ermittelt werden. Zudem fanden Gespräche mit dem Zuwendungsgeber, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV SH), statt. Die Mehrkosten können gemäß Rücksprache mit dem LBV-SH gefördert werden.

Insbesondere konnte erst mit den fortgeschrittenen Rechnungslegungen eine Steigerung des Umsatzsteueranteils festgestellt werden. Da die Herstellungskosten von Straßenbaumaßnahmen innerhalb des kreuzungsbedingten, förderfähigen Straßenbauanteils (jeweils 30 m links und rechts von der Gleisachse) nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind, muss auf einen erheblich größeren Anteil der Herstellungskosten Umsatzsteuer entrichtet werden. Der vorsteuerabzugsberechtigte Anteil der Herstellungskosten bezieht sich lediglich auf einen Straßenbauanteil von jeweils 2,25 m links und rechts der Gleisachse.

Eine genaue Bezifferung der Mehrkosten ist tatsächlich erst nach Prüfung der Schlussrechnung möglich. Zu diesem Zeitpunkt liegt aber die Kostenprognose vor, so dass eine Beteiligung der Gremien nun erfolgen kann.

Deckung der Preissteigerung

Für die Baumaßnahme gilt gemäß § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Drittelregelung bezüglich der Kostenaufteilung zwischen dem Straßenbaulastträger (Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr), dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority) und dem Land Schleswig-Holstein (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – LBV SH).

Damit tragen sowohl der Bereich Stadtgrün und Verkehr als auch der Bereich Lübeck Port Authority und das Land Schleswig-Holstein jeweils ein Drittel der hierfür anrechenbaren Herstellungskosten, die kreuzungsbedingt sind.

Die nicht kreuzungsbedingten Kosten belaufen sich auf 100.500 EUR, die von der LPA zu tragen sind. Die kreuzungsbedingten Kosten belaufen sich daher auf 2.110.000 – 100.500 EUR = 2.009.500 EUR.

Eigenanteil Herstellungskosten netto für die Bereiche einschließlich Förderung:

Herstellungskosten neu netto:	rd. 2.110.000 EUR
Eigenanteile für die Bereiche und gesamt:	
Lübeck Port Authority	rd. 435.500 EUR
Stadtgrün und Verkehr	rd. 167.500 EUR
Eigenanteil der Hansestadt Lübeck gesamt netto	rd. 603.000 EUR
+ Umsatzsteuer auf 945.000 EUR (Straßenbauanteil)	rd. 179.550 EUR
Eigenanteil einschl. zu entrichtender Umsatzsteuer	**rd. 782.550 EUR**

Die im März 2021 freigegebenen Herstellungskosten (Baukosten, Planungskosten und Baunebenkosten) betrugen rd. 1.690.000 EUR. Der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck nach Abzug der Förderung war mit rd. 497.837 EUR veranschlagt**.**

Zusammenfassend erhöhen sich die Kosten der Gesamtmaßnahme von 1.690.000 EUR auf 2.110.0000 EUR, also um **420.000 EUR** und der Eigenanteil der Hansestadt Lübeck von 497.837 EUR auf 782.550 EUR, demnach um rd. **284.700 EUR**.

Den Mittelbedarf von 420.000 EUR wird die LPA im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung auf dem Produktsachkonto 552001 820.7852000 – Wasser und Hafen, Hafenbahn, Bahnübergang Mecklenburger Straße, Tiefbaumaßnahmen bereitstellen.

Vorschlag:
Es wird vorgeschlagen, den prognostizierten Mehrkosten zur Begleichung der Schlussrechnung und für einen erfolgreichen Projektabschluss zuzustimmen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 - LPA
Produkt: 552001 820

Anlage 1 zur Vorlage vom 13.06.2022
VO-Nr.: VO/2022/11211

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	**135.300,00**	**3.610,67**	5.416,00	5.416,00	5.416,00
Aufwendungen	**-420.000,00**	**-11.200,00**	-16.800,00	-16.800,00	-16.800,00
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**135.300,00**	3.610,67	5.416,00	5.416,00	5.416,00
Abschreibungen (AfA)	**-420.000,00**	-11.200,00	-16.800,00	-16.800,00	-16.800,00
Anlagenabgang	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-284.700,00**	**-7.589,33**	**-11.384,00**	**-11.384,00**	**-11.384,00**
voraussichtl. Zinsen ca.	**-128.070,00**	-5.692,00	-8.538,00	-8.538,00	8.538,00
Einzahlungen	**314.960,00**	**135.300,00**	0,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**-420.000,00**	**-420.000,00**	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-105.040,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

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

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
Erträge:	552001 000.4162000	Wasser und Hafen, Ertr. aus Auflösung Sonderposten	**3.610,67**
Erträge:			
Aufwendungen:	552001 000.5711000	Wasser und Hafen, Abschreibungen auf Sachanlagen	**-11.200,00**
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**-7.589,33**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
Einzahlungen:	552001 820.6811000	Wasser und Hafen, BÜ Mecklenburger Str., Einzahlungen aus Investitionszuwendungen vom Land	**135.300,00**
Einzahlungen:			
Auszahlungen:	552001 820.7852000	Wasser und Hafen, BÜ Mecklenburger Str., Tiefbaumaßnahmen	**-420.000,00**
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**-284.700,00**

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

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**
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 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~~ zur 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.

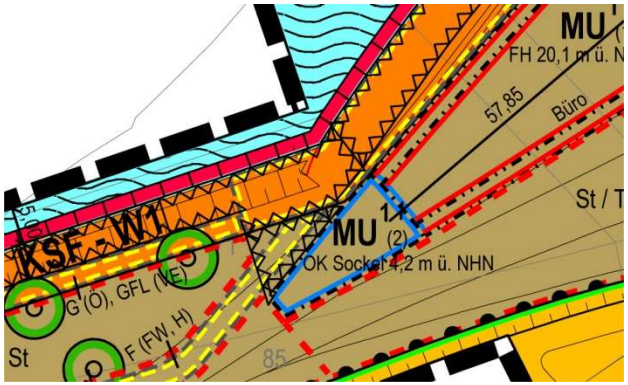
6. Festsetzung zu Bedachung, Solaranlagen		
<u>Textliche Festsetzung Nr. 8</u> 8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig mit einer Neigung von 7° bis 15° auszubilden und mit anthrazitfarbigen besandeten Bitumenbahnen einzudecken.	<u>Textliche Festsetzung Nr. 8</u> 8.10 Die Hauptdachflächen sind gleichwinklig 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

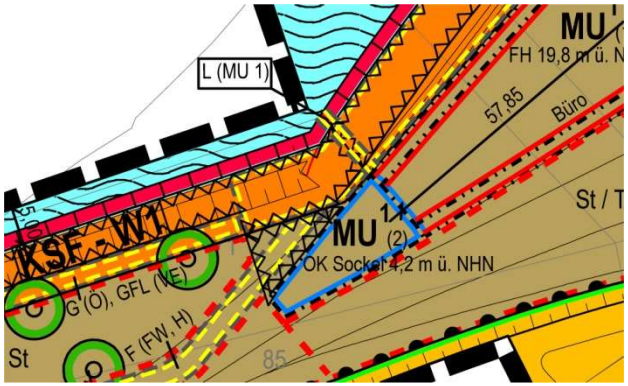
	„Rehdersche Hafenanlage von 1900“ verursacht wird.	Klimaschutzzielen entsprochen werden, sofern keine wesentliche Beeinträchtigung des Eindrucks des Denkmals verursacht wird. Die Prüfung der Beeinträchtigung erfolgt im Zuge der Baugenehmigungsplanung, in der auch die denkmalschutzrechtlichen Belange 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

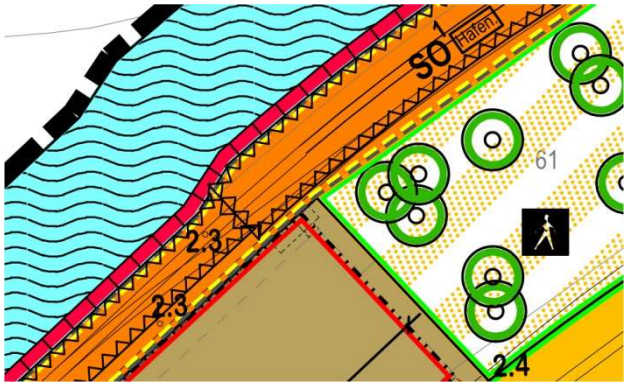


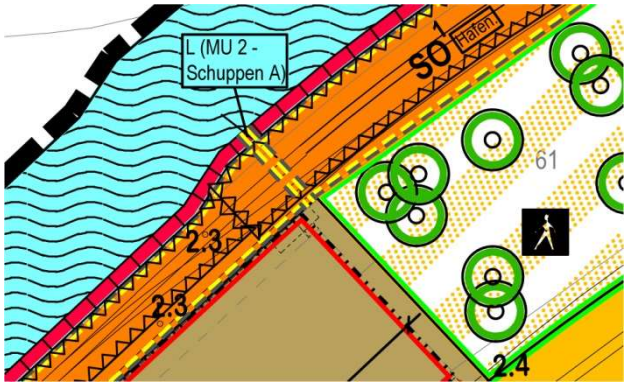


Begründung
Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben angeregt, zur Sicherung der Regenwasserableitung von den privaten Flächen in die Hafenbecken Leitungsrechte entsprechend der Erschließungsplanung einzutragen. Dem wird mit der eingezeichneten Änderung entsprochen.

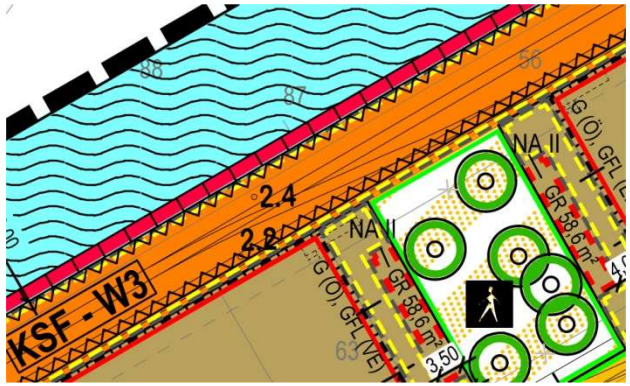
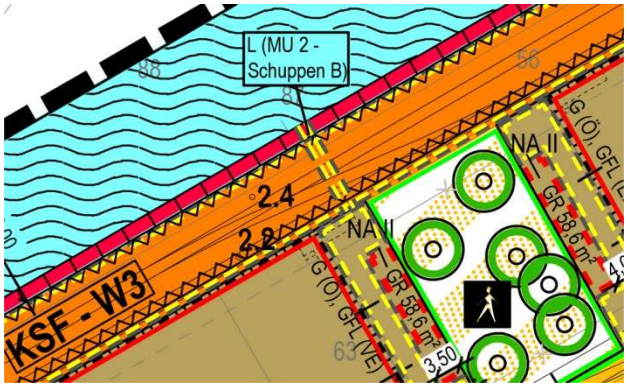
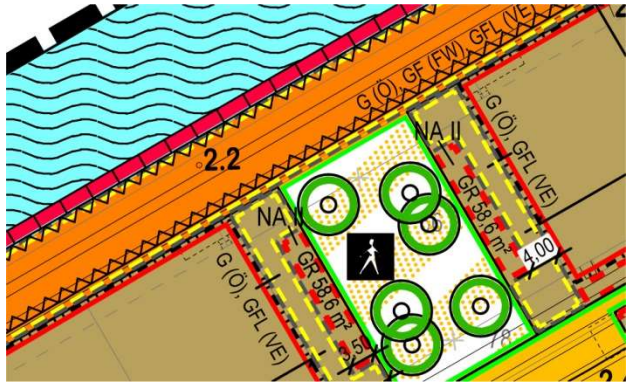
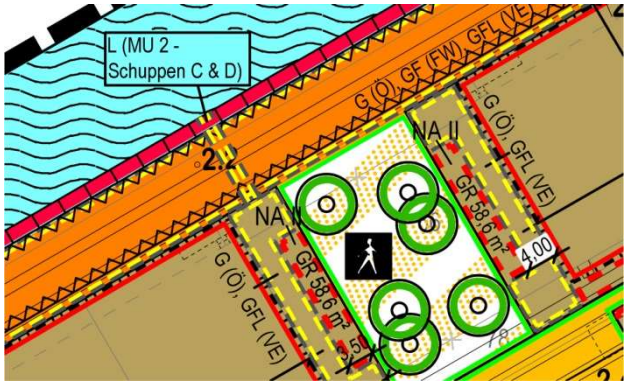
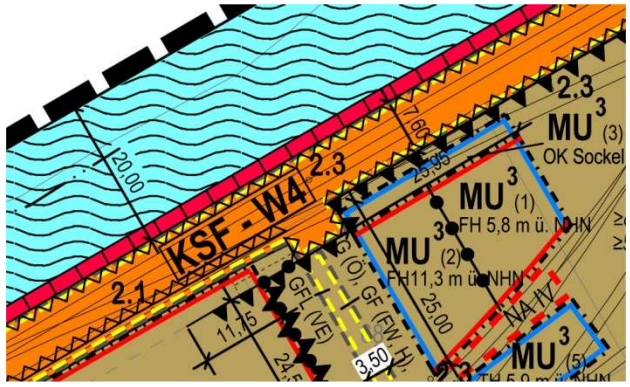
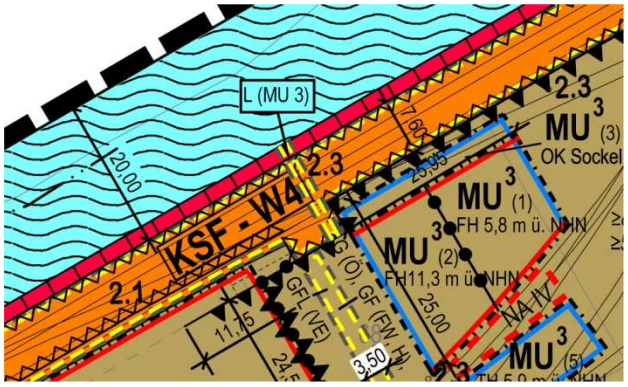
Betroffenheit
Die Eintragung der Leitungsrechte hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.
Das Entwässerungskonzept ist mit den Entsorgungsbetrieben sowie dem Hafenbetrieb abgestimmt und wird über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

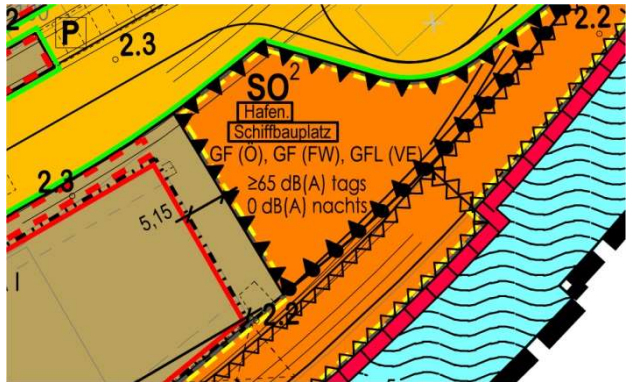
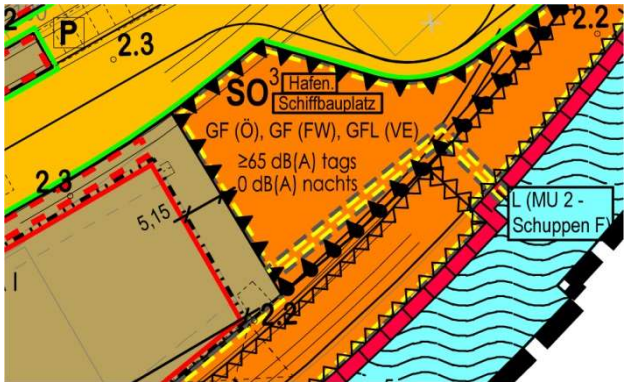
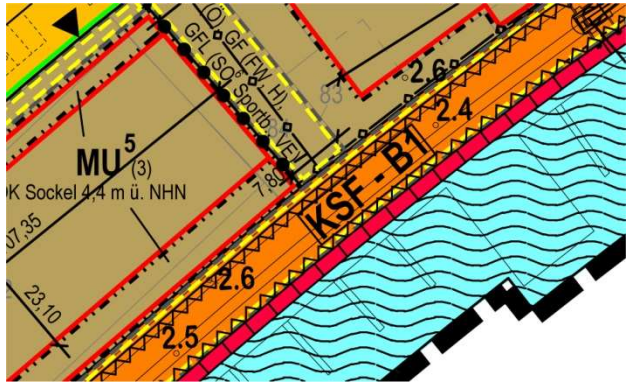
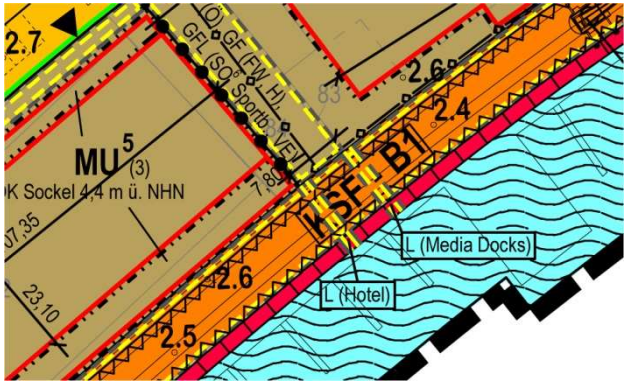
Teilgebiet MU 1 (Bürogebäude)



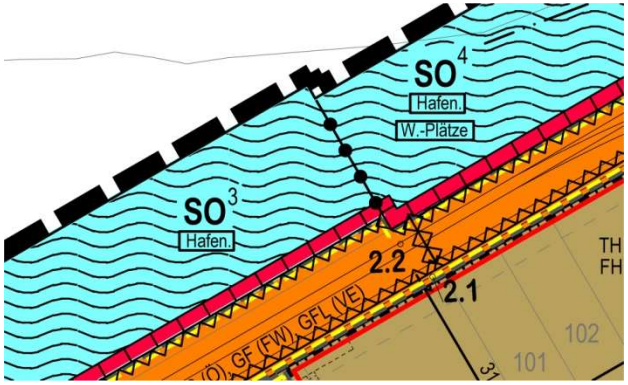


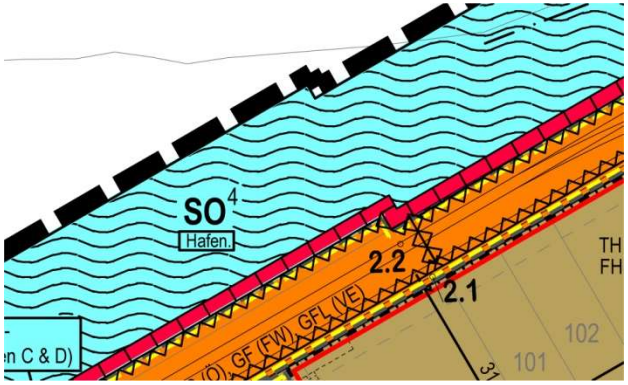
Zu 8.:
Teilgebiet MU 2 (Schuppen A)

		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

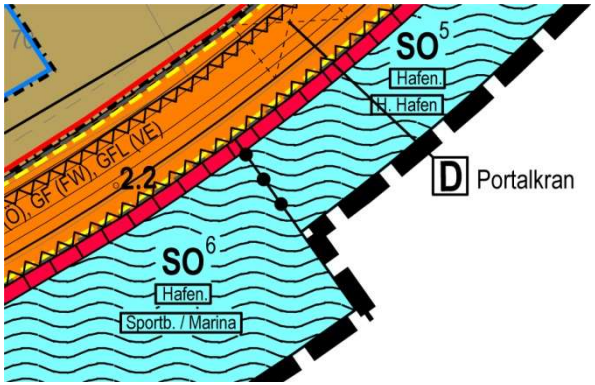


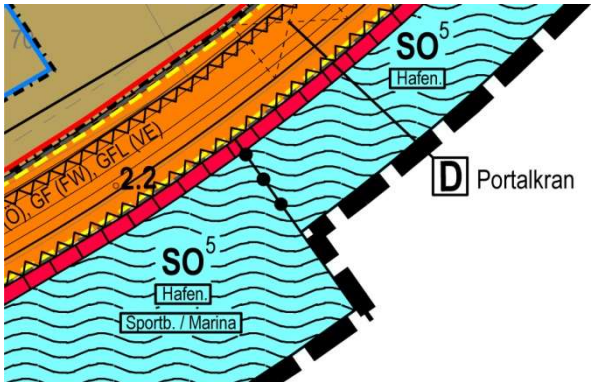


Begründung
Die Differenzierung in vier Sondergebiete Hafen für Wasserflächen wird auf zwei Teilbereiche zurückgenommen, da sich die Beschreibung der grundsätzlich zulässigen hafenbezogenen Nutzungen auf zwei Teilbereiche begrenzen lässt. (vgl. Pkt. 7 Änderung der textlichen Festsetzung)

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.

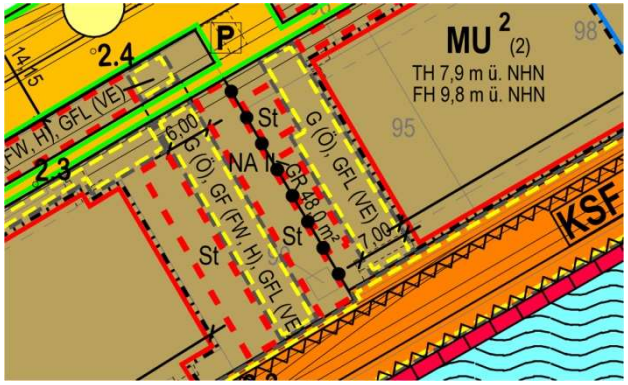
Bisherige Teilflächen SO 3 und SO 4 werden zu SO 4

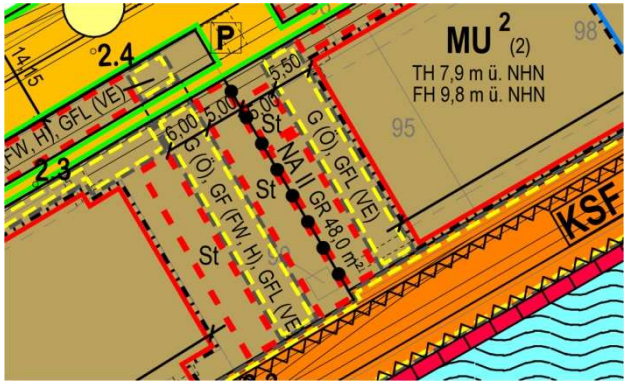




Zu 9.:
Bisherige Teilflächen SO 5 und SO 6 werden zu SO 5

10. Anpassung der Fläche NA II vor Südwestgiebel Schuppen F

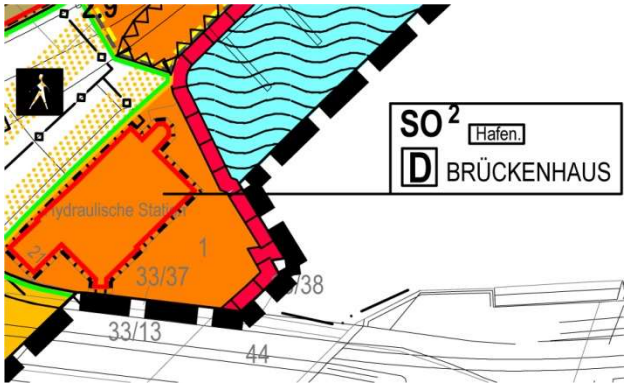


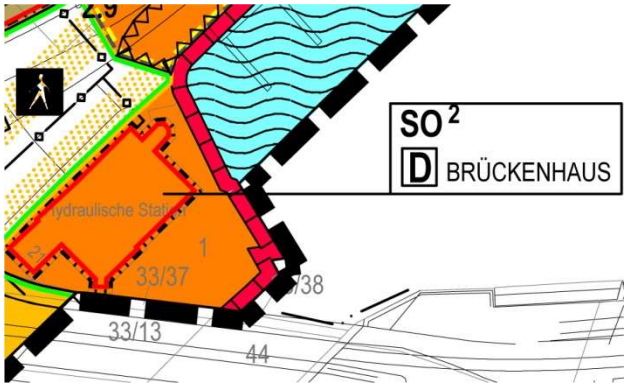


Begründung
An der südwestlichen Giebelseite von Schuppen F wird die Fläche zur ausschließlich zulässigen Errichtung von Anlagen zur Unterbringung von Fahrrädern um 1,5 m in nordöstliche Richtung sowie an die nördlich davon vorgesehenen Stellplätze heran ausgeweitet. Somit sind die dort geplanten Fahrradabstellanlagen 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.

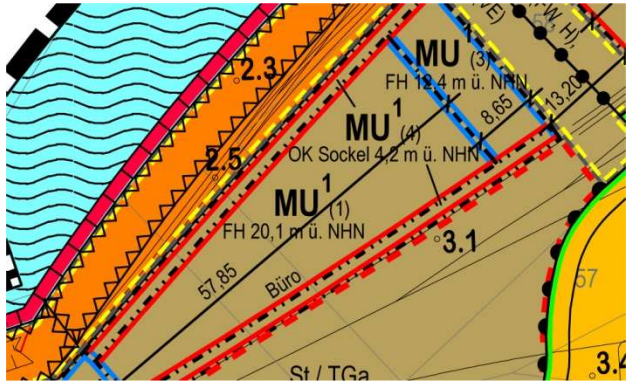
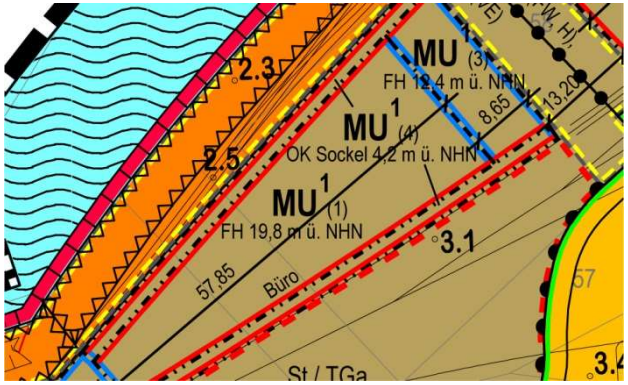
11. Änderung der Gebietsausweisung für das Brückenhaus und Festsetzung von drei Stellplätzen



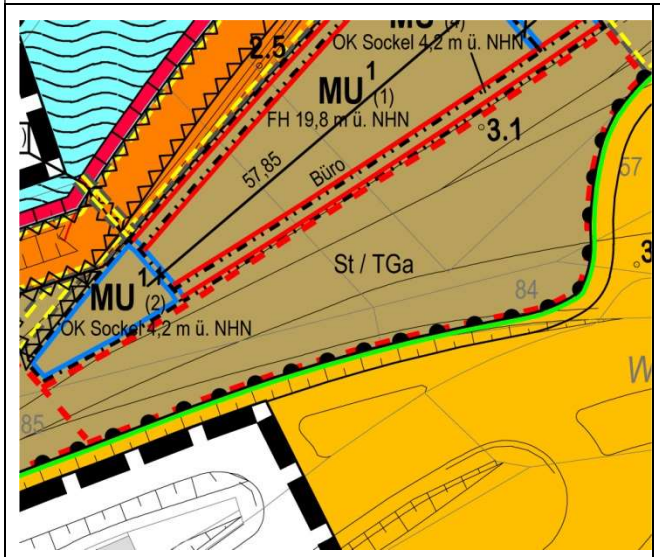


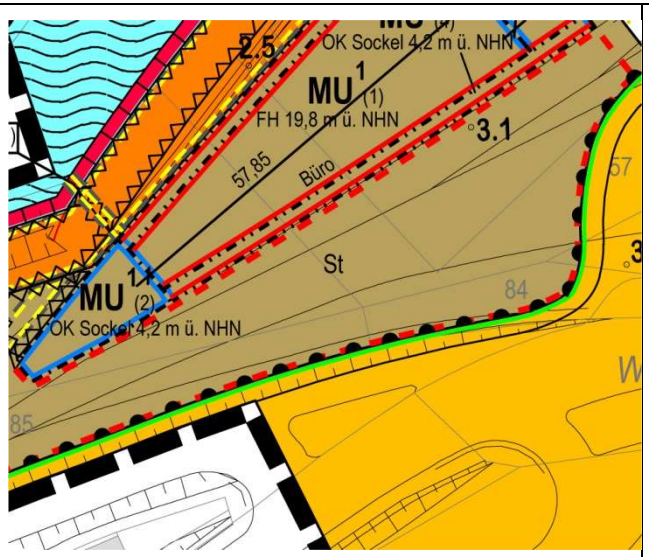
Begründung
Das Brückenhaus sowie die zugehörige Fläche sind kein Bestandteil des öffentlichen Hafens, sondern befinden sich in der Zuständigkeit des Bereichs Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck. Die Flächenzuweisung „Hafen“ wird entfernt und durch „Brückenhaus“ ersetzt. Darüber werden drei Stellplätze 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)

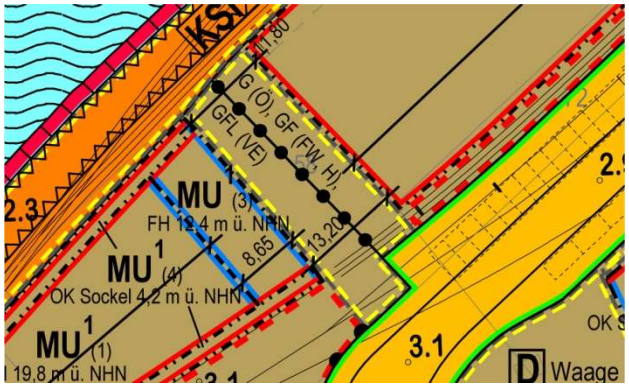


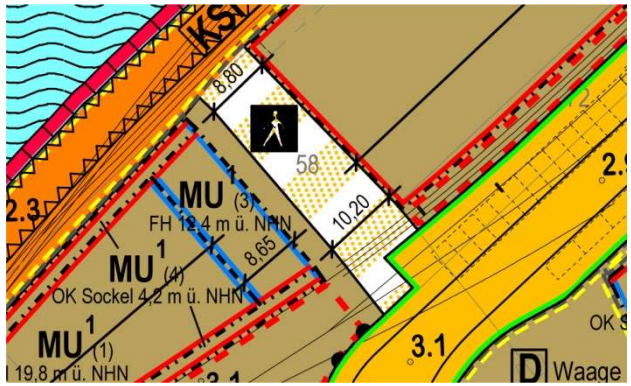


Begründung
Im Ergebnis einer Überprüfung der wirtschaftlichen, ökologischen sowie gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zum Bau einer Tiefgarage wurde festgestellt, dass kein Bedarf zur Errichtung einer Tiefgarage unterhalb der hierfür im B-Plan-Entwurf vorgesehenen Freiflächen besteht. Die Festsetzung 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.	
<u>5.5. Maßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs</u> 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

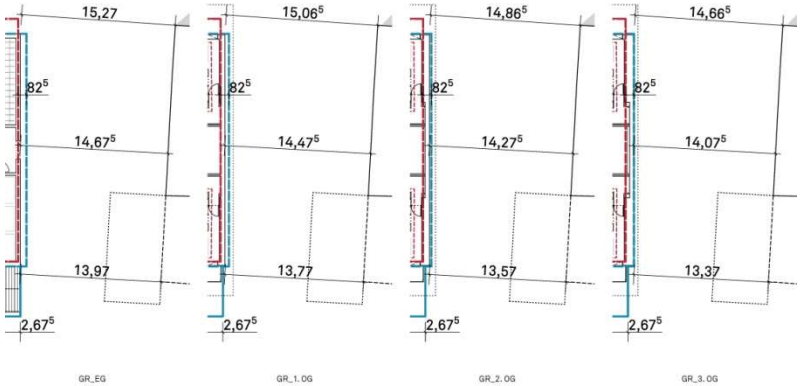
c) Relation von Verkehrsaufkommen und Stellplatzangebot Wie ist die Relation zwischen einerseits einer „Erhöhung des werktäglichen Verkehrsaufkommens von derzeit 1500Kfz auf 2500Kfz“ plus „zusätzlicher Belastungen in den Abendstunden bei Veranstaltungen“ (Punkt 5.2.4) und andererseits 205-70* (bzw. 254-70*) 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

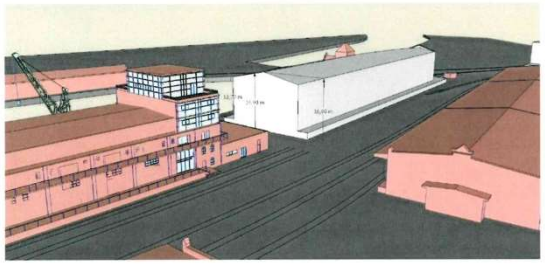
f) Instandhaltungskosten der Erschließung Durch die massive Anordnung fast aller privaten Stellplätze an der Haupterschließung stellt sich die Frage, wie Instandhaltungskosten der öffentlichen Erschließung getragen werden?	Die Anordnung der privaten Stellplätze hat keine Auswirkungen auf die Instandhaltungskosten 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.	

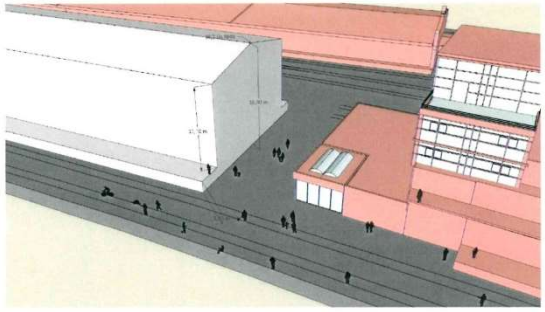
Nr. 6 Stellungnahme F (Schreiben vom 21.05.2021)		
<u>6.1 Maß der baulichen Nutzung, Lage und Höhe des Hotels nicht verträglich</u> Zunächst wird das Maß der baulichen Nutzung des Baufelds ,,MU5 (Hotel)" südwestlich der media docks hinsichtlich seiner nordöstlichen Baulinie und seinen zulässigen Trauf- 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.	

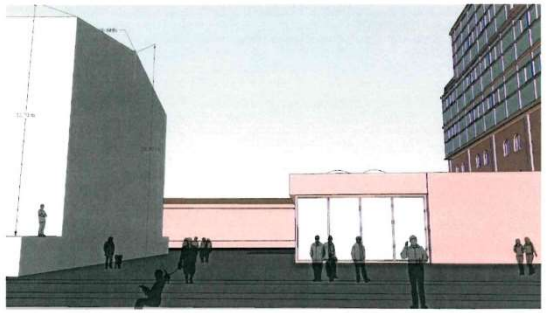
werden zu erhöhten Windgeschwindigkeiten auf der Terrassenfläche des Restaurants und bei geöffneten Schiebefalttüren auch in dessen Glasanbau führen. Die Nutzung durch Gäste wird dort erheblich beeinträchtigt. Wir weisen darauf hin, dass der Betrieb des Restaurants ,,The Newport" aufs Engste mit dem 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



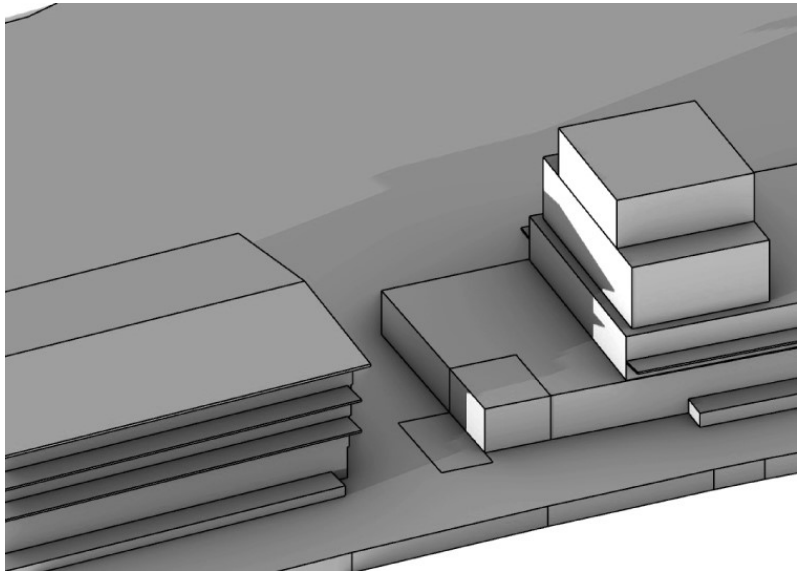
Blick von Osten



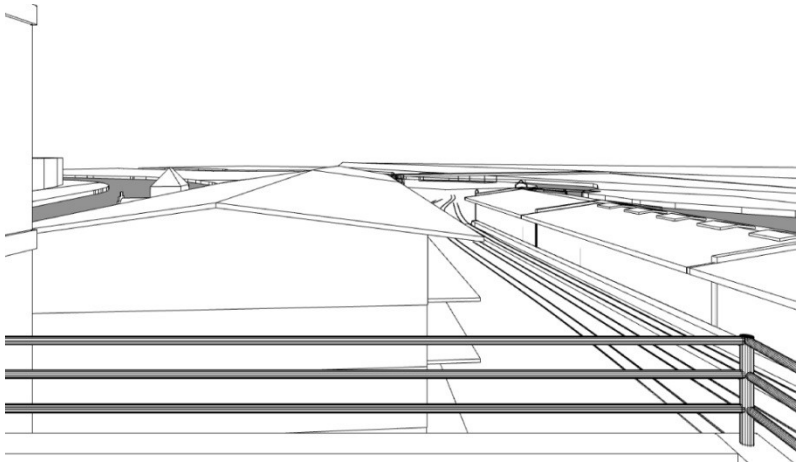
Blick von Süd-Ost

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

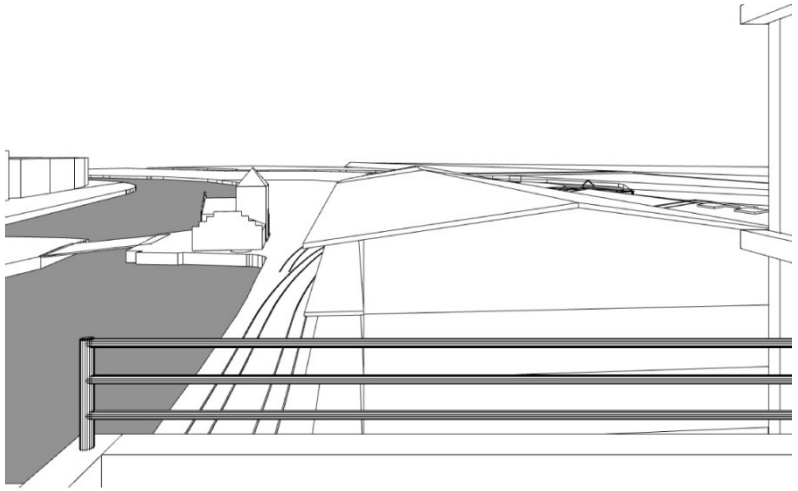
Hotel (links) und Außenkante des eingeschossigen Anbaus der Media Docks (rechts)



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-ler 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)		
18.1 Differenzierung der Wohneinheiten vornehmen 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.	
19.4 Wechselnde Stellplatzanordnung privat/ öffentlich führt zu Zergliederung der Fläche 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.	
19.7 Stellungnahme vom 02.07.2021 Bedachung Solarthermie 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)		
<u>20.1 G-F-L-Rechte auf öffentlichen Flächen</u> 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
<u>20.2 Stellplatzbedarfsermittlung wird bemängelt</u> 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 Bedarfsüberfüllung 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:innen 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.	
20.3 Öffentliche Parkplätze für Carsharing festsetzen 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
20.4 Kosten für die Ableitung von anfallendem Regenwasser durch die Kaimauer 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.	
20.20 Wohnfolgebedarfe Kinderspielplätze: „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)		
21.1 Grundlegende Bedenken zu den Festsetzungen der Wasserflächen und Forderung von Wohnnutzungen und nicht hafentypischen Gewerbebetrieben 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.	
<u>21.11 Baumpflanzungen müssen Abstand zur Hafenkante wahren</u> 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
<u>21.12 Hinweis zur Belastung der Kaimauern</u> 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.”		
21.13 Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen für die Wasserflächen 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)		
Die vorliegende Stellungnahme nimmt Bezug auf die Prüfung und Abwägung, welche mit Schreiben vom 06.04.2021 zugegangen ist. 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. 4. Empfehlungen: Zusätzlich zu den Mindestfußbodenhöhen sollten weitere Sicherungsvorkehrungen getroffen werden.	gebiete nach § 73 Abs. 1 WHG als solche hingewiesen. Konkrete Festsetzungen lassen sich aus diesem Hinweis nicht ableiten. 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 kein 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.	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.*	Die Anforderungen der LPA an die Nutzungen der Wasserflächen wurden im Bebauungsplan berücksichtigt. Der Hinweis zur Ausgestaltung ortsfester Einrichtungen wird im Textteil B übernommen. Demnach dürfen deren Gestaltung und Betrieb nicht zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen führen.	Berücksichtigen 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.* 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 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. 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.	Zur Kenntnis nehmen 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

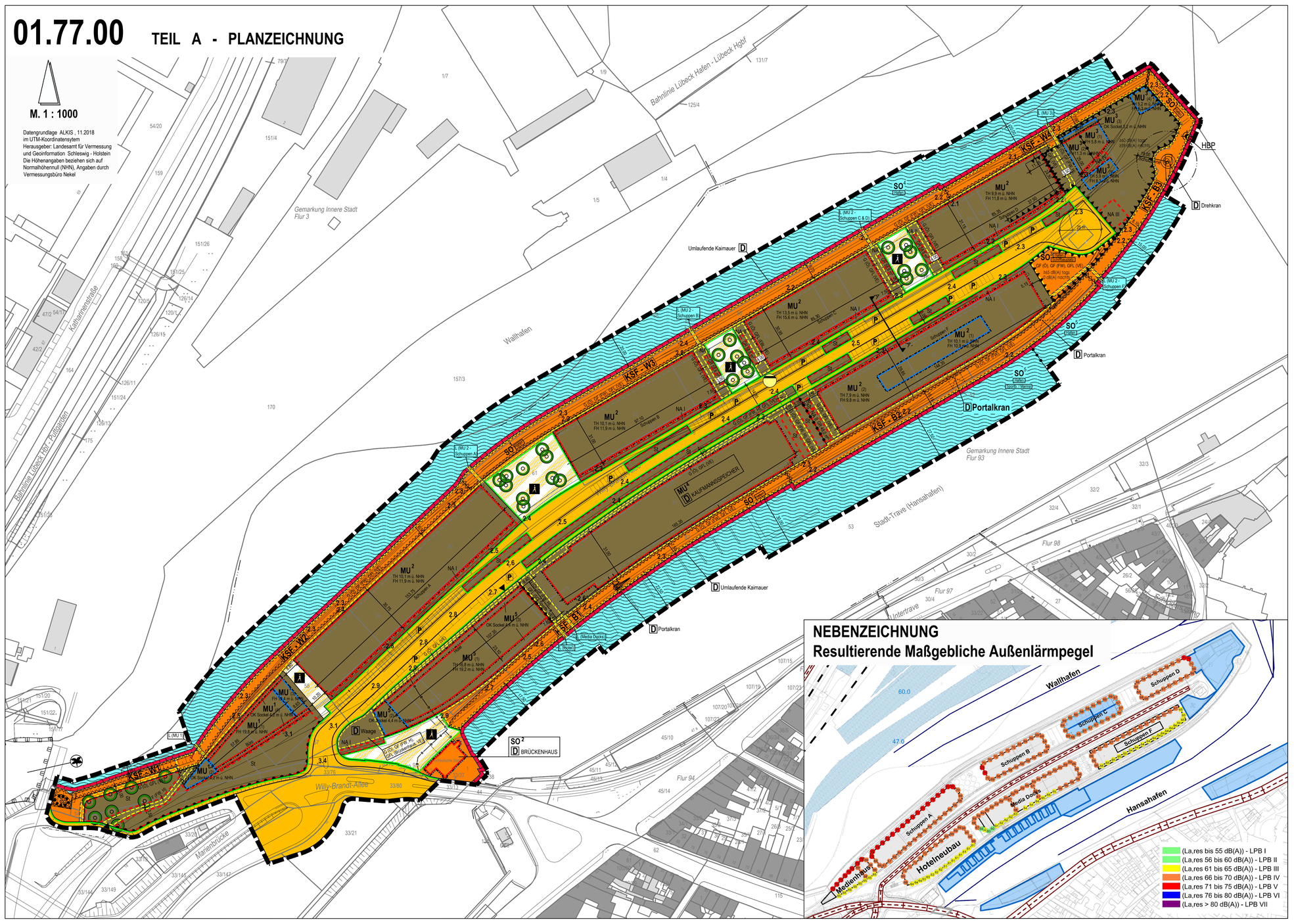
Nr. 38	**Handelsverband Nord e.V. 20.12.2018**	
Da davon auszugehen ist, dass Einzelhandel in dem Plangebiet eine untergeordnete Rolle einnehmen wird, trägt der Handelsverband Nord e.V. keine Anregungen oder Bedenken vor.	Zur Kenntnis nehmen.	Zur Kenntnis nehmen

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



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 Gewerbegebietreben 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 Sportbootshafen zulässig. Die Nutzung als Sportbootshafen 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 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 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 von 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.
TOP 5.10

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 und geplanten Vorhaben 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				Bauliche Kennwerte		
Betrieb exempl.	VDI 3770 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 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 „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 oder 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

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

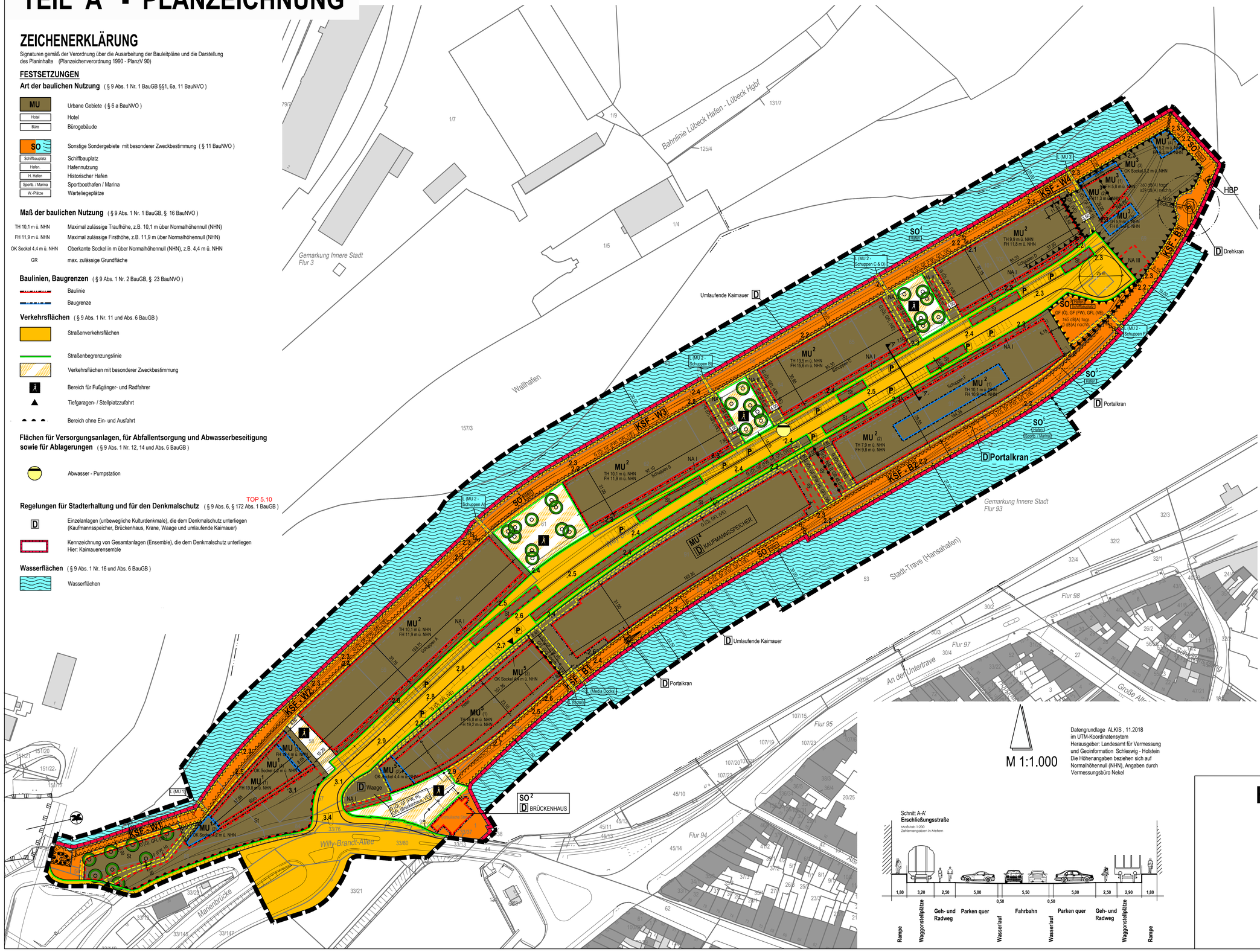
TOP 5.10

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

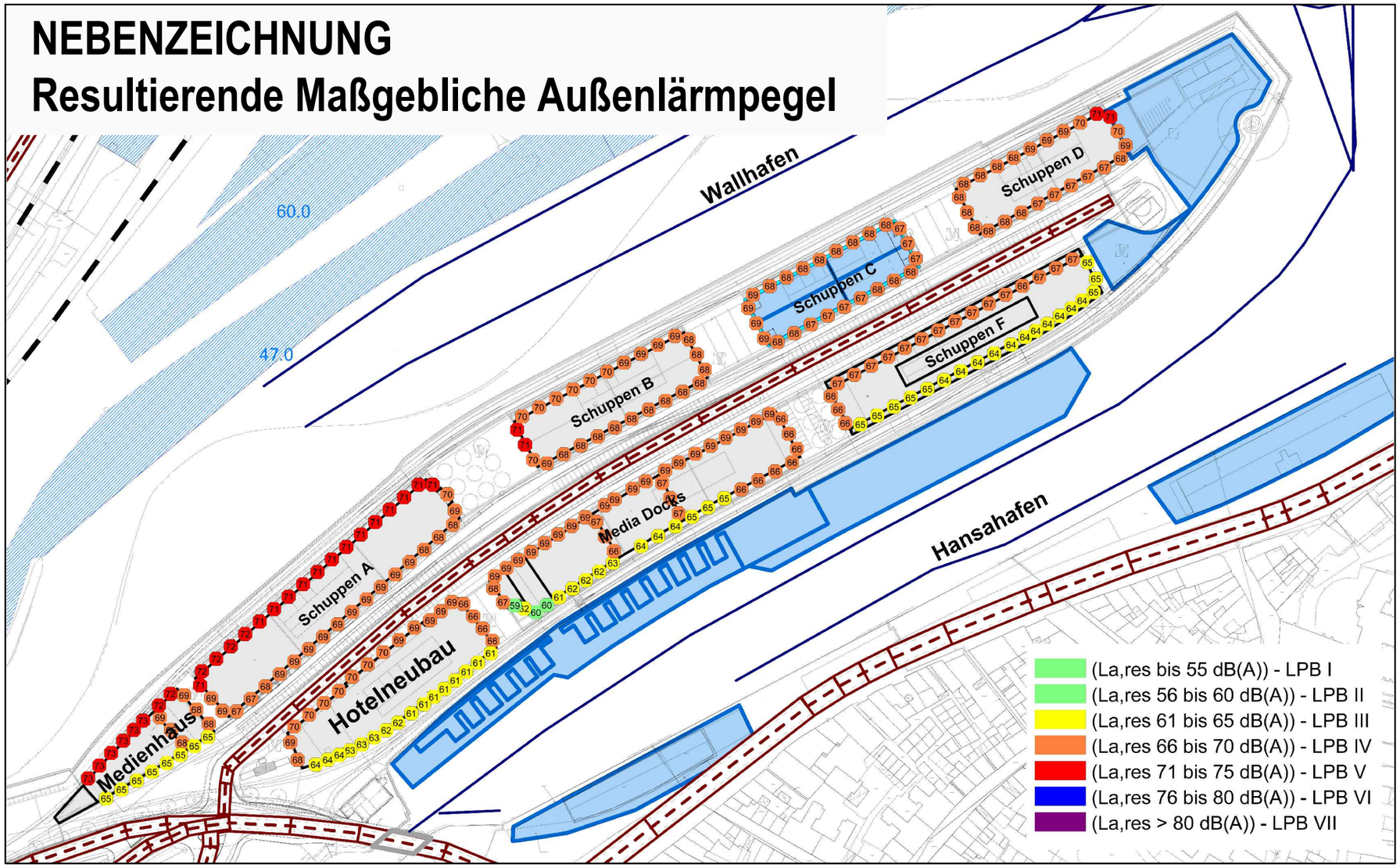
- D — Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen (Kaufmannsspeicher, Brückenhaus, Krane, Waage und umlaufende Kaimauer)
- Kennzeichnung von Gesamtanlagen (Ensemble), die dem Denkmalschutz unterliegen Hier: Kaimauerensemble

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

- Wasserflächen


Bahnlinie Lübeck Hafen - Lübeck Hgbf
Gemarkung Innere Stadt Flur 3
Wallhafen
Gemarkung Innere Stadt Flur 93
Stadt-Trave (Hansahafen)
Flur 98
Flur 97
Flur 95
Flur 94
An der Untertrave
Große Altefähre
Willy-Brandt-Allee
Marienbrücke
Umlaufende Kaimauer
Portalkran
Drehkran
HBP
Waage
BRÜCKENHAUS
KAUFMANNSSPEICHER
KSF - W1
KSF - W2
KSF - W3
KSF - B1
KSF - B2
KSF - B3
KSF - W4
KSF - W5
L (MU 2 - Schuppen A)
L (MU 2 - Schuppen B)
L (MU 2 - Schuppen C & D)
L (MU 2 - Schuppen F)
L (MU 3)
L (Media Docks)
L (Hotel)
Schuppen A
Schuppen B
Schuppen C
Schuppen D
Schuppen F
NA I
NA II
NA III
St
P
Schiffbauplatz
Hafenbecken
Schwimmsteg
Schwimmponton
Schwimmponton (Hotel)
Schwimmponton (Media Docks)
Schwimmponton (Waage)
Schwimmponton (Brückenhaus)
Schwimmponton (Kaufmannsspeicher)
Schwimmponton (Schuppen A)
Schwimmponton (Schuppen B)
Schwimmponton (Schuppen C)
Schwimmponton (Schuppen D)
Schwimmponton (Schuppen F

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).

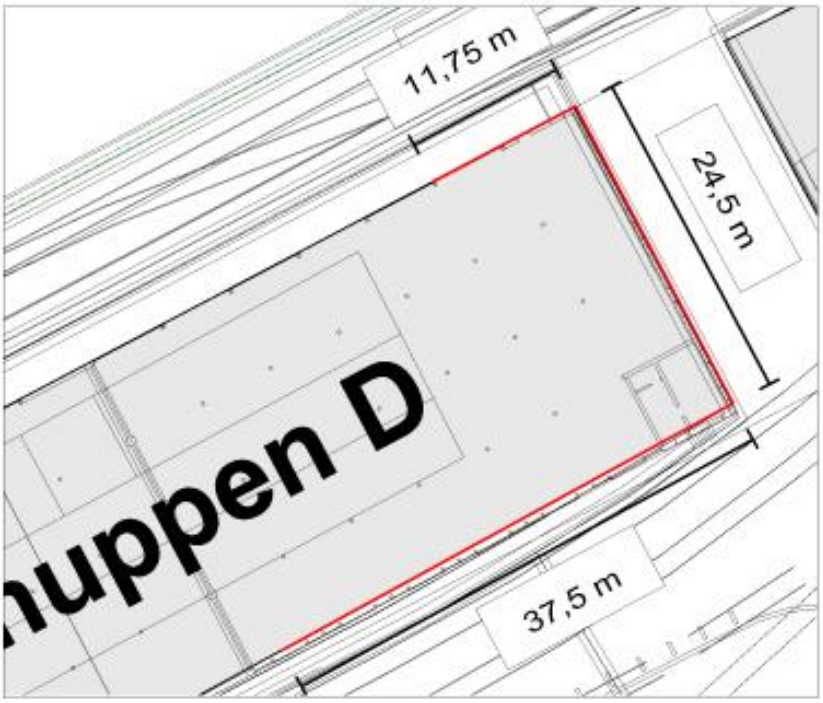


Abb. 1 Darstellung der Bereiche ohne öffnenbare Fenster von Aufenthaltsräumen (schutzbedürftige Räume nach DIN 41009) (Quelle: ALN)

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.

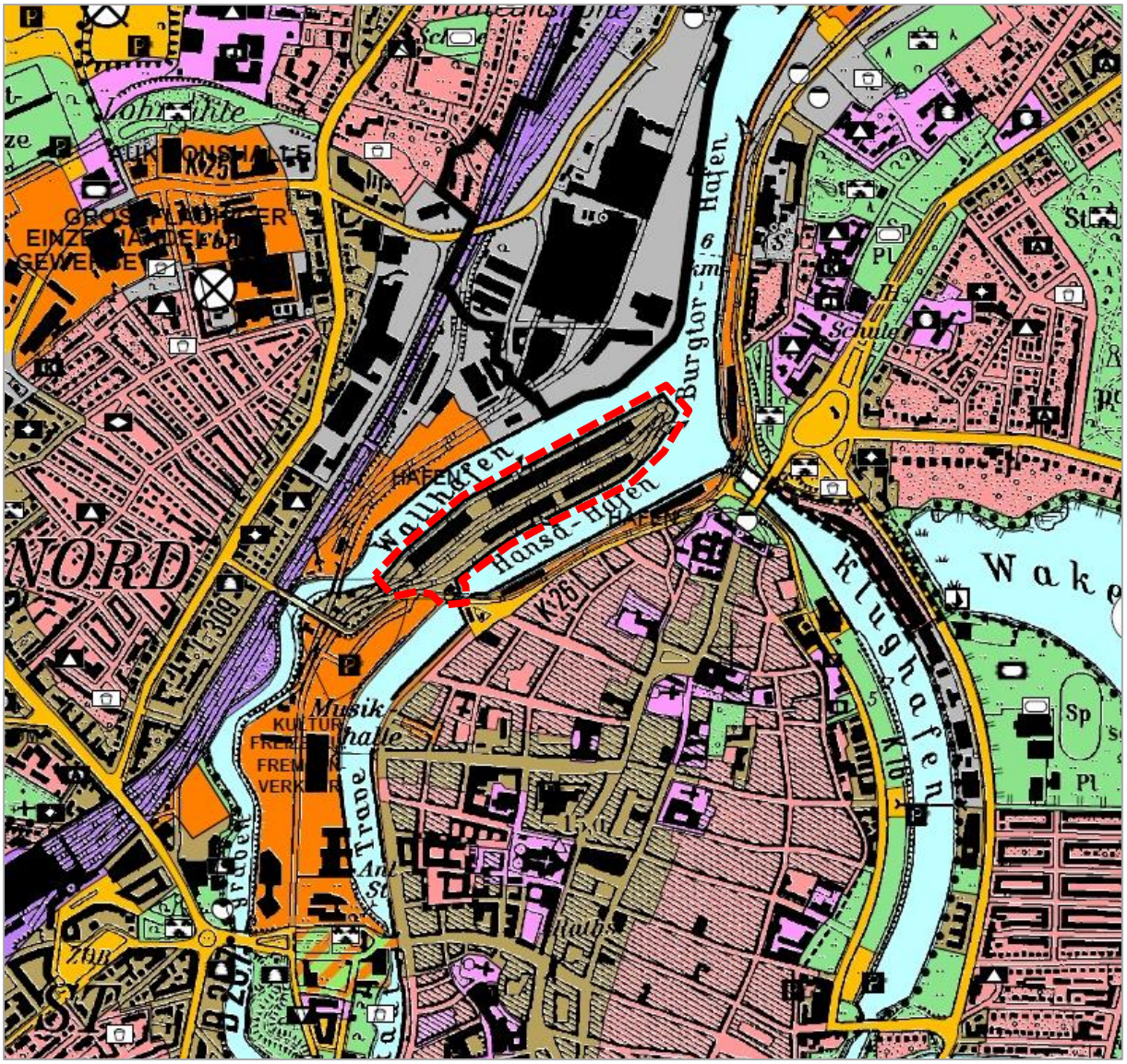


Abb. 3 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck

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.

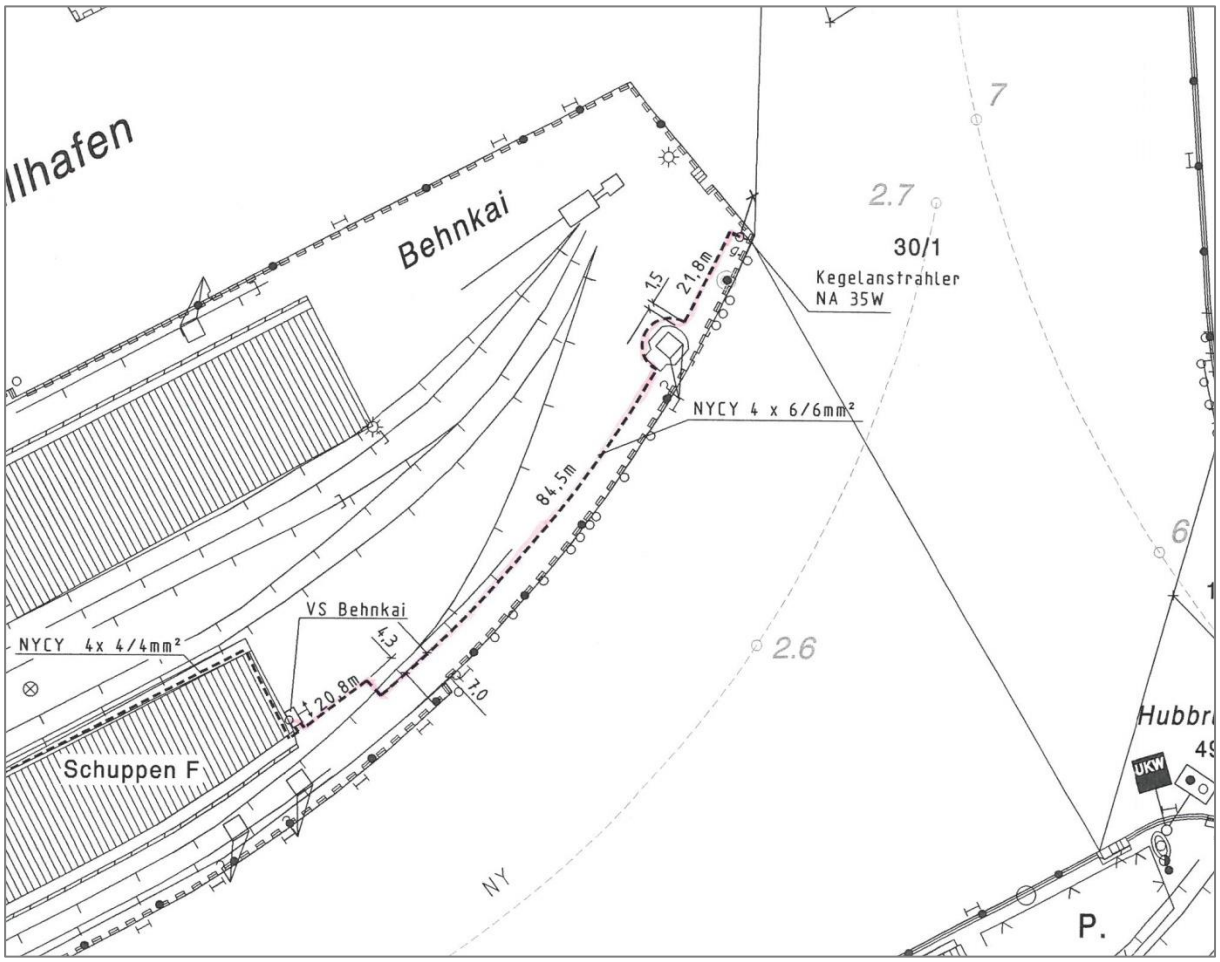


Abb. 5 Kabellageplan Kegelstrahler (Quelle: WSA)

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

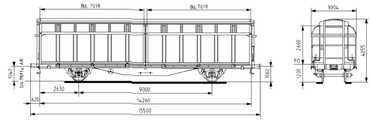
Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Büro Planlabor Stolzenberg

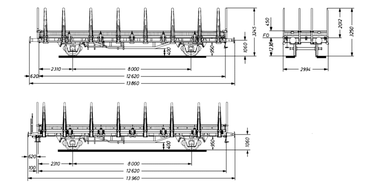
Legende

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

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

ENTWURFSPLANUNG

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

799 von 911 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11302
nichtöffentlich

Lübeck, 27.07.2022

Vorlage
-nichtöffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Björn Ulmer (E-Mail: bjoern.ulmer@luebeck.de Telefon: 122 - 6633)

Kostensteigerung - Fahrbahnsanierung der Geniner Straße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
22.08.2022	Bauausschuss	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Nichtöffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Baumaßnahme „Fahrbahnsanierung der Geniner Straße“ mit Mehrkosten von 252.000,00 EUR fortzusetzen.

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

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Baumaßnahme „Fahrbahnsanierung der Geniner Straße“ mit Mehrkosten von 252.000,00 EUR fortzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.000.1 Verkehrsfluss und Geo-Services	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung: Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

	Vorgeschrieben durch: § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht)
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [X] Ja – Begründung: Baustellenbedingte Emissionen
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Die Öffentlichkeit ist bei der Beratung über Vorlagen auszuschließen, wenn überwiegend Belange des öffentlichen Wohls oder berechtigte Interessen einzelner es erfordern. Gemäß § 14 (7) VOB/A sind die Angebotssummen der Bieter geheim zu halten.

Begründung:

Art der Ausschreibung:
Öffentliche Ausschreibungen nach Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen

Kurzbeschreibung der Maßnahmen:
Am 20.07.2022 erfolgte die Submission für die am 08.02.2022 freigegebene Ausschreibung (VO/2022/10764) für die grundhafte Fahrbahnsanierung der Geniner Str. mit zwei eingegangenen Angeboten.

Die Kostenschätzung betrug 1.270.000,00 EUR. Die vorliegende Angebotssumme beträgt jetzt 1.522.000,00 EUR.
Gem. Zuständigkeitsordnung § 1 Abs. 1. Nr.1-3 ist bei Maßnahmen mit einem erhöhten Kostenvolumen von mehr als 20 % oder über 175.000,00 EUR eine erneute Zustimmung notwendig.

Die Kostensteigerung von 19 % (über 175.000,00 EUR) zur Kostenschätzung erklärt sich mit der derzeitigen, bereits umfangreichen Auslastung der Baufirmen. Die angebotenen Einheitspreise werden aufgrund der Lage durch die Corona-Pandemie und den Krieg in der Ukraine als angemessen und marktüblich betrachtet.

Die Baumaßnahme ist förderfähig. Einer Anerkennung der Förderfähigkeit vom Land Schleswig-Holstein liegt bereits vor. Es ist daher davon auszugehen, dass die Hälfte der Summe vom Land Schleswig-Holstein übernommen wird.

Zeitplan/Begründung der Dringlichkeit:
Um die Baumaßnahme innerhalb des Jahres 2022 abschließen zu können, ist die Entscheidung besonders dringlich. Eine Entscheidung muss am 23.08.2022 erfolgen, damit das Bauvorhaben noch rechtzeitig vor dem Wintereinbruch fertiggestellt werden kann. Eine Verschiebung auf das Jahr 2023 ist bei der Geniner Str. wegen Abhängigkeiten mit Baumaßnahmen der Autobahn GmbH nicht möglich. Die Autobahn GmbH wird 2023 die A20 zwischen AS Süd und AS Genin sanieren und hier über mehrere Monate die AS Süd sperren,

sodass Umleitungsverkehr über die AS Genin und die Geniner Str. geführt wird. Daher muss die Geniner Str. im Jahr 2023 ertüchtigt und frei von Baustellen sein.

Kosten/Finanzierung:
Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 252.000,00 EUR werden aus dem Bereichsbudget bzw. Fachbereichsbudget zur Verfügung gestellt. Zur Deckung kann das PSK 542001 071 7852000 herangezogen werden.

In der Vorlage (VO/2022/10764) wurde die Ausführung von allen elf Baumaßnahmen im Rahmen des Masterplanes Straße freigegeben. Die hier aufgeführte Geniner Str. ist Bestandteil dieser Freigabe.
Bei sechs bereits submittierten Maßnahmen war keine erneute Freigabe durch den Hauptausschuss notwendig. Die Maßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt oder befinden sich derzeit im Bau.
Mit VO/2022/11255 erfolgte bereits die Freigabe für die Kruppstr. wegen einer Kostensteigerung.
Mit VO/2022/11292 wird parallel die Fortführung der Masterplanmaßnahme Moltkeplatz behandelt.
Die Kostenschätzung für alle Maßnahmen lag bei 5.465.000,00 EUR.

Zum heutigen Stand haben von diesen elf Maßnahmen bereits zehn das Ausschreibungsverfahren durchlaufen und es liegen Angebote vor. Eine der zehn Maßnahmen (Sanierung Waisenhofstr.) musste auf Grundlage VOB/A § 17 (1) 3 wegen des Fehlens eines wirtschaftlichen Angebotes aufgehoben werden. Es lagen nur zwei Angebote mit unangemessen hohen Endpreisen vor. Die Mittel werden übertragen und die Maßnahme wird ins nächste Jahr geschoben, um sie zu Beginn 2023 erneut auszuschreiben.
Am 16.08.2022 folgt dann noch die letzte Submission der elf Masterplanmaßnahmen für die Rathenaustr. Daher werden 2022 dann voraussichtlich nur zehn der elf geplanten Maßnahmen umgesetzt.

Die anteilige Kostenschätzung für diese zehn Baumaßnahmen beträgt ca. 5.230.000,00 EUR.
Die Summe der tatsächlichen Submissionsergebnisse der zehn Maßnahmen beläuft sich gerundet auf 6.210.000,00 EUR, abzüglich der 667.000,00 EUR für die nicht vergebene Waisenhofstr. ergibt das 5.543.000,00 EUR. Für den investiven Haushalt entsteht somit voraussichtlich nur eine Mehrbelastung in Höhe von 313.000,00 EUR.
Damit wird deutlich, dass sich die Verwaltung an die Ziele und finanziellen Vorgaben des Masterplans gebunden fühlt und entsprechend agiert. Trotz Mehrkosten bei einigen Maßnahmen und nötigen Änderungen (Verschiebung Sanierung Waisenhofstraße im Gegenzug Erweiterung des Moltkeplatzes) wird in Summe über alle Maßnahmen das nötige Umsetzungsvolumen erreicht. In Summe werden die vorgegebenen Finanzmittel somit nur bedingt durch die Situation am Markt geringfügig überschritten.

Anlagen:

1 - Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11292
nichtöffentlich

Lübeck, 15.07.2022

Vorlage
-nichtöffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Björn Ulmer (E-Mail: bjoern.ulmer@luebeck.de Telefon: 122 - 6633)

Erneute Projektfreigabe wegen geändertem Umfang - grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
22.08.2022	Bauausschuss	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Nichtöffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Baumaßnahme „grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes“ mit größerem Umfang und damit verbundenen Mehrkosten von 845.000,00 EUR fortzusetzen.

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

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Baumaßnahme „grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes“ mit größerem Umfang und damit verbundenen Mehrkosten von 845.000,00 EUR fortzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [ ] Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

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

	Vorgeschrieben durch: § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht)
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [X] Ja – Begründung: baustellenbedingte Emissionen (reduziert durch den Einsatz als Kaltbauweise)
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Die Öffentlichkeit ist bei der Beratung über Vorlagen auszuschließen, wenn überwiegend Belange des öffentlichen Wohls oder berechtigte Interessen einzelner es erfordern. Gemäß § 14 (7) VOB/A sind die Angebotssummen der Bieter geheim zu halten.

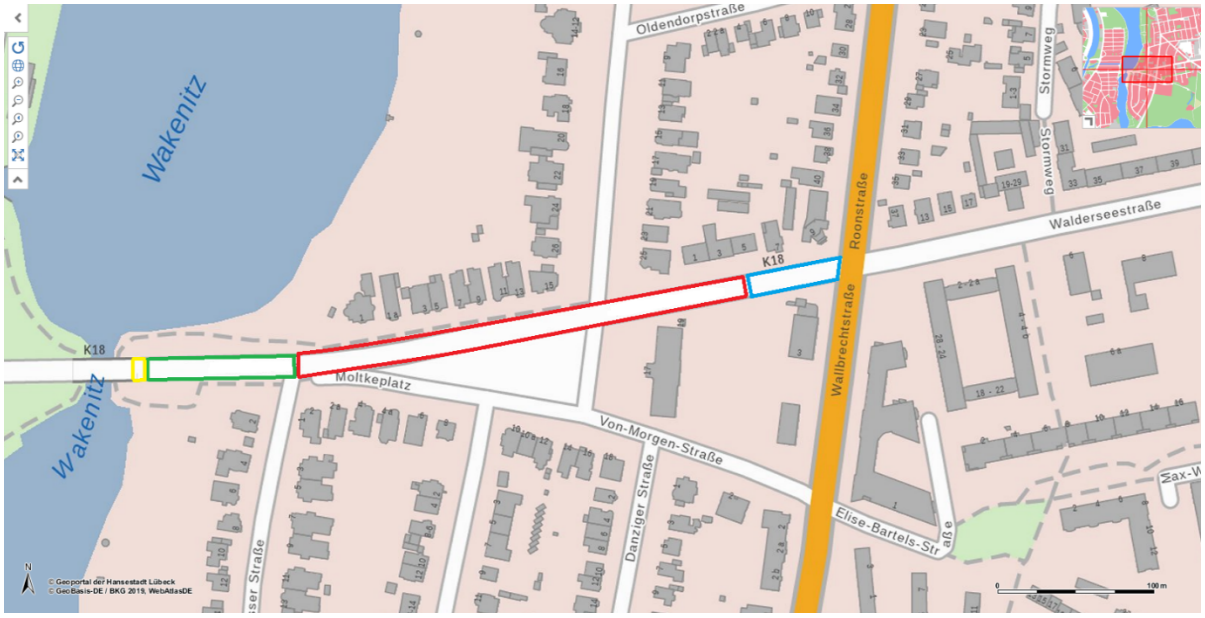
Begründung:

Art der Ausschreibung:
Öffentliche Ausschreibungen nach Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen

Kurzbeschreibung der Maßnahmen:
Am 28.06.2022 erfolgte die Submission für die am 08.02.2022 freigegebene Ausschreibung (VO/2022/10764) für die grundhafte Fahrbahnsanierung des Moltkeplatzes mit einem eingegangenen Angebot.

Die zu sanierende Fahrbahnfläche hat sich durch die sinnvolle Erweiterung um den Bereich des Knotens Wallbrechtstraße/Moltkeplatz und die Ergänzung über die Elsässer Straße hinaus bis an die Moltkebrücke nahezu verdoppelt.
Des Weiteren wird nun auch der Bereich der Panzersperren unmittelbar vor der Brücke saniert. Hier erwarten wir eine Kostenrückerstattung in Höhe von ca.150.000,00 EUR durch die Bundeswehr, da diese für die Panzersperren unterhaltungspflichtig ist. Vor der Moltkebrücke befinden sich 102 Schachtdeckel. Diese Deckel sind Bestandteil der Panzersteckspere. Die Deckel könnten geöffnet und in den darunterliegenden Schacht ein Stahlträger eingesetzt werden.
Die Anordnung der Schächte wurde so eng gewählt, dass Fahrzeuge die Träger dann nicht umfahren können. Im Zuge des Straßenbaus wurden in der Vergangenheit diese Schächte nicht erhalten, da sie keinen Nutzen mehr haben.
Die Archäologie hat nun allerdings sämtliche verbliebenden Steckschachtanlagen als erhaltungswürdig eingestuft. Alle 102 Schachtdeckel müssen daher in den neuen Fahrbahnaufbau integriert werden. Dies ist nur unter großem Aufwand möglich.
Im Bereich der Brücke kann nur mittels teurem Gussasphalt um die Schachtdeckel herum gearbeitet werden. Die 102 Deckel stellen ein Hindernis beim Einbau des Asphalts dar, wodurch diese Arbeiten sehr zeitintensiv und somit teuer sind.

Durch die vorhergehende Sanierung der Brücke kann so der Lückenschluss erfolgen und den Verkehrsteilnehmenden bietet sich danach ein durchgängig sanierter Fahrbahnabschnitt. Zur Übersicht wurde der unten eingefügte Planausschnitt mit den unterschiedlichen Sanierungsbereichen dargestellt.



Die im Masterplan 2020-2025 vorgesehene Sanierung des Moltkeplatzes beinhaltete lediglich den in Rot eingezeichneten Bereich.

Im Zuge der Bauvorbereitung und Erstellung des Leistungsverzeichnisses wurde der fehlende Kreuzungsbereich Walderseestraße/Wallbrechtstraße im Lageplan in Blau gekennzeichnet ergänzt. Dies ist durchaus sinnvoll, da sich die Fahrbahn auch in diesem Abschnitt in einem sanierungsbedürftigen Zustand befindet.

Ebenfalls wurde der in Grün gekennzeichnete Bereich zwischen Elsässer Straße und Moltkebrücke ergänzt. Hier wird der Lückenschluss zwischen der aktuellen Brückensanierung und der kommenden Fahrbahnsanierung geschaffen. Auch hier ist die Sanierung aufgrund des Zustands der Fahrbahn notwendig.

Abweichend vom Masterplan 2019/2020 wird nun empfohlen, den gesamten Fahrbahnabschnitt von der sanierten Moltkebrücke bis zur Kreuzung zu sanieren, um hier in den nächsten Jahren nicht wiederholt tätig werden zu müssen.

Die Massen steigen durch die zusätzlichen Bereiche stark an und die Verkehrssicherung wird um einiges komplizierter und damit teurer.

Der in Gelb gekennzeichnete Bereich der Panzersperren unmittelbar vor der Moltkebrücke ist ein Sonderfall.
Durch die Denkmalpflege sind die Panzersperren als erhaltungswürdig eingestuft worden. Wäre dies nicht der Fall, wären die Panzersperren durch die Bundeswehr zurückgebaut worden. Nun müssen diese aufwendig saniert und erhalten werden. Es gibt mit der Bundeswehr dahingehend bereits Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung.

Die angegebene Kostenberechnung aus dem Jahr 2021 für den roten Bereich betrug 574.900,00 EUR. Die neue Kostenberechnung auf Grundlage der geänderten Massen betrug rd. 1.200.000,00 EUR. Die jetzt vorliegende Angebotssumme beträgt 1.419.003,48 Euro.

Die Kostensteigerung erklärt sich zum größten Teil durch den größeren Sanierungsumfang, der bei Erstellung des Masterplans und der daraus resultierenden Vorlage im Januar 2022 noch nicht abzusehen war.

Die Baumaßnahme ist förderfähig. Eine Anerkennung der Förderfähigkeit vom Land SH liegt bereits vor. Es ist daher davon auszugehen, dass ein Großteil der Summe (bis zu 75 %) vom Land Schleswig-Holstein übernommen wird.

Die angebotenen Einheitspreise werden aufgrund der derzeitigen Lage durch die Corona-Pandemie und den Krieg in der Ukraine als angemessen und marktüblich betrachtet. Das Submissionsergebnis liegt bei 1.419.003,48 EUR brutto und somit ca. 18 % über dem aktuellen LV Schätzpreis in Höhe von 1.200.000,00 EUR brutto.

Zeitplan:
Um die Baumaßnahme innerhalb des Jahres 2022 abschließen zu können, ist die Entscheidung besonders dringlich. Eine Entscheidung muss am 23.08.2022 erfolgen, damit das Bauvorhaben noch rechtzeitig vor dem Wintereinbruch fertiggestellt werden kann.

Kosten/Finanzierung:
Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 845.000,00 EUR werden aus dem Bereichsbudget bzw. Fachbereichsbudget zur Verfügung gestellt.

In der Vorlage (VO/2022/10764) wurde die Ausführung von allen elf Baumaßnahmen im Rahmen des Masterplanes Straße freigegeben. Die hier aufgeführte Maßnahme Moltkeplatz ist Bestandteil dieser Freigabe.
Bei sechs bereits submittierten Maßnahmen war keine erneute Freigabe durch den Hauptausschuss notwendig. Die Maßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt oder befinden sich derzeit im Bau.
Mit VO/2022/11255 erfolgte bereits die Freigabe für die Kruppstr. wegen einer Kostensteigerung.
Mit VO/2022/11302 wird parallel die Fortführung der Masterplanmaßnahme Geniner Str. behandelt.
Die Kostenschätzung für alle Maßnahmen lag bei 5.465.000,00 EUR.

Zum heutigen Stand haben von diesen elf Maßnahmen bereits acht das Ausschreibungsverfahren durchlaufen und es liegen Angebote vor.
Eine der zehn Maßnahmen (Sanierung Waisenhofstr.) musste auf Grundlage VOB/A § 17 (1) 3 wegen des Fehlens eines wirtschaftlichen Angebotes aufgehoben werden. Es lagen nur zwei Angebote mit unangemessen hohen Endpreisen vor. Die Mittel werden übertragen und die Maßnahme wird ins nächste Jahr geschoben, um sie zu Beginn 2023 erneut auszuschreiben.
Am 16.08.2022 folgt dann noch die letzte Submission der elf Masterplanmaßnahmen für die Rathenaustr. Daher werden 2022 dann voraussichtlich nur zehn der elf geplanten Maßnahmen umgesetzt.

Die anteilige Kostenschätzung für diese zehn Baumaßnahmen beträgt ca. 5.230.000,00 EUR.
Die Summe der tatsächlichen Submissionsergebnisse der zehn Maßnahmen beläuft sich gerundet auf 6.210.000,00 EUR, abzüglich der 667.000,00 EUR für die nicht vergebene Waisenhofstr. ergibt das 5.543.000,00 EUR. Für den investiven Haushalt entsteht somit nur nur eine Mehrbelastung in Höhe von 313.000,00 EUR.
Damit wird deutlich, dass sich die Verwaltung an die Ziele und finanziellen Vorgaben des Masterplans gebunden fühlt und entsprechend agiert. Trotz Mehrkosten bei einigen Maßnahmen und nötigen Änderungen (Verschiebung Sanierung Waisenhofstraße im Gegenzug Erweiterung des Moltkeplatzes) wird in Summe über alle Maßnahmen das nötige Umsetzungsvolumen erreicht. In Summe werden die vorgegebenen Finanzmittel somit nur bedingt durch die Situation am Markt geringfügig überschritten.

Anlagen:

1 - Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Fraktion
Die Unabhängigen
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2021/10680
öffentlich

Lübeck, 24.11.2021

Antrag

Bearbeitung: Susanne Walter (E-Mail: susanne.walter@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Fraktion Die Unabhängigen: Dringlichkeitsantrag: Verzicht auf Nutzungsentgelte für den Weihnachtsmarkt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die Hansestadt Lübeck verzichtet auf die Erhebung von Nutzungsentgelten für Schausteller auf den Flächen der Hansestadt Lübeck für den Weihnachtsmarkt 2021.

Mit Beschluss der Bürgerschaft am 25.03.2021 verzichtet die Hansestadt Lübeck für das gesamte Jahr 2021 auf die Erhebung der Sondernutzungsgebühren für die Nutzung von Außenflächen durch die Gastronomie und auf Nutzungsentgelte für Schausteller auf Flächen für das Volksfest 2021.

Sowohl die Gastronomie als auch das Gewerbe der Schausteller leiden in besonderer Weise unter den negativen Folgen der Corona-Krise. Mit dem Verzicht auf Gebühren im Jahr 2021 sollen beide Branchen unterstützt werden.

Anlagen:

Vorsitzende/r
Fraktion Die Unabhängigen

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2022/11237
öffentlich

Lübeck, 17.06.2022

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Einführung einer Bettensteuer/Kulturabgabe

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die Verwaltung wird aufgefordert, die Einführung einer einheitlichen Bettensteuer/Kulturabgabe im gesamten Lübecker Stadtgebiet zum 01.05.2023 vorzubereiten. Die Bettensteuer/Kulturabgabe soll auch für Geschäftsreisende gelten.

Die Erhebung der Kurtaxe in Travemünde entfällt dafür. Die Verwaltung wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die an die Kurtaxe gebundenen Finanzierungen und Projekte auch nach der Einführung der Bettensteuer/Kulturabgabe weiterhin aufrecht erhalten werden. Hierzu zählen insbesondere die Teilnahme Travemündes an der Ostseecard, die Finanzierung des Kurbetriebs Travemünde und das Mobilitätsprojekt “Unbeschwert unterwegs”.

Der Bürgerschaft sind in einem Zwischenschritt rechtzeitig verschiedene Varianten der Bettensteuer/Kulturabgabe bzgl. Steuersatz und Aufkommen zur Entscheidung vorzulegen.

Begründung:
Eine Bettensteuer/Kulturabgabe wird bereits in über 30 deutschen Großstädten erhoben und sorgt dafür, dass auch Tourist*innen (und Geschäftsreisende) einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der von ihnen genutzten Infrastruktur, Kulturangebot und städtischen Dienstleistungen tragen. Auch im Norden wird eine Übernachtungssteuer bereits in Hamburg, Wismar, Lüneburg, Flensburg, Bremen und Schwerin erhoben.

Das Bundesverfassungsgericht hat am 22.03.2022 (kommuniziert am 17.05.2022) die Vereinbarkeit der Bettensteuer/Kulturabgabe für Privat - und Dienstreisen mit dem Grundgesetz bestätigt und damit die verbliebene rechtliche Restunsicherheit beseitigt. Daraufhin haben z.B. Stralsund und Konstanz bereits angekündigt, eine Bettensteuer/Kulturabgabe einzuführen.

Die Verwaltung hat auf Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen am 28.05.2020 berechnet, dass eine Bettensteuer/Kulturabgabe in ganz Lübeck inkl. des Wegfalls der Kurtaxe in Travemünde Mehreinnahmen von bis zu 2,8 Mio. € jährlich bedeuten würde (VO/2019/08391-01).

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

► ***Nr. VO/2022/10980-04***
öffentlich

Lübeck, 20.06.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
28.06.2022	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
1. Die Verwaltung wird beauftragt, ab sofort bei einem Verkauf städtischer Grundstücke, auf denen Wohnbauvorhaben mit mehr als 4 Wohneinheiten realisiert werden bzw. bei der Aufstellung von Bauleitplänen für neue Wohnbau-, Mischgebiets- und Gewerbe-/ Industrieflächen eine vertragliche Verpflichtung zur Errichtung von einer Ladesäule mit mindestens zwei Ladepunkten für Elektrofahrzeuge je 4 neue Wohneinheiten bzw. je 10 Betriebsmitarbeiter*innen zu gewährleisten.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans, im Teilgutachten Elektromobilitätskonzept den Bedarf der Ladeinfrastruktur auf den durch den Bund in Aussicht gestellten Ausbauzielen der Elektromobilität auszulegen. Dieses bedeutet für Lübeck ein aufgerundetes Ziel von 2.700 Ladepunkte bis 2030.

3. Auf Basis des beschlossenen Zieles von 300 Ladepunkten bis Anfang 2022 und 2.700 Ladepunkte bis 2030 ergibt sich bei linearem Hochlauf ein Ziel von 600 Ladepunkten bis Anfang 2023 und 900 bis Anfang 2024. Die Verwaltung wird beauftragt sicherzustellen, dass diese Zwischenziele erreicht werden. Dafür sind ggf. die vorhandenen Haushaltsmittel aufzustocken.

Begründung:
Die Verwaltung hat das vom Bauausschuss der Bürgerschaft beschlossene Ziel, 300 öffentlich verfügbare Ladesäulen für E-Mobilität bis Anfang 2022 in Lübeck aufgestellt zu haben, mit nur 94 Ladesäulen deutlich verfehlt. Auch die im o.a. Bericht erwarteten 275 Ladepunkten bis Ende 2023 verfehlen das dann geltende, lineare Zwischenziel von über 500 Ladesäulen auf Basis des beschlossenen Zieles von 2.000 Ladesäulen bis 2030.

Enttäuschend ist vor diesem Hintergrund, dass bisher weder die im Haushalt 2022 bereitgestellten Mittel in Höhe von 200.000 € zumindest in Teilen verausgabt, noch das im Juni 2020 beschlossene Konzept innerhalb von zwei Jahren erstellt werden konnte. Angesichts der für den Hochlauf der E-Mobilität zentralen Verfügbarkeit von öffentlich zugänglichen E-Ladesäu-

len für KfZ-Besitzer ohne eigenen Stellplatz ist ein derartiger Fortschritt in der Hansestadt Lübeck nicht ausreichend.

Wegen der Bedeutung dieses Themas für den Klimaschutz hat sich auch die Ampelkoalition im Bund ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2030 sollen 15 Millionen vollelektrische Pkw auf Deutschlands Straßen fahren. Dafür bedarf es als Mindestziel den 2019 durch die vorhergehende Bundesregierung beschlossenen „Masterplan Ladeinfrastruktur“, ein Ausbauziel bis 2030 von 1 Million Ladepunkten bundesweit, für Lübeck lässt sich hier eine Anzahl von ca. 2.700 öffentlich zugänglichen Ladepunkte ableiten.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► ***Nr. VO/2022/10980-06***
öffentlich

Lübeck, 30.06.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Bearbeitung: Christine Otte (E-Mail: otte@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

AM Pluschkell (SPD) + Lötsch (CDU): Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
11.07.2022	*Bauausschuss*	*Öffentlich*	*zur Vorberatung*
16.08.2022	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Vorberatung*

Antrag:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, die in der Vorlage VO/2022/10980 genannten Maßnahmen zur Ausweitung auf 475 Ladepunkte in der Hansestadt Lübeck bis 2023 umzusetzen.
2. Der Bürgermeister wird beauftragt aufzuzeigen,
   a) welche baulichen und technischen Maßnahmen erforderlich sind, um die Ladepunkte im Stadtgebiet sowohl im öffentlichen Raum als auch privaten Grund massiv zu erhöhen und den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ der Bundesregierung zu erfüllen
   b) welche Kosten entstehen und welche Fördermöglichkeiten bestehen
   c) wie bei einem massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur die Energieversorgung gesichert werden und die Netzstabilität jederzeit gewährleistet werden kann

Begründung:

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11236
öffentlich

Lübeck, 17.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.160 - Frauenbüro

Bearbeitung: Elke Sasse (E-Mail: elke.sasse@luebeck.de Telefon: 122-1610)

Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene - 1. Aktionsplan Gleichstellung Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
23.08.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.08.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft stimmt dem „1. Aktionsplan Gleichstellung“ zu.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
FB 1-4	Anregungen eingearbeitet
RPA	Liegt vor und berücksichtigt

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Eine Beteiligung ist bei betreffenden Maßnahmen vorgesehen.

Die Maßnahme ist:

[x] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
Beschluss Bürgerschaft 20.06.2019

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[x] Nein

☐ Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Die Bürgerschaft hat im Juni 2019 beschlossen, die Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene beizutreten.
Dies impliziert verpflichtend die Aufstellung eines Aktionsplans, der mit breiter Beteiligung erstellt wird.
Der Aktionsplan wird hiermit zur Beschlussfassung vorgelegt.

Anlagen:
1. Aktionsplan Gleichstellung Lübeck

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



1. Lübecker Aktionsplan Gleichstellung 2022 – 2024

Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/charta

Impressum

Herausgeberin: Hansestadt Lübeck
Frauenbüro der Hansestadt Lübeck
23539 Lübeck
Tel: (0451) 122 – 16 15
frauenbuero@luebeck.de
www.luebeck.de/frauenbuero

Erstellt unter Mitarbeit von: Andrea Aewerdieck-Zorom, Simone Klinge, Elke Sasse, Wiebke Schmidt, Petra Schmittner (Frauenbüro)
Karin Robben, Martina Stahl und erweitertes Team (Lawaetz-Stiftung Hamburg) für die Beteiligungsformate
Thomas von Massow (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit)

Redaktion: Simone Klinge, Elke Sasse

Fotos: Titelbild und Handlungsfelder:
Adobe Stock; Jan Lindenau: © Olaf Malzahn;
Elke Sasse: © Christine Rudolf;
Neujahrsempfang und Beteiligungsworkshops:
© Frauenbüro.

Layout/Grafik: Grafik Kontor Lübeck

Druck: Druckhaus Menne

Auflage: 1. Auflage

Stand: August 2022

1. Lübecker Aktionsplan Gleichstellung

Inhalt

Vorwort Bürgermeister 4

Vorwort Gleichstellungsbeauftragte 5

1. Die Gleichstellungscharta – ein europäisches Rahmenwerk für die kommunale Ebene 6

2. Charta der Gleichstellung – Gleichstellung von was? Eine Einordnung 8

3. Prozessverlauf in Lübeck: Von der Unterzeichnung der Charta zum ersten Aktionsplan 10

4. Sechs Handlungsfelder 13

I. Parität/Beteiligung – Gute Entscheidungen für Lübeck mit 50 % Frauen 15

II. Geschlechterstereotype abbauen: Frauen können alles – Männer auch 17

III. Gut und frei leben ohne Gewalt 20

IV. Gute Arbeit existenzsichernd 22

V. Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ...
Arbeit und Kinder und Haushalt und Pflege vereinbaren können 24

VI. Ressourcen geschlechtergerecht verteilen 26

5. Hinweise zu den Maßnahmen 28

6. Ausblick 29

7. Beteiligte Akteur:innen am 1. Aktionsplan Gleichstellung für Lübeck 30

8. Anhang: Maßnahmen 31

Vorwort des Bürgermeisters

Vor Ihnen liegt der erste **Aktionsplan Gleichstellung** zur Umsetzung der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“ in der Hansestadt Lübeck.
Der Beitritt der Hansestadt Lübeck zur Charta ist ein weiteres starkes öffentliches Bekenntnis zur Gleichstellung – über die Landes- und Bundesgrenzen hinweg.
Fern reinem Lippenbekenntnis zeigen wir: Die Kommune Hansestadt Lübeck will beispielhaft vorangehen und Gleichstellung auch leben. Denn Geschlechtergerechtigkeit geht uns alle etwas an. Sie ist kein „Frauenthema“, sondern ein Wesensmerkmal der Demokratie und der Lebensqualität in unserer Stadt. Gleichstellung als Gesellschaftsaufgabe betrifft alle Politikfelder und Lebensbereiche. Und diese beginnt vor Ort, hier bei uns.
In mehr als 30 Jahren hat das Frauenbüro der Hansestadt Lübeck viel geleistet und erstritten und das Thema Gleichstellung ins Bewusstsein und in den Fokus gerückt. Zu den jüngeren Erfolgsmeldungen gehören etwa die ausgewogene Vertretung in den Führungsebenen der Stadtverwaltung und der Leitfaden für gendergerechte Sprache. Aber dennoch bleibt viel zu tun. Auch die Covid-19-Pandemie hat uns vor Augen geführt, wie ungleich sich Krisen auf die Geschlechter auswirken, und dass diese uns in Sachen Gleichstellung plötzlich um Jahre zurückwerfen können.
Mit dem **Aktionsplan Gleichstellung** kommt nun frischer Schub in Sachen Gleichstellung, den wir gemeinsam und tatkräftig voranbringen möchten. Deshalb freut es mich, dass sich bei den Beteiligungsformaten für die Vorbereitung des Aktionsplans so viele Lübecker:innen beteiligten, und dass sich sehr viele stadtverwaltungsinterne und externe Akteur:innen mit einer Vielfalt an innovativen Aktionen und konkreten Maßnahmen – es sind 52 – in den **Aktionsplan Gleichstellung** einbringen.

Dies zeigt: Die Lübecker Stadtgesellschaft lebt und will die Gleichstellung der Geschlechter. Der 1. **Aktionsplan Gleichstellung** ist ein weiterer Meilenstein dafür.





Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

Vorwort der Gleichstellungsbeauftragten

Im Sommer 2019 hat die Lübecker Bürgerschaft beschlossen, der Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene beizutreten. Nach Flensburg ist Lübeck die zweite Kommune in Schleswig-Holstein, die der Charta beigetreten ist und somit Vorreiterin. Selbstverständlich ist die im Grundgesetz, Art. 3 (2) verankerte Verpflichtung des Staates, die Gleichberechtigung von Frauen und Männern aktiv zu fördern, immer schon Verpflichtung für die Hansestadt Lübeck gewesen. Denn die Hansestadt Lübeck blickt auf eine lange Tradition institutionalisierter Gleichstellungspolitik. Bereits seit 1989 gibt es die Gleichstellungsbeauftragte und das Frauenbüro, das neben der klassischen Frauenförderung entsprechend des schleswig-holsteinischen Gleichstellungsgesetzes und der Gemeindeordnung viele gesamtstädtische Themen mit Gender-Blick begleitet.

Der erste Lübecker **Aktionsplan Gleichstellung** bietet für die traditionell erfolgreiche Gleichstellungspolitik ein neues Format: Akteur:innen der Stadtgesellschaft, die zu diesem Aufgabenfeld in der Hansestadt aktiv sind, werden

- sichtbar;
- vernetzen sich stärker;
- entwickeln gemeinsam, mit einem geschärften Blick, gleichstellungspolitische Maßnahmen „passend“ für Lübeck;
- übernehmen Verantwortung für ganz konkrete Gleichstellungsprojekte.

Dies ist meines Erachtens das Neue und Besondere – das, was den **Aktionsplan Gleichstellung** ausmacht: die Bereitschaft zu vielfältiger, ganz unterschiedlicher, aber engagierter stadtweiter Beteiligung zum Thema Geschlechtergerechtigkeit. Dass dies notwendig ist, zeigt die noch immer große Lücke zwischen der rechtlichen und tatsächlichen Gleichberechtigung der Geschlechter. Die Zahlen des Lübecker Gender-Monitorings belegen dies auch für Lübeck immer wieder.

Die Gleichstellung der Geschlechter weiter zu befördern kann nur gelingen, wenn jede:r Einzelne dazu beiträgt und alle gemeinsam dazu beitragen. Sie betrifft jede:n und ist somit, wie z. B. Digitalisierung oder Klimaschutz, als Querschnittsaufgabe zu begreifen. Auch bundes- und europaweit entstehen durch den Beitritt zur Charta neuartige Netzwerke mit anderen Beitrittskommunen, die uns im Austausch wertvolle Erfahrungen und Erkenntnisse bringen werden.

Der Lübecker **Aktionsplan Gleichstellung** wurde mit der Zielsetzung entwickelt, ganz konkrete Projekte und Verantwortliche zu identifizieren. Er soll kein Papier für die Schublade sein, mit vielen schönen Worten – sondern beinhaltet realistische Maßnahmen für Lübeck, die mess- und überprüfbar die Gleichstellung der Geschlechter ganz konkret voranbringen.

So führen viele kleine Schritte mittel- und langfristig zu einem Meilenschritt in Sachen Geschlechtergleichstellung für Lübeck.

Wir müssen Gleichstellung leben, quer über alle Ebenen und Themenfelder.

Der breite Beteiligungsprozess als Voraussetzung für den vorliegenden Aktionsplan hat gezeigt, dass es viele engagierte Mitstreiter:innen in Lübeck dafür gibt. Nutzen wir dieses vielfältige Engagement und Interesse unserer Stadtgesellschaft für eine lebenswertere und geschlechtergerechte Hansestadt Lübeck!





Elke Sasse
Gleichstellungsbeauftragte der Hansestadt Lübeck

1. Die Gleichstellungscharta – ein europäisches Rahmenwerk für die kommunale Ebene

Die Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene wurde 2006 vom Europäischen Rat der Gemeinden und Regionen Europas verabschiedet. Sie richtet sich an die Kommunen und Regionen in Europa, sich zum Grundrecht auf Gleichstellung von Frauen und Männern

- in Worten zu bekennen und
- in Taten umzusetzen.

Denn vor Ort spielt sich das tägliche Leben ab und die Kommune hat vielfältige Möglichkeiten, dem Ungleichgewicht zwischen den Geschlechtern entgegenzuwirken. Hierfür kommt es darauf an, gleichermaßen an Entscheidungsprozessen beteiligt zu sein, die Geschlechterperspektive bei allen kommunalen Aktivitäten im Auge zu behalten und mit entsprechenden Ressourcen zu hinterlegen.
Die Charta gibt der Kommune einen einheitlichen, gesamteuropäischen Handlungsrahmen für ihre Gleichstellungspolitik an die Hand. Sie beinhaltet 30 Artikel, aufbauend auf den folgenden sechs Grundsätzen:

1. Gleichstellung von Frauen und Männern als Grundrecht;
2. Aktive Bekämpfung von Diskriminierungen und Benachteiligungen;
3. Ausgewogene Mitwirkung von Frauen und Männern an Entscheidungsprozessen;
4. Beseitigung von Geschlechterstereotypen;
5. Einbeziehung der Geschlechterperspektive in alle Aktivitäten der lokalen Regierung für die Förderung der Gleichstellung;
6. Konkrete Aktionspläne und Programme als wirksame Instrumente der effektiven Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern vor Ort.

Mit dem Betritt zur Charta hat sich somit auch die Hansestadt Lübeck verpflichtet,

- einen verbindlichen Gleichstellungsaktionsplan mit konkreten Maßnahmen und messbaren Zielen zu erstellen
- diesen in einem gegebenen Zeitraum umzusetzen
- und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Dabei bestimmt die jeweilige Kommune, je nach den für sie wichtigsten Handlungsbedarfen, die Schwerpunktthemen des Aktionsplans. Weiterhin sieht die Charta vor, dass der Aktionsplan unter breiter Beteiligung der Stadtgesellschaft entsteht. Über Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsplans wird die Öffentlichkeit in regelmäßigen Abständen informiert.
Bis heute haben 1.906 Kommunen und Städte in 36 Ländern in Europa die Charta unterzeichnet, in Deutschland sind es insgesamt 60[1]. Die große Mehrheit der Beitrittskommunen haben Aktionspläne entwickelt und umgesetzt, einige durchlaufen diese bereits in der dritten oder vierten Fortschreibung.
Mit Bürgerschaftsbeschluss vom 20. Juni 2019 ist die Hansestadt Lübeck der Charta beigetreten. Diesem Schritt gehen andere Meilenschritte in Sachen Gleichstellung voraus:
Genau 30 Jahre zuvor, im Jahr 1989, wurde in Lübeck das Frauenbüro als gewollte und gelebte Gleichstellung in der Hansestadt institutionalisiert. Das 1994 in Kraft getretene schleswig-holsteinische Gleichstellungsgesetz für den öffentlichen Dienst verwirklicht sich in Lübeck seit 1996 durch erfolgreich gelebte Frauenförderpläne.

1 Stand: 20.07.2022

Als elementar für die Förderung der Gleichstellung und im Grundsatz der Charta verankert ist das Gender-Mainstreaming.[2] Gemeint ist damit, dass die Auswirkung aller geplanten Maßnahmen auf die Situation der Geschlechter bewertet und somit Querschnittsziel wird. Bereits am 30. Januar 2003 beschloss die Lübecker Bürgerschaft die Entwicklung eines Konzepts zur Anwendung des Prinzips des Gender-Mainstreamings in der Stadtverwaltung und den städtischen Gesellschaften. Damit zusammen hängt das Gender-Budgeting, das wiederum die Geschlechterperspektive im Haushaltsverfahren einbezieht. Neun Jahre später, am 23. Februar 2012 folgte der Bürgerschaftsbeschluss zur stufenweisen Einführung des Gender-Budgeting in Lübeck. Zum Haushalt 2022 sind verwaltungsseitig einige Ansatzpunkte entwickelt worden, wie und bei welchen Produkten Gender-Budgeting konkret abgebildet werden kann. Beteiligt an dem Prozess waren neben dem Frauenbüro im Rahmen der AG Budgetierung alle Fachbereichscontrollings wie auch der Bereich Haushalt und Steuerung und der Gesamtpersonalrat. Aus Zeit- und Personalgründen konnten bis zum Haushalt 2022 noch keine konkreten Ergebnisse erarbeitet werden. Für eine künftige Implementierung von Gender-Budgeting im Haushalt ist geplant, eine Verknüpfung zum Interaktiven Haushalt[3] herzustellen. Dort können künftig auch die SDGs[4] abgebildet werden. Das SDG-Ziel Nr. 5 „Gender Equality“ kann dann auch als einzelnes Ziel aufgerufen und ausgewertet werden.

Der Beschluss der Bürgerschaft zum Charta-Beitritt ist ein deutliches Signal für die Bedeutung von Gleichstellungspolitik in und für Lübeck. Einen Gleichstellungsausschuss, wie viele andere Kommunen, die mit der Charta arbeiten, hat Lübeck nicht; deshalb wird die Begleitung der Umsetzung des **Aktionsplans Gleichstellung** durch den Hauptausschuss erfolgen und durch einen vom Frauenbüro koordinierten Austausch der Akteur:innen vorbereitet.

2 Grundsatz 5 der Charta: „Die Einbeziehung der Geschlechterperspektive in alle Aktivitäten von Lokal- und Regionalregierungen ist für die Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern erforderlich“.
3 Interaktiver Haushalt der Hansestadt Lübeck [20.07.2022]
4 SDG steht für „Sustainable Development Goals”, die 17 globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 der UN.

2. Charta der Gleichstellung – Gleichstellung von was? Eine Einordnung

Die Charta befasst sich explizit mit der Gleichstellung von Frauen und Männern. Auch das Grundgesetz als Messlatte des Handelns sieht einen Nachteilsausgleich vor, um der Gleichberechtigung zwischen Frauen und Männern näherzukommen. Die Beseitigung der strukturellen Diskriminierung aufgrund des Geschlechts ist demnach ein grundgesetzlicher Auftrag. Im Grundgesetz Artikel 3 heißt es:
„(1) Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.
(2) Männer und Frauen sind gleichberechtigt. **Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin**."[5]
Der hier vorliegende erste **Aktionsplan Gleichstellung** für Lübeck arbeitet somit daran, den grundgesetzlichen Auftrag nach vorn zu bringen: durch ganz konkrete Maßnahmen, die vor Ort, auf lokaler Ebene in Lübeck, passgenau angegangen werden.

Sowohl das Grundgesetz als auch die Gleichstellungscharta sind zu einer Zeit entstanden, als die Zuordnung der Geschlechter in „männlich" oder „weiblich" noch nicht vordergründig zur Diskussion stand. Dass es Menschen gibt, deren Geschlecht oder Geschlechtsidentität nicht in dieses binäre Modell passt, ist erst in den letzten Jahren in den gesellschaftlichen Diskurs gerückt und sukzessive gesetzlich angepasst worden. Einen ersten wichtigen Schritt hat die Hansestadt Lübeck in diese Richtung schon getan, mit dem 2019 herausgebrachten **Leitfaden für gendersensible Sprache bei der Hansestadt Lübeck**, der eine Handreichung für eine inklusive, nicht-binäre Schreibweise für die Stadtverwaltung darstellt.

Seit einigen Jahrzehnten bereits ist in den meisten Teilen der Gesellschaft die Erkenntnis angekommen, dass die Zuschreibungen und Merkmale der Geschlechter durch Sozialisierung entstanden und somit nicht rein biologisch vorbestimmt sind. Daher sprechen wir vom „sozialen Geschlecht", welches nach wie vor wesentliche Prägung für fast alle Menschen ist. Mit anderen Worten: Diese Diskriminierungskategorie greift immer. Sie greift auch weitestgehend für die meisten transgeschlechtlichen, intergeschlechtlichen und nicht-binären Personen, da sie weiterhin von der Mehrheitsgesellschaft als weiblich oder männlich gelesen werden. Somit, wenn es um Gleichstellungsfragen geht, erfahren sie von außen oft dieselben, weiterhin bestehenden Benachteiligungen oder Bevorteilungen nach der dominierenden binären Geschlechtereinteilung.
Die Maßnahmen im vorliegenden Aktionsplan zielen darauf ab, mittels konkreter Aktivitäten diesen strukturellen Benachteiligungen von Frauen – und Männern – und denjenigen, die als solche beschrieben werden, aktiv entgegenzusteuern. Bei einigen Maßnahmen ist die Zielgruppe geschlechtsunspezifisch, beinhaltet dennoch den Gleichstellungsaspekt.
Dass transgeschlechtliche, intergeschlechtliche und nicht-binäre Menschen allein aufgrund ihres Geschlechts oder ihrer Geschlechteridentität diskriminiert und ausgegrenzt werden, steht außer Frage und muss gleichermaßen abgebaut werden. Die Empfehlung des Haupt- und Sozialausschusses an die Bürgerschaft, einen Aktionsplan Queeres Lübeck zu erarbeiten (der die geschlechtliche als auch die sexuelle Identität umfasst),[6] könnte nach Erstellung und Beschlussfassung künftig Synergien mit dem **Aktionsplan Gleichstellung** der Gleichstellungscharta eingehen.

5 Eigene Hervorhebung

6 Siehe Auftrag VO/2020/08766-01

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) verbietet Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, und hier sind alle Geschlechter inbegriffen. Benachteiligungen in der Gesellschaft bestehen jedoch nicht nur aufgrund des Geschlechts.

Das AGG benennt fünf weitere Diskriminierungsmerkmale, die es zu beseitigen gilt. Diese sind laut § 1 AGG neben dem Merkmal Geschlecht:

- rassistische Zuschreibung/ethnische Herkunft
- Religion/Weltanschauung
- Behinderung
- Alter
- sexuelle Identität

Auch die Hansestadt Lübeck setzt sich mit diesen Diskriminierungsformen auseinander und tritt für deren Bekämpfung ein. Die Hansestadt Lübeck hat:

- ein kommunales Integrationskonzept[7] und ein Forum für Migrant:innen[8];
- einen 10-Punkte-Aktionsplan gegen Rassismus und Diskriminierung[9], zu deren Umsetzung sich die Hansestadt Lübeck als Mitglied der Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus verpflichtet;
- einen Bürgerschaftsbeschluss, einen Aktionsplan zur Bekämpfung des Antisemitismus[10] zu erarbeiten;
- einen Beirat für Menschen mit Behinderung[11] und einen Rahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention[12];
- einen Beirat für Senior:innen[13];
- die bereits erwähnte Empfehlung des Haupt- und Sozialausschusses an die Bürgerschaft, einen Aktionsplan Queeres Lübeck zu erarbeiten[14].

Darüber hinaus ist die Hansestadt Lübeck als Arbeitgeberin Unterzeichner:in der „Charta der Vielfalt".[15] In dieser Rolle verpflichtet sie sich, ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden – unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft – zu schaffen.

Dass es zu einer Mehrfachdiskriminierung, Intersektionalität genannt, gegenüber einer Person aufgrund solcher Merkmale kommen kann und dieser entschieden entgegengewirkt werden muss, um echte Gleichstellung zu erzielen, ist auch Bestandteil der Charta.[16] Eine Mehrfachdiskriminierung wirkt sich verstärkt negativ auf die betroffene Person oder Personengruppe aus. So haben etwa Frauen mit Behinderung bis zum Erwachsenenalter zwei- bis dreimal häufiger sexualisierte Gewalt erfahren als Frauen im Bevölkerungsdurchschnitt.[17]

7 Kommunales Integrationskonzept
8 Forum für Migrant:innen
9 10-Punkte Aktionsplan
10 Siehe Bürgerschaftsbeschluss VO/2020/08734
11 Beirat für Menschen mit Behinderungen
12 Rahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
13 Beirat für Senior:innen
14 Siehe Auftrag VO/2020/08766-01
15 23 weitere Institutionen und Unternehmen sind in Lübeck der Charta der Vielfalt beigetreten, bundesweit sind es 4.763 (Stand: 20.07.2022).
16 Als Grundsatz und in Artikel 10 der Charta.
17 Vgl. Schröttle M, Hornberg C, Glammeier S, et al. Lebenssituation und Belastungen von Frauen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen in Deutschland – Kurzfassung. Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. 2012.

Eine Verzahnung mit den weiteren Diskriminierungsmerkmalen und eine konkrete Zusammenarbeit mit den Akteur:innen hier vor Ort existiert bereits und wird durch den **Aktionsplan Gleichstellung** intensiviert. Diese sind auch ganz praktisch bei der einen oder anderen Maßnahme durch ein jeweiliges Piktogramm leicht identifizierbar. Die Piktogramme verweisen also darauf, dass die Maßnahme – neben der Beseitigung von Benachteiligungen aufgrund des Geschlechts – das Haupt- oder Teilziel verfolgt, Benachteiligungen aufgrund anderer Diskriminierungsmerkmale nach dem AGG zu beseitigen.

Rassistische Zuschreibung/ ethnische Herkunft | **Religion/ Weltanschauung** | **Behinderung** | **Alter** | **Sexuelle Identität**



Abb. 1: Darstellung der Diskriminierungsmerkmale als Piktogramme

3. Prozessverlauf in Lübeck: Von der Unterzeichnung der Charta zum ersten Aktionsplan

Nach dem Beschluss der Lübecker Bürgerschaft, der Gleichstellungscharta beizutreten, folgte die Unterzeichnung der Charta am 20. Dezember 2019 durch den Bürgermeister.
Für die Entwicklung eines Aktionsplans zur Umsetzung der Charta stellte das Lübecker Frauenbüro zunächst ein Beteiligungsformat auf. Die Einbindung mehrerer Akteur:innen während der Entstehung und Umsetzung des Aktionsplans ist laut Charta vorgesehen und dadurch integraler Bestandteil und wichtiger erster Schritt hin zur Umsetzung der Charta.[18]

Mit dem Neujahrsempfang „Mit der Charta ins Neue Jahr“ am 18. Januar 2020 im Lübecker Rathaus fand eine feierliche Auftaktveranstaltung statt, an der 120 Personen teilnahmen. Hier wurde der „Fahrplan“ für Lübeck zur Umsetzung der Charta der Öffentlichkeit vorgestellt. Der „Fahrplan“ sah ursprünglich vor, den Aktionsplan der Bürgerschaft bis zum Sommer 2021 zur Beschlussfassung vorzulegen.

18 Teil II (3) der Charta: „Jede/r Unterzeichner/in holt eine Vielzahl von Meinungen ein, bevor der Gleichstellungs-Aktionsplan angenommen wird […].“



Abb. 2: Auftakt Neujahrsempfang am 18. Januar 2020



Abb. 4: Workshop mit Bürger:innen am 6. März 2020



Abb. 3: Auftakt Neujahrsempfang – Erstes Brainstorming im Lübecker Rathaus



Abb. 5: Workshop mit Bürger:innen – Ideenentwicklung in Kleingruppen

Durch die Covid-19-Pandemie kam der Prozess jedoch ins Stocken. Gerade rechtzeitig davor fand noch am 6. März 2020 der erste, größte, Beteiligungsworkshop statt. An der Veranstaltung für Bürger:innen nahmen mehr als 80 Personen teil, die vielfältige Themen und Projektideen einbrachten. Die Arbeitsergebnisse und Ideensammlung der Teilnehmer:innen waren Grundlage für die daraus entwickelten sechs Handlungsfelder dieses **Aktionsplans Gleichstellung**.[19]

Ein, Covid-19-bedingt, ergänztes Beteiligungsformat gab es von August bis September 2020: eine vierwöchige Online-Befragung. Bürger:innen waren eingeladen, die Ergebnisse des ersten Beteiligungsworkshops nach den Maßnahmen zu bewerten, die ihrer Ansicht nach am ehesten das Thema Gleichstellung von Frauen und Männern befördern. Ziel war insbesondere, den „Schwung" des Auftakt-Workshops nicht durch die Pandemie zu verlieren. Es nahmen 585 Bürger:innen an der Umfrage teil, die insgesamt 764 Anregungen in Form von Kommentaren einreichten.[20]

19 Dokumentation des Workshops mit Bürger:innen am 6. März 2020 [20.07.2022].

20 Ergebnisse der Online-Umfrage [20.07.2022]

Der zweite Beteiligungsworkshop am 29. September 2020 in Präsenz versammelte 30 Stakeholder:innen und lud zu einem Brainstorming für die Einholung konkreter Maßnahmenideen für die sechs Handlungsfelder. Die Gruppe setzte sich u. a. aus Vertreter:innen von Gewerkschaften, städtischen Gesellschaften, Frauenprojekten, der Kirche, den Hochschulen, dem Jobcenter und der Arbeitsagentur zusammen.



Abb. 6: Workshop mit Stakeholder:innen am 29. September 2020



Abb. 7: Workshop mit Stakeholder:innen – Entwicklung konkreter Ideen für Maßnahmen

Der dritte und letzte Beteiligungsworkshop schließlich, zu dem Mitarbeitende aus den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung geladen waren, wurde – pandemiebedingt mehrfach verschoben – am 28. Januar 2022 online durchgeführt. Hier wurden die Ideen für Maßnahmen aus den ersten beiden Workshops aufgegriffen und mit eigenen konkreten Initiativvorschlägen ergänzt.

Als Ergebnis sind insgesamt 52 konkrete Maßnahmen mit definierten Handlungsschritten und Zielen für den ersten Lübecker **Aktionsplan Gleichstellung** zustande gekommen, die den sechs Handlungsfeldern zugeordnet wurden. Der 1. Lübecker **Aktionsplan Gleichstellung** ist auf zwei Jahre angelegt, im dritten Jahr erfolgt eine Evaluierung der Umsetzung der Maßnahmen als Grundlage für die Fortschreibung zum 2. **Aktionsplan Gleichstellung**. Der Prozess wird federführend vom Frauenbüro begleitet.

> „Der Beteiligungsprozess hat die Einbeziehung aller ermöglicht, die sich einbringen wollten und somit ein großes Spektrum an fachlicher Expertise einbeziehen können. Dies hat Türen für wichtige Diskussionsprozesse geöffnet und eine Grundlage für weitere notwendige Auseinandersetzungen geschaffen.
>
> Catharina Strutz-Hauch,
> Koordination KIK-Netzwerk bei häuslicher Gewalt

4. Sechs Handlungsfelder

Der Aktionsplan ist ein konkreter Arbeitsplan. Im Mittelpunkt stehen die einzelnen Maßnahmen, die es umzusetzen gilt. Er beinhaltet keine umfassende Bestandsaufnahme zur Situation der Gleichstellung in Lübeck. Weder ist Zweck des Aktionsplans, alle Artikel der Charta abzudecken – dies wäre kaum möglich und wird auch nicht von der Charta gefordert –, vielmehr setzt der Aktionsplan Prioritäten für unsere Stadt nach den ermittelten Handlungsbedarfen aufgrund der Beteiligung.
Der vorliegende Aktionsplan definiert die wichtigsten strategischen Handlungsfelder für die Bekämpfung von Gleichstellungsdefiziten auf kommunaler Ebene Lübecks. Diese sind:

I. Parität/Beteiligung
II. Geschlechterstereotype abbauen
III. Gut und frei Leben ohne Gewalt
IV. Gute Arbeit existenzsichernd
V. Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen
VI. Ressourcen geschlechtergerecht verteilen

Die Handlungsfelder werden im folgenden Abschnitt allgemein erläutert und in ihrer Bedeutung für Lübeck veranschaulicht. Jedem Handlungsfeld sind Maßnahmen zugeordnet.
Die benannten Ziele und Maßnahmen zeigen die vielfältigen Bemühungen der Hansestadt Lübeck zur Gleichstellung von Frauen und Männern:

- durch die Entwicklung neuer Ideen und neuer Konzepte
- durch die Fortführung bestimmter Programme und Arbeitszusammenhänge.

Mit dem **Aktionsplan Gleichstellung** werden also in Lübeck Aktivitäten fortgesetzt, intensiviert oder auch erst begonnen.
Darüber hinaus beinhaltet der Aktionsplan Maßnahmen, die nur indirekt im Einflussbereich der Verwaltung stehen. Hier kommt es auf die Zusammenarbeit mit Institutionen, Verbänden und anderen Akteur:innen an.
Einige Maßnahmen sind, die sechs Handlungsfelder betreffend, themenübergreifend; hier werden sie ihrem Haupthandlungsfeld zugeordnet.

I. Parität/Beteiligung – Gute Entscheidungen für Lübeck mit 50 % Frauen



Eine der wirksamsten Formen, Gleichstellung und Gleichberechtigung zu erzielen, ist die der Beteiligung. Anhand einer repräsentativen Vertretung der Geschlechter in den politischen Entscheidungsprozessen (Parität) und anderen Gremien soll erreicht werden, dass die Belange von beiden Geschlechtern ausreichend Gehör finden und die Entscheidungsträger:innen direkten Einfluss auf entsprechende Gestaltungsbereiche nehmen können. Denn es zeigt sich immer wieder, dass das Interesse, Problembewusstsein oder der politische Wille, Dinge zu verändern, tendenziell von der eigenen Betroffenheit motiviert wird.[21]

Parität ist einerseits ein Ziel der Gleichstellung und darüber hinaus ein Mittel zur Gleichstellung. Gerade in dieser Hinsicht hat Lübeck Aufholbedarf: Im bundesweiten Vergleich, im vierten „Genderranking deutscher Großstädte 2017"[22], bildet sie fast das Schlusslicht: Gemessen an dem Anteil weiblicher Ratsmitglieder, Dezernatsleitungen, Ausschussvorsitzenden und Bürgermeister:innen lag die Hansestadt Lübeck auf Platz 61 von insgesamt 73 Plätzen.
In der Lübecker Bürgerschaft werden die kommunalpolitischen Entscheidungen aktuell von 13 Frauen (26,5 %) und 36 Männern getroffen. Im Vergleich der kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein liegt Lübeck mit dem geringen Frauenanteil hinter Kiel (39 %) und Flensburg (34,9 %).[23]

21 „Männer und Frauen sind gleichberechtigt" – so lautet Artikel 3, Absatz 2 des Grundgesetzes (GG). Ohne das Engagement der vier Frauen im Parlamentarischen Rat (der „Mütter des Grundgesetzes") und der vielen Frauen, die sich in der Öffentlichkeit für die volle Gleichberechtigung starkmachten, wäre es zu dieser Formulierung nicht gekommen. Studien zeigen zudem, dass Politikerinnen zur Stärkung der Position von Fraueninteressen beitragen, vgl. bspw. L Wängnerud, Women in Parliaments – Descriptive and Substantive Representation. Annual Review of Political Science. 2009. Vol. 12:51-69.

22 Vgl. L Holtkamp; E Wiechmann, M Buß, Genderranking deutscher Großstädte 2017. Heinrich-Böll-Stiftung. 2017.

23 Vgl. Gender Monitoring 2018: Daten und Fakten zur Situation von Frauen und Männern in Lübeck. Frauenbüro der Hansestadt Lübeck. 2019. S.6. Abb. 1.3.1.

Von aktuell elf Fraktionen in der Lübecker Bürgerschaft haben drei Fraktionen einen weiblichen Fraktionsvorsitz.[24] 13 Ausschüsse hat die Bürgerschaft, nur einer wird von einer Frau geleitet. Zwar finden sich für Fachbereichsleitungen der Stadtverwaltung drei Senatorinnen neben einem Senator; bei den städtischen Gesellschaften hingegen gibt es bei 13 Mehrheitsgesellschaften nur eine weibliche Geschäftsführung.
Schon diese wenigen Zahlen führen vor Augen, dass der Einfluss von Frauen an politischen Entscheidungen deutlich gestärkt werden muss. Nicht zuletzt deshalb wird in der Hansestadt Lübeck Wert darauf gelegt, wo möglich, Entscheidungs- und Beteiligungsgremien geschlechterparitätisch zu besetzen – z. B. den Beirat für Senior:innen, den neuen Digitalbeirat oder in den städtisch entsandten Aufsichtsräten kommunaler Gesellschaften durch konsequente Umsetzung des § 15 GStG.

Um gleichberechtigte politische Teilhabe zu ermöglichen, müssen sich auch die Rahmenbedingungen ändern. Dazu gehört: eine andere Sitzungs-, Gremien- und Diskussionskultur, zum Beispiel durch Flexibilisierung der Sitzungszeiten (u. a. auch digital) oder durch Kinderbetreuungsangebote während der Gremiensitzungen.
Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zielen darauf ab, Frauen das Thema Kommunalpolitik näherzubringen und sie darin zu bestärken, sich auf lokaler Ebene einzubringen – und dafür auch entsprechende Strukturen zu schaffen.

> „Wir als Prozessmanager:innen der Hansestadt Lübeck erhoffen uns von einer stetigen Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten eine ganzheitliche Sicht auf die Verwaltungsprozesse, die allein von der Fachlichkeit nicht gewährleistet werden kann.
>
> Yannik-Andre Leinert und Janine Martin, Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie der Hansestadt Lübeck

> „Die Gerechtigkeit zwischen den Geschlechtern geht uns alle an. Unser Thema „Mitbestimmung“ ist ein wesentlicher Bestandteil einer gerechteren Welt und Voraussetzung für eine funktionierende Demokratie.
>
> Hendrik Große-Homann, Willy-Brandt-Haus Lübeck

24 Stand: April 2022.

HANDLUNGSFELD I			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
1.1.	Frauenpolitische Rathausführungen mit kommunalpolitischem Inhalt	1.160 Frauenbüro	aus Etat 1.160
1.2.	Veranstaltungen zur Parität, Frauen in der Kommunalpolitik	1.160 Frauenbüro	aus Etat 1.160
1.3.	Kinderbetreuung während kommunaler Gremiensitzungen – Erstellung eines Vorschlags	1.100 Büro der Bürgerschaft	Mehrbedarf in der Haushaltsplanung
1.4.	Geschlechterparitätische Besetzung des Beirats Lübeck Digital	1000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	kostenneutral
1.5.	Mehrsprachiges Glossar mit Begriffen aus den Bereichen bürgerschaftliches Engagement und kommunalpolitische Teilhabe	1.160 Frauenbüro	Kosten noch unbeziffert
1.6.	„Wir machen das!“ Social Media-Kampagne zu „Mitbestimmung“	Willy-Brandt-Haus Lübeck	durch Willy-Brandt-Haus Lübeck
1.7.	Gesicherte Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten in Prozessbeschreibungen innerhalb der Stadtverwaltung	1.000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	Lfd. Haushalt
1.8.	Erhöhung des Anteils an Mädchen und Frauen, die Mitglied in einem Sportverein sind	4.401 Schule und Sport	im Sportentwicklungsplan veranschlagt und ergänzende Spenden-/ Fördermittel
1.9.	Mehrtägiges Festival „MARIA FEMINISTA“ in 2024	St. Marien und Ev. Frauenwerk	Kirchenkreismittel, Spenden, Eintrittsgelder, Stiftungsgelder
1.10.	Stärkung der (Selbst-)Kompetenzen von Frauen im Stadtteil durch verschiedene Angebote	4.513.4 Nachbarschaftsbüros	diverse Fördermittel (s. Maßnahme)
1.11.	„Wir erkunden die Stadt“ – Kulturpolitische Angebote für Frauen im Einzugsgebiet der Nachbarschaftsbüros (NBBs) der Hansestadt Lübeck	4.513.4 Nachbarschaftsbüros	u.a. durch Projekt „Demokratie leben"

II. Geschlechterstereotype abbauen: Frauen können alles – Männer auch





> Bei der Berufsorientierung und -wahl sollten Geschlechterklischees keine Rolle mehr spielen – ein unterstützungswertes Ziel des Aktionsplans.
>
> Antje Gerdau, Handwerkskammer Lübeck und Melanie Urban, Industrie- und Handelskammer zu Lübeck

Auch wenn der Vater mit Kinderwagen und die Busfahrerin inzwischen zum gängigen Stadtbild gehören, halten sich klischeehafte Vorstellungen von „typisch männlich“ und „typisch weiblich“ in unser aller Köpfe weiterhin hartnäckig. Weil wir uns unserer Denk- und Verhaltensmuster oft wenig bewusst sind, nehmen wir unreflektiert überalterte Rollenannahmen auf und geben sie weiter. Das zementiert die ungleiche Behandlung der Geschlechter.

Ein Aufbrechen aus diesem Korsett erweitert unsere Entfaltungsmöglichkeiten. Aber noch werden wir dabei mit größeren Hürden konfrontiert, z. B. wenn ein Vater für eine längere Phase in die Elternzeit gehen oder in Teilzeit arbeiten möchte. Auch das Berufswahlverhalten von Mädchen und Jungen ist nach wie vor stark von Rollenstereotypen geprägt. Dies engt die Handlungsoptionen beider Geschlechter ein und Karrierechancen in den jeweils untypischen Arbeitsbereichen werden nicht genutzt. Dabei benötigen Unternehmen aufgrund des Fachkräftemangels gerade alle Talente, ganz gleich ob männlich, weiblich oder divers. Die Geschlechterstereotypisierung fängt sehr früh, lange vor der Berufswahl, an, schon mit der frühkindlichen Erziehung. Die Forschungen zeigen, dass z. B. Schwierigkeiten von Jungen in Schulen vor allem vom Alter und der sozialen Schicht abhängigen Inszenierungen einer bildungsfernen, mit Bildungsanstrengungen nicht verträglichen Männlichkeit beruhen. Die Stilisierung von Fachkulturen (z. B. bei naturwissenschaftlich-technischen Fächern, Informatik, Mathematik) als „männlich“ hat auf Mädchen eine abschreckende Wirkung.[25]

25 Vgl. Neue Wege – Gleiche Chancen, Gleichstellung von Frauen und Männern im Lebensverlauf, Sachverständigenkommission zur Erstellung des Ersten Gleichstellungsberichtes der Bundesregierung, Januar 2011.

> In den Lübecker allgemein- und berufsbildenden Schulen werden ca. 30.000 Schüler:innen beschult, so dass Aktionen zur Geschlechtergerechtigkeit eine breite Zielgruppe erreichen.
>
> Nicole Maas, Abteilungsleiterin Bildungsmanagement, Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck

Geschlechterstereotype sorgen auch dafür, dass Mädchen nicht von ihrem Bildungsgewinn, also dass sie in der Schule erfolgreicher sind, profitieren.
Eine Veränderung der Rollenstereotype bedarf auch besserer Verdienstmöglichkeiten in den typischen Frauenberufen (siehe auch Handlungsfeld IV), denn alle helfenden Berufe, oder Berufe in der Pflege und/oder Pädagogik, sind im Vergleich zur Ausbildungsdauer und den Anforderungen männlich dominerter Berufe nach wie vor stark unterbezahlt und somit weniger attraktiv.[26]
Das geschlechtsspezifische Berufswahlverhalten lässt sich auch in Lübeck an Zahlen ablesen:
Von den fünf berufsbildendenden Schulen gingen auf die Emil-Possehl-Schule (Berufsschule insbesondere für technische Ausbildungsberufe, Agrar, Bau, Elektro, Metall, Holz, KFZ) 2020/21 nach wie vor zu 89,5 % Jungen. Genau umgekehrt verhält es sich bei der Dorothea-Schlözer-Schule (Berufsschule für Ausbildungsberufe in den Bereichen Ernährung, Gesundheit, Sozialwesen); hier lag der Mädchenanteil bei 82,4 %. An den anderen Schulen ist das Verhältnis ausgeglichener.[27] Zum Wintersemester 2021/22 waren an der Technischen Hochschule Lübeck 32 % der Studierenden weiblich.[28]

Um Orientierung bei der Berufswahl in allen Berufsfeldern zu geben und vor allem auch die geschlechtsuntypischen Berufe kennenzulernen, bieten auch in Lübeck Unternehmen und Institute seit Jahren an den Aktionstagen Girls' Day und Boys' Day Einblick. Zu diesem Anlass und in den hier aufgeführten Maßnahmen können Mädchen und Frauen sich mit MINT[29]-Berufen vertraut machen. Schulungen von Erzieher:innen oder Informationsveranstaltungen für pädagogische Fachkräfte sind Maßnahmen der letzten Jahre, die im Rahmen des Aktionsplans weiterentwickelt werden sollen. Auch starke Vorbilder prägen junge Menschen, deshalb sind auch mehrere Maßnahmen zur Sichtbarmachung von Vorbildern geplant.

26 Vgl. ebd.
27 Vgl. Schulstatistik der Berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck 2020/21. Bildungsbericht der Hansestadt Lübeck. 2021.
28 Technische Hochschule Lübeck: Zahlen, Daten, Fakten [20.07.2022].

29 MINT steht für: **M**athematik, **I**nformatik, **N**aturwissenschaft und **T**echnik.

HANDLUNGSFELD II			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
2.1.	Fach- und Kinderbücher zum Thema Geschlechterrollenstereotype vorhalten und leicht verfügbar machen	4.416 Stadtbibliothek Lübeck	Regelansatz Stadtbibliothek
2.2.	Genderidentität-Projekte in Schulen	4.401 Schule und Sport	Aus Projektmittel Schulsozialarbeit, weitere Mittel noch zu klären
2.3.	Förderung der Gender-Identität in der Schulsozialarbeit	4.401 Schule und Sport	Regelansatz
	Geschlechterparitätische Besetzung des Beirats Lübeck Digital	1000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	kostenneutral
2.4.	Schulung von VHS-Dozent:innen zum Thema „Gender und Geschlechterrollenstereotype“	4.403 VHS Lübeck	Ggf. über Fördermittel
2.5.	MINT4girls Lübeck – Mädchen für Technik begeistern!	Bildungswerk der Wirtschaft für Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.	durch Nordmetall, AGV Nord und Agentur für Arbeit
2.6.	Girls´ Day bei der Hansestadt Lübeck	1.110.22 Personal	Lfd. Haushalt
2.7.	„MINT Girls 4 Future“ – Pilotveranstaltung zu MINT-Ausbildungsberufen in Lübecker Unternehmen am Girls’ Day	Gleichstellungsbeauftragte Stadtwerke Lübeck	über beteiligte Bereiche/ Firmen
2.8.	„JuniorCampus – FRAGEN, FORSCHEN UND BEGREIFEN!“ MINT-Nachwuchsförderung an der Technischen Hochschule Lübeck	Team Junior Campus der TH Lübeck	TH-Mittel
2.9.	Women in INnovation – Erhöhung der Sichtbarkeit von innovativen Frauen in Wissenschaft und Wirtschaft in Schleswig-Holstein (WINnovation)	Hanse Innovation Campus GmbH	durch BMBF
2.10.	Erstellung eines Inputs für das städtische Intranet zu „Gleichstellung für Führungskräfte“	1.160 Frauenbüro	aus Etat 1.160
2.11	Weibliche Vorbilder sichtbar machen I: Kalender	1.160 Frauenbüro	aus Etat 1.160 und ergänzend Suche nach Sponsoring
2.12	Weibliche Vorbilder sichtbar machen II: Nach Frauen benannte Straßen in Lübeck	1.160 Frauenbüro	aus Etat 1.160 und ergänzend Suche nach Sponsoring
2.13.	Eine laufende Geschichte! – Öffentlichkeitsaktion mit bedruckten Beuteln	Autonomes Frauenhaus Lübeck	Akquise von Fördergeldern und Etat 1.160

III. Gut und frei leben ohne Gewalt



> Jede soll meine Geschichte kennen, denn über dieses Wissen kann vieles verändert werden.
>
> Bewohnerin des Autonomen Frauenhauses Lübeck

Frauen sind verhältnismäßig oft von zwei Arten von Gewalt bedroht: sexualisierte Gewalt und häusliche Gewalt. Schätzungsweise jede dritte Frau in Deutschland, unabhängig von Alter oder sozialer Herkunft, hat in ihrem Leben mindestens einmal solche Gewalt erfahren.[30] Bei jeder vierten Frau ist der Täter der Partner oder Ex-Partner.

Lübeck weist seit Jahren durchgehend die höchsten Opferzahlen von häuslicher Gewalt im Land Schleswig-Holstein auf.[31] 2021 gab es in Lübeck 672 Polizeieinsätze, Tendenz leicht steigend.[32] Während der Covid-19-Pandemie sind die gemeldeten Zahlen nicht deutlich gestiegen, jedoch geht die Polizei von einer noch höheren Dunkelziffer aus.[33]

Die Hansestadt Lübeck hat ein etabliertes breites Netzwerk bestehender Hilfeangebote für Frauen, die von Gewalt betroffen oder bedroht sind. Diese Frauenfacheinrichtungen haben sich in den letzten Jahrzehnten wirkungsvoll vernetzt: z. B. durch die Zusammenarbeit im Netzwerk „Koordinations- und Interventionskonzept bei häuslicher Gewalt“ (KIK-Netzwerk bei häuslicher Gewalt in Trägerschaft des Frauennotrufs), um Schutz und Hilfe in diesem Zusammenhang anzubieten. Der sich neu konstituierende Kommunale Präventionsrat der Hansestadt Lübeck hat auch das Thema sexualisierte Gewalt im Blick. In Lübeck sind somit bereits Beratungs- und Vernetzungsstrukturen vorhanden, die sich auch mit den Anforderungen der Istanbul-Konvention[34] auf kommunaler Ebene auseinandersetzen können.
Der Lübecker Aktionsplan Gleichstellung verzahnt hier die Verpflichtung zur kommunalen Umsetzung

30 Vgl. Pressemitteilung des BMFSFJ vom 25.11.2019 [20.07.2022].
31 Zumindest basierend auf das Hellfeld, welches vom Anzeigeverhalten beeinflusst wird. Vgl. Bericht der Polizeidirektion Lübeck, polizeiliche Kriminalstatistik für das Jahr 2021,S. 16f.
32 Im Vergleich: 2020 waren es 647 Opfer, 2019: 624 Opfer.
33 Vgl. Bericht der Polizeidirektion Lübeck für das Jahr 2021, S. 17.
34 Übereinkommen des Europarats zur Verhütung und Bekämpfung von Gewalt (Istanbul-Konvention - IK). In Deutschland ist die IK am 1. Februar 2018 in Kraft getreten.

der Istanbul-Konvention durch erste konkrete Maßnahmen, allerdings noch ohne einen systematischen und umfassenden Blick auf das Thema, der noch folgen muss.
Neben der Stärkung dieser Strukturen vor Ort zielen die in diesem Handlungsfeld aufgestellten Pilotprojekte, Präventionsmaßnahmen und Kampagnen darauf ab, die Gewalt gegen Frauen, die Bedrohung durch Gewalt und die sexuelle Belästigung im öffentlichen, privaten und digitalen Raum anzugehen, sei es am Arbeitsplatz, in der Schule oder in den eigenen vier Wänden.

> „Präventionsangebote für Schulen und betriebliche Ausbildungsgruppen sind ein wichtiges Element des Schutzes vor geschlechtsspezifischer Diskriminierung, sexualisierter und häuslicher Gewalt. […] Derzeit erreichen die bestehenden Angebote nur einen Bruchteil aller Schüler:innen und Auszubildenden Lübecks.
>
> Anne Heynatzky, Frauen*notruf Lübeck

HANDLUNGSFELD III			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
3.1.	Aufstellung eines Gewaltschutzkonzeptes bei freien Trägern	2.500 Soziale Sicherung	aus dem vertraglich vereinbarten Budget der jeweiligen Träger (mit-)finanziert.
3.2.	Wegweiser für einen niedrig-schwelligen Zugang zu bestehenden Beratungsstellen gegen Rassismus und Diskriminierung	2.000.2 Stabsstelle Integration	durch Kommunales Integrationskonzept
3.3	Stärkung des Netzwerks für Migrantinnen in Beratungssituationen	2.000.2 Stabsstelle Integration	durch komm. Integrationskonzept, Förderrichtlinie Teilhabe und Zusammenhalt
3.4.	Projekt „Campus Inklusive"	TH Lübeck	TH-Mittel
3.5.	Ausbau schulischer Präventionsarbeit zum Schutz vor (sexualisierter) Gewalt und Belästigung	Frauennotruf	Angestrebt durch Fördermittel
3.6.	Schulprojekttag „Geschlechterstereotype, Vorurteile und sexuelles Mobbing“	biff e. V.	Akquise von Fördermitteln
3.7.	Sensibilisierung Ehrenamt zum Thema „Sexismus"	2.000.4 Koordinierung Ehrenamt	Angestrebt durch Fördermittel
3.8.	„Zwischen Flirt und Belästigung“ Präventionsangebot zum Schutz vor sexueller Belästigung am Arbeitsplatz	Frauennotruf	Finanzierung noch nicht geklärt
3.9.	„Sicher.Feiern.Lübeck“ Präventionsangebot zum Schutz vor sexualisierter Gewalt im Partykontext	Frauennotruf	Fördermittel
3.10.	Postkarten-Aktion „Carry me home!“	Autonomes Frauenhaus Lübeck/Frauenhaus Hartengrube der AWO	aus Etat 1.160
3.11.	Modellhaus für das FHK-Projekt „Digitale Gewalt“: Frauenhaus Hartengrube	Frauenhaus Hartengrube	durch BMFSFJ
3.12.	Angsträume in Lübeck minimieren	5.660 Stadtgrün und Verkehr	lfd. Haushalt

IV. Gute Arbeit existenzsichernd



Vielfach sind die beschriebenen Rollenstereotype und Rollenaufteilungen, die mit schlecht bezahlten sogenannten Frauenberufen, Teilzeitarbeit und geringfügiger Beschäftigung in Verbindung stehen, die Hauptursachen dafür, dass Armut überproportional weiblich ist. Aber auch bei gleicher und gleichwertiger Arbeit gibt es in der Praxis laut offizieller Statistik eine ungleiche Bezahlung zwischen den Geschlechtern.[35]
In Lübeck ist die Zahl der Frauen in erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungen in den letzten Jahren gestiegen, sie erhalten jedoch im Schnitt fast ein Drittel (31%) weniger Lohn als Männer. Dieser sogenannte Gender Pay Gap zieht das erhöhte Risiko von Altersarmut nach sich (Gender Pension Gap). Vor allem im Alter zwischen 30 und 64 Jahren sind nach wie vor wesentlich mehr Frauen als Männer geringfügig beschäftigt. Vollzeitbeschäftigte Frauen in Lübeck verdienen im Schnitt 8 % weniger als vollzeitbeschäftigte Männer. Der Durchschnittsverdienst von Frauen in Lübeck liegt wesentlich unter dem von Frauen in Kiel und leicht unter dem Bundesschnitt.[36]
Der seit 2005 in Lübeck existierende Arbeitskreis „Chancen für Frauen“ vernetzt die Agentur für Arbeit, das Jobcenter, die Beratungsstellen und (Weiter-)Bildungsträger, Anbieter:innen von Kinderbetreuung und das Frauenbüro zum Austausch über frauenspezifische Fragen, Probleme und Angebote rund um das Thema Beschäftigung.
Die Maßnahmen in diesem Aktionsplan wollen den Zugang zum Einstieg, Aufstieg und Wiedereinstieg in den Beruf verbessern, vor allem für Menschen in bestimmten Lebens- und Altersphasen. Darüber hinaus werden die städtischen Gesellschaften dahingehend überprüft, ob Arbeitsbedingungen gleichberechtigt ausgerichtet sind, beispielsweise die Entgeltgleichheit auf Grundlage der Gemeindeordnung und dem Entgelttransparenzgesetz.

35 Der bereinigte Gender Pay Gap liegt bei 6%. Hier sind die Verdienstunterschiede herausgerechnet, die auf strukturelle Unterschiede zwischen den Geschlechtern zurückzuführen sind, wie Unterschiede bei Berufen oder Beschäftigungsumfang. Quelle: Statistisches Bundesamt [20.07.2022].

36 Vgl. Gender Monitoring 2018: Daten und Fakten zur Situation von Frauen und Männern in Lübeck. Frauenbüro der Hansestadt Lübeck, S.55, Abb. 3.36 b. 2019.

> Das Thema Gleichstellung bzw. Diversity wird für die Bindung und Gewinnung von Fachkräften immer wichtiger. Sind ein Standort und die dortigen Unternehmen in diesem Bereich gut aufgestellt, kann das letztlich ein entscheidendes Kriterium für eine Fachkraft sein, sich für die Stadt als Arbeitsort zu entscheiden oder auch dort zu bleiben. Aus diesem Grund zahlt der Aktionsplan auch positiv auf die Fachkräftegewinnung und -bindung ein.
>
> Laura Gröger, Projektleiterin Fachkräftemarketing, Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

HANDLUNGSFELD IV			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
4.1.	Prof:Me – Mentoring für Professorinnen und solche, die es werden wollen	Zentrale Gleichstellungsbeauftragte/TH Lübeck	Bund-Land Professorinnenprogramm
4.2.	Schulung zu Gleichstellung & Empowerment von Frauen für Mitarbeiter:innen von Bildungsträgern und Coaches	1.160 Frauenbüro	Über IQ Förderprogramm
4.3.	Zweiter Bericht nach § 1 Abs. 1 a Gemeindeordnung (GO) zu den Maßnahmen zur Verwirklichung des Grundrechts der Gleichberechtigung von Frauen und Männern in städtischen Gesellschaften: Betrachtungszeitraum 2020 bis 2023	1.201 Bereich Haushalt und Steuerung, 1.201.5 Abteilung Beteiligungscontrolling	Aus den Ressourcen des Beteiligungscontrollings
4.4.	Lohngerechtigkeit im Unternehmen Lübecker Schwimmbäder prüfen	4.525 Lübecker Schwimmbäder	Lfd. Haushalt
4.5.	Berufsorientierung, Ausbildung und Nachwuchsförderung bei den Lübecker Schwimmbädern	4.525 Lübecker Schwimmbäder	Lfd. Haushalt
4.6.	Zukunftsatelier – ab 55 wird's (beruflich) bunt	Frauennetzwerk zur Arbeitssituation e.V.	ESF-Programm „Stärkung Teilhabe älterer Menschen"
4.7.	Integration von Aspekten familienfreundlicher Unternehmen in die geplante Unternehmensdatenbank für Lübecker Arbeitgebende	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	aus Etat 1.160

V. Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen … Arbeit und Kinder und Haushalt und Pflege vereinbaren können



Im Zusammenhang mit Partnerschaft, Elternschaft und der Verbindung von Sorgearbeit und Erwerbstätigkeit greifen geschlechtsspezifische Rollenzuschreibungen im Lebensverlauf von Frauen und Männern besonders stark.[37]
Der individuelle Handlungsspielraum wird – bewusst oder unbewusst – oft eingeschränkt. Dennoch hat sich die klassische Rollenverteilung stark verändert: Überwiegend in Teilzeit arbeitende Frauen wollen oft mehr, überwiegend in Vollzeit arbeitende Männer wollen inzwischen weniger arbeiten.[38] Bei Männern ist die Teilzeitquote in den letzten Jahren auch tatsächlich stetig angestiegen.[39]

Diese gesellschaftliche Veränderung bedeutet einen neuen, individuellen Aushandlungsprozess für Frauen und Männer in Partner- und Elternschaft. Nach wie vor betreuen überwiegend Mütter ihre Kinder. Von denjenigen, die 2018 in Lübeck Elterngeld bezogen, waren nur 22 % Männer. Dabei bezogen Mütter durchschnittlich 14 Monate, Väter 4,5 Monate Elterngeld.[40]
Das im Handlungsfeld IV erwähnte Netzwerk „Chancen für Frauen“ berät und unterstützt Frauen in Lübeck mit dem Ziel, ihre Zugangschancen auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern, u. a. auf der jährlich organisierten Messe „Arbeiten – aber wie?“. „Wie“ meint unter anderem: berufstätig zu sein und gleichzeitig die Rolle als Elternteil, Alleinerziehende:r oder Verantwortung für die Gesundheit und Pflege von Angehörigen zu übernehmen, zu berücksichtigen und mit der Erwerbstätigkeit vereinbaren zu können.

37 Vgl. Neue Wege – Gleiche Chancen, Gleichstellung von Frauen und Männern im Lebensverlauf, Sachverständigenkommission zur Erstellung des Ersten Gleichstellungsberichtes der Bundesregierung, Januar 2011.
38 Das sind die Ergebnisse einer 2021 veröffentlichten Studie des Ifo-Instituts im Auftrag der Bertelsmann-Stiftung.
39 Vgl. Sozialpolitik Aktuell des Instituts Arbeit und Qualifikation der Universität Duisburg-Essen, S. 2 [20.07.2022].
40 Vgl. Gender Monitoring 2018: Anhang. Frauenbüro der Hansestadt Lübeck, S.10, S.13. 2020.

Um Männer in ihrer Care-Arbeit zu bestärken, widmet sich z. B. eine Maßnahme im Aktionsplan einem Väter-Netzwerk für Beschäftigte der Stadtverwaltung. Um die Vereinbarkeit für alle Personen mit Care-Aufgaben zu verbessern, streben weitere Maßnahmen den Ausbau der Ausbildung in Teilzeit, den Ausbau der Kinderbetreuung und den Aufbau einer Entlastungshilfe für Alleinerziehende im Alltag an.

> „Ich bin beim Aktionsplan Gleichstellung dabei, weil mir die Vereinbarkeit von Frau und Beruf ein wichtiges Anliegen ist.
>
> Gunda Lampe, Abteilungsleiterin,
> Bereich Personal der Hansestadt Lübeck

HANDLUNGSFELD V			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
5.1.	Ausbildung in Teilzeit stärken	IHK, HWK	Landesprojekt-förderungen
5.2.	Stadtverwaltung Lübeck: Ausbildung in Teilzeit	1.110.21 Personal	Lfd. Haushalt
5.3.	Aufbau eines Väter-Netzwerkes bei der Hansestadt Lübeck (Stadtverwaltung)	1.160 Frauenbüro	Lfd. Haushalt 1.160
5.4.	Kinderbetreuung für Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck	1.110.40 Personal	Lfd. Haushalt
5.5.	Deutsch für alle und „Mama lernt Deutsch“ mit „Mama lernt Deutsch … macht Schule“ und „Mama lernt Deutsch … goes digital“	4.403 VHS Lübeck	Possehl-Stiftung, Landesmittel
5.6.	Entlastung von Alleinerziehenden im Alltag – durch Vermittlung von ehrenamtlichen Helfer:innen	DKSB Ortsverband Lübeck e.V.	Durch DKSB

VI. Ressourcen geschlechtergerecht verteilen



Die Dienstleistungen der Hansestadt Lübeck müssen – insbesondere vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung der Kommunen – Frauen und Männern gleichermaßen zur Verfügung stehen bzw. von ihnen genutzt werden können. Das Handlungsfeld wurde in allen Beteiligungsformaten benannt – jedoch finden sich im 1. Aktionsplan Gleichstellung hierzu nur wenige konkrete Maßnahmen wieder.
Dennoch soll es als Handlungsfeld erhalten bleiben, da es ein wichtiger Merkposten für die Folgejahre werden wird. Die transparente Darstellung des kommunalen Haushaltes im Interaktiven Haushalt wird Analysen ermöglichen,[41] die auch Aussagen darüber zulassen, wie die kommunalen Finanzmittel Frauen und Männern Lübecks zugutekommen. Das Gender-Monitoring 2018 des Frauenbüros der Hansestadt Lübeck[42] zeigt, wo strukturelle Ungleichheiten zu unterschiedlichen Bedarfen für Frauen und Männer führen. Die, sicherlich noch ausbaufähigen, Daten bieten eine gute Grundlage, Handlungsansätze zu identifizieren, wo die Ressourcen nicht gleichermaßen zur Verfügung stehen.
Das Spektrum an möglichen Aktivitäten ist breit gefächert; es richtet sich in diesem Aktionsplan vornehmlich an benachteiligte Gruppen, die besonderen Zugang zu Ressourcen bedürfen, wie Menschen, die von Armut betroffen sind, Menschen mit Behinderung oder mit Migrationshintergrund.

41 Vgl. Kapitel 1 oben.

42 Gender Monitoring 2018: Daten und Fakten zur Situation von Frauen und Männern in Lübeck. Frauenbüro der Hansestadt Lübeck. 2019.

> Bis zur wirklichen Gleichstellung der Geschlechter müssen noch viele Schritte getan werden. Ich freue mich, wenn die VHS Lübeck durch ihre Maßnahmen und ihre Reichweite zum Erreichen dieses wichtigen Zieles beitragen kann.
>
> Christiane Wiebe, Leiterin der Volkshochschule Lübeck

> Wenn es uns gelingt, den Organisationsgrad von Frauen in den Sportvereinen zu erhöhen, haben wir eine Win-win-Situation: mehr Bewegung und bessere Gesundheit für Frauen und Mädchen und mehr Mitglieder (vielleicht sogar mehr Ehrenamtliche) für die Sportvereine.
>
> Anja Künzel, Sportentwicklungsplanerin, Bereich Schule und Sport der Hansestadt Lübeck

HANDLUNGSFELD VI			
Nr.	**Titel der Maßnahme**	**Federführung**	**Finanzierung**
6.1.	Zugang von Frauen und Mädchen zu digitalen Endgeräten und digitaler Bildung	1.160 Frauenbüro mit Computerschule und Frauenprojekten	Förderung in Abstimmung
6.2.	Ausbau von Sport- und Bewegungsangeboten, die speziell Mädchen und Frauen ansprechen	4.401 – Schule und Sport	Im Sportentwicklungsplan veranschlagt
6.3.	VHS-Veranstaltungsangebote zu geschlechterrelevanten Themen	4.403 VHS Lübeck	Lfd. Haushalt

5. Hinweise zu den Maßnahmen

Der vorliegende 1. **Aktionsplan Gleichstellung** für Lübeck besteht aus 52 Maßnahmen. Diese gehen einerseits auf stadtverwaltungsinterne Einheiten und andererseits auf externe Akteur:innen aus unterschiedlichsten Bereichen zurück, die vornehmlich auf der Grundlage der Ergebnisse des ersten Beteiligungs-Workshops Umsetzungsideen und -initiativen eingebracht haben und sich für die Durchführung ihrer Maßnahme hauptverantwortlich zeichnen. Diese Vielfalt spiegelt sich auch in den Maßnahmen wider.
Folglich stehen große Maßnahmen neben kleinen; laufende Programme neben einmaligen Aktionen; komplexe Unterfangen neben niedrigschwelligen Angeboten, die sich in Umfang und Ausmaß deutlich unterscheiden.
Für viele Akteur:innen ist die Involvierung in einem solchen Aktionsrahmen und -radius eine neue Erfahrung und zeigt die große Bereitschaft und die Ernsthaftigkeit, das Thema Geschlechtergerechtigkeit befördern zu wollen. Denn mit einer Maßnahme im Aktionsplan Gleichstellung dabei zu sein, bedeutet auch die Bereitschaft zu Transparenz und die Bereitschaft für einen gemeinsamen Lernprozess aller Beteiligten.
Maßnahmen brauchen für eine erfolgreiche Umsetzung neben Verantwortlichkeiten auch eine Zielsetzung mit Zeitschiene, Indikatoren und die notwendige Finanzierung.
Ein Großteil der Maßnahmen wird im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel umgesetzt und bedürfen keiner weiteren Bezuschussung. Einige Maßnahmen werden durch Sponsoring, Akquise von Zuschüssen, Einnahmen oder Landes- bzw. Bundesmitteln (mit-)finanziert. Andere wiederum bedürfen der Finanzierung – denn ein **Aktionsplan Gleichstellung** kann nicht ohne konkrete Budgetmittel auskommen; Gleichstellung gibt es selten zum Nulltarif.

Mithilfe von Indikatoren sollen die Fortschritte während und nach der Umsetzung der Maßnahmen messbar gemacht werden. Sie dienen den Verantwortlichen und Kooperationspartner:innen der jeweiligen Maßnahme als Richtschnur, um die Erreichung des selbstgesetzten Ziels im Fokus zu behalten – und ermöglichen für die Laufzeit des 1. Aktionsplans die Entwicklung eines abgestimmten Indikatoren-Sets.

Die Zielgruppen der Maßnahmen sind sehr unterschiedlich. Es gibt durchaus Maßnahmen, die sich an alle Geschlechter richten. Der Gleichstellungsaspekt ergibt sich hier aus dem thematischen Kontext, wenn es etwa um die Vereinbarkeit von Care-Aufgaben und Beruf geht oder darum, mit Genderstereotypen aufzuräumen. Bei anderen Maßnahmen wiederum liegt der Hauptfokus nicht auf Gleichstellung; sie beinhalten jedoch für die Geschlechtergerechtigkeit relevante Gesichtspunkte, vornehmlich Maßnahmen mit Bezug zur Intersektionalität.
Ebenso variieren die Laufzeiten der einzelnen Maßnahmen. Einige

- sind im laufenden Programm und werden mit ihrer Aufnahme in den Aktionsplan stärker verankert und verzahnt;
- sind zwischen Beitritt zur Charta und Verabschiedung des Aktionsplans bereits gestartet, da der Beitritt zur Charta die entsprechende Dynamik entfaltet hat;
- beginnen erst nach Beschlussfassung des Aktionsplans;
- sind kurzfristig und/oder mittelfristig angelegt, sodass nach Beendigung der Laufzeit des ersten Aktionsplans eine endgültige bzw. eine Zwischenevaluierung der entsprechenden Maßnahme vorgenommen wird.

Die einzelnen Maßnahmen werden den Artikeln der Europäischen Charta zugeordnet.
Gemäß Artikel 8 (2) der Charta gelten die in der Charta dargelegten Verpflichtungen für eine:n Unterzeichner:in nur dann, wenn sie bzw. ihre relevanten Aspekte in den eigenen rechtlichen Kompetenzrahmen fallen.

> Besonders wichtig am Aktionsplan finde ich, dass er gelebt wird.
>
> Gerald Schleiwies, Bereichsleiter der Stadtbibliothek Lübeck

6. Ausblick

Mit dem 1. Aktionsplan Gleichstellung erfüllt die Hansestadt Lübeck eine Hauptverpflichtung der Gleichstellungscharta und verleiht mit einer Bandbreite an Maßnahmen der Geschlechtergerechtigkeit in Lübeck neuen Auftrieb. Von der Gleichstellung profitieren alle Lübecker:innen, denn sie sorgt für ein besseres Miteinander und für eine größere persönliche Entfaltungsfreiheit und steigert somit die Lebensqualität.
Der Aktionsplan Gleichstellung hat eine Laufzeit von zwei Jahren. Die darin enthaltenen Maßnahmen werden von den benannten Hauptverantwortlichen umgesetzt und bedürfen, nach den Erfahrungen anderer Beitrittskommunen, der kontinuierlichen Begleitung durch das Frauenbüro der Hansestadt Lübeck. Die erfolgversprechende Umsetzung des Aktionsplans schließt einen regelmäßigen Austausch der Akteur:innen mit ein, der Gelegenheit zum Netzwerken bietet, zum Voneinander-Lernen und zur gegenseitigen Unterstützung. Dies bereichert auch die Gleichstellungsarbeit im jeweiligen Arbeitsfeld der einzelnen Akteur:innen, wie es wie es im folgenden Zitat zum Ausdruck kommt:

> Ich erhoffe mir [vom Aktionsplan] interessante Anregungen, auch aus anderen Bereichen, die vielleicht übertragbar sind.
>
> Dr. Daphne Reim, Zentrale Gleichstellungsbeauftragte der Technischen Hochschule Lübeck

Nach der zweijährigen Laufzeit des Aktionsplans beginnt im Herbst 2024 eine einjährige Phase der Auswertung und Evaluierung. Der daraus folgende Bericht wird Aufschluss über die erzielten Fortschritte geben und gleichzeitig Grundlage für die Fortschreibung bzw. Aufstellung des 2. Aktionsplans Gleichstellung sein.

7. Beteiligte Akteur:innen am 1. Aktionsplan Gleichstellung für Lübeck [43]

- Agentur für Arbeit Lübeck
- Arbeitskreis „Chancen für Frauen“
- Autonomes Frauenhaus Lübeck
- *Bereich Haushalt, Abteilung Beteiligungscontrolling*
- *Bereich Personal*
- *Bereich Schule und Sport*
- *Bereich Soziale Sicherung*
- *Bereich Stadtgrün und Verkehr*
- biff – Beratung und Information für Frauen Lübeck e.V.
- Bildungswerk der Wirtschaft für Hamburg und Schleswig-Holstein e. V.
- *Büro der Bürgerschaft*
- Computerschule Lübeck
- Deutscher Kinderschutzbund, OV Lübeck
- Evangelisches Frauenwerk Lübeck-Lauenburg
- *Frauenbüro der Hansestadt Lübeck*
- Frauenhaus Hartengrube
- Frauennetzwerk zur Arbeitssituation
- Frauen*notruf Lübeck
- HWK Lübeck
- Hanse Innovation Campus GmbH
- IHK zu Lübeck
- IQ-Netzwerk Schleswig-Holstein
- JobCenter Lübeck
- Jugendberufsagentur Lübeck
- *Lübecker Schwimmbäder*
- Lübecker Stadtmütter
- *Nachbarschaftsbüro Hudekamp*
- *Nachbarschaftsbüro Vorwerk-Falkenfeld*
- *Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie*
- *Stabsstelle Koordinierung Ehrenamt*
- *Stabsstelle Integration*
- *Stadtbibliothek Lübeck*
- Stadtführerinnen
- Stadtpräsident Klaus Puschaddel
- Stadtwerke Lübeck, Gleichstellungsbeauftragte
- St. Marien
- TH Lübeck
- *VHS Lübeck*
- Willy-Brandt-Haus Lübeck
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

43 Ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Die in kursiv aufgelisteten Akteur:innen gehören zur Verwaltung der Hansestadt Lübeck.

8. Anhang: Maßnahmen

Verwendete Piktogramme bei Maßnahmen, die das Ziel verfolgen, Benachteiligungen aufgrund weiterer Diskriminierungsmerkmale nach dem AGG zu beseitigen.

Rassistische Zuschreibung/ ethnische Herkunft



Religion/ Weltanschauung



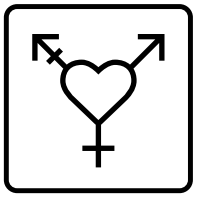
Behinderung



Alter



Sexuelle Identität



Maßnahmennummer **1.1.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Frauenpolitische Rathausführungen mit kommunalpolitischem Inhalt**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Mit einer eigens konzipierten Rathausführung, die nicht nur auf die historischen Räume und die Historie des Rathauses aufmerksam macht, sondern ebenso die kommunalpolitischen Entscheidungswege und -orte aufzeigt, werden Lübeckerinnen an das Thema Kommunalpolitik herangeführt und haben gleichzeitig die Gelegenheit, das Rathaus „von innen“ kennenzulernen. Ein abschließendes Gespräch mit dem Vorsitzenden der Bürgerschaft, Stadtpräsident Puschaddel, soll weiterhin den Zugang zur Bereitschaft, sich kommunalpolitisch einzubringen, erleichtern.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Stadtführerinnen für das Projekt gewonnen • Thematische Rathausführung konzipiert (Stadtführerin) • Preview mit den Lübecker Kommunalpolitikerinnen in 9/22 • Durchführung der ersten Rathausführungen in 10 und 11/2022 • Auswertung und Planung weiterer Rathausführungen in 2023 ff	
Zielgruppe	Lübeckerinnen	
einzubindende Akteur:innen	Stadtpräsident Klaus Puschaddel; Büro der Bürgerschaft; Bürgermeisterkanzlei (Raumplanung); Stadtführerinnen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	aus Etat 1.160	
Artikel der Charta	03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **1.2.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Veranstaltungen zur Parität im Kontext Kommunalpolitik**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Es werden unterschiedliche Veranstaltungsformate zur Erhöhung des Frauenanteils in den kommunalpolitischen Gremien im Rahmen einer Veranstaltungsreihe zur Kommunalpolitik durchgeführt.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Veranstaltungsreihe mit mindestens 5 jährlich durchgeführten Veranstaltungen • Veranstaltungsformate werden mittels Teilnehmerinnen und Interessentinnen gemeinsam weiterentwickelt	
Zielgruppe	zur Kommunalwahl wahlberechtigte Lübeckerinnen stadtweit	
einzubindende Akteur:innen	aktive Kommunalpolitiker:innen Lübecks; VHS Lübeck	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	aus Etat 1.160	
Artikel der Charta	02 – Politische Vertretung 03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **1.3.**	**Handlungsfeld** ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Kinderbetreuung während kommunaler Gremiensitzungen – Erstellung eines Vorschlags**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Nach Beschluss der Bürgerschaft vom 17.06.2021 soll dem Hauptausschuss ein Vorschlag zur Kinderbetreuung vor Ort während der Gremiensitzungen vorgelegt werden. Die dazu zu erstellende Vorlage, die einen entsprechenden Vorschlag beinhaltet, wird dem Hauptausschuss bis zum Sommer 2022 zur Entscheidung vorgelegt.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Positive Entscheidung des Hauptausschusses zur Umsetzung des Vorschlags	
Zielgruppe	Kommunalpolitiker:innen (= Bürgerschafts- und Ausschussmitglieder) mit Kinderbetreuungsbedarf, sowie Gäste	
einzubindende Akteur:innen	FB 4 Kultur und Bildung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.100 Büro der Bürgerschaft	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Mehrbedarf in der Haushaltsplanung	
Artikel der Charta	02 – Politische Vertretung 03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 16 - Kinderbetreuung	

Maßnahmennummer **1.4.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Geschlechterparitätische Besetzung des Beirats Lübeck Digital**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Die Sitze des neugegründeten Beirats werden entsprechend § 15 Gleichstellungsgesetz (GstG) jeweils hälftig an Männer und Frauen vergeben. Dies gilt sowohl für die per Losverfahren ermittelten Plätze als auch für die aus Interessengruppen entsandten Vertreter:innen. Der Beirat wird für Verwaltung und Politik eine beratende Funktion wahrnehmen und digitale Projekte schon in der Planungsphase aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewerten und diskutieren.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Besetzung des Beirats mit 12 Frauen und 12 Männern.	
Zielgruppe	Alle Lübecker Bürger:innen	
einzubindende Akteur:innen	Lübecker Bürgerschaft und Verwaltung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Keine zusätzlichen Mittel erforderlich	
Artikel der Charta	03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 11 – Rolle als Arbeitgeber	

Maßnahmennummer 1.5. 	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Mehrsprachiges Glossar mit Begriffen aus den Bereichen bürgerschaftliches Engagement und kommunalpolitische Teilhabe**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Ein Glossar soll Begriffe in einfachen Worten erklären und in verschiedene Sprachen übersetzen. Zielsetzung ist, den Zugang zu bürgerschaftlichem Engagement und zur Kommunalpolitik für Bürger:innen zu erhöhen. Mittelfristig soll das Glossar neben einer Printfassung auch online verfügbar sein und jederzeit erweitert werden können. Handlungsschritte: Festlegung des Themenbereichs und der Begriffe für die 1. Auflage des Glossars; Einbindung von Bündnispartner:innen; Erarbeitung der 1. Auflage und Übersetzung in weitere Sprachen; Schaffung einer Struktur, die eine sukzessive Erweiterung des Glossars ermöglicht; Online-Stellung des Glossars und 1. Printfassung.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Für die Laufzeit des 1. Aktionsplans: • Begriffe für 1. Auflage des Glossars sind festgelegt • Glossar in mindestens drei Sprachen übersetzt • Veröffentlichung der 1. Auflage (Print/online)	
Zielgruppe	Lübecker:innen, insbesondere Menschen mit Migrationshintergrund	
einzubindende Akteur:innen	Stabsstelle Integration; Lübecker Stadtmütter; Forum für Migrant:innen; ggf. weitere	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Ist noch zu klären; benötigtes Finanzvolumen noch unklar	
Artikel der Charta	03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **1.6.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**„Wir machen das!“ Social Media-Kampagne zu „Mitbestimmung“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	In kurzen Videoclips stellen Akteur:innen ihr bürgerschaftliches, auf das Gemeinwohl orientierte Engagement vor. Ihre Erfahrungen politischer Selbstwirksamkeit und Mitsprache sollen zu weiterem Engagement anregen.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Ende 06/22 Abschluss Dreharbeiten • Ende 07/22 Abschluss Postproduktion • Anfang 09/22 Beginn Ausspielung/Social Media	
Zielgruppe	Interessierte, die Anregung oder Ermutigung suchen, sich im sozialen Nahbereich oder bei stadtweiten Aktionen für das Gemeinwohl zu engagieren.	
einzubindende Akteur:innen	Elternstimme; Sonntagsdialoge; Lübecker Stadtmütter; Gemeinschaftshaus Nachtigallensteg	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Willy-Brandt-Haus Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Eigenmittel des Willy-Brandt-Hauses Lübeck	
Artikel der Charta	03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben	

Bundeskanzler
Willy Brandt Stiftung
WILLY BRANDT HAUS LÜBECK

Maßnahmennummer 1.7.	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Gesicherte Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten in Prozessbeschreibungen innerhalb der Stadtverwaltung**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Im Rahmen der digitalen Transformation bedarf es einer Modernisierung und Anpassung der internen Verwaltungsstrukturen. Prozessmanagement bietet der Stadtverwaltung eine zielgerichtete Steuerung und Optimierung der Arbeitsabläufe. Es wird eine Richtlinie mit zahlreichen Maßnahmen erarbeitet, mit denen das Prozessmanagement innerhalb der Stadtverwaltung integriert und strategisch weiterentwickelt werden soll. Die Richtlinie wird Maßnahmen bein-halten, die die Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten in den Prozessen sicher und regelhaft verankert.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten (GB) gemäß GStG wird als fester Bestandteil in Prozessbeschreibungen verankert: • Vertretung des Frauenbüros in der Lenkungsgruppe zur Erarbeitung einer Richtlinie (bis 2023) • Rechte der GB im Prozessmanagementkonzept verankert (bis 2023) • pilothafte Einführung in 1-2 zentralen Prozessen, wie beispielsweise „Stellenbesetzung durchführen“ (bis 2030) • Prüfung auf Gleichstellungsaspekte als fester Bestandteil der Qualitätssicherung nach Veröffentlichung (bis 2030)	
Zielgruppe	Stadtverwaltung	
einzubindende Akteur:innen	1.160 Frauenbüro	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt	
Artikel der Charta	09 – Gender Assessment 11 – Rolle als Arbeitgeber	

Maßnahmennummer 1.8.	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Erhöhung des Anteils an Mädchen und Frauen, die Mitglied in einem Sportverein sind**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Die Bestandsaufnahme zum neuen Sportentwicklungsplan hat ergeben, dass Frauen in Lübeck mit 39% wesentlich seltener Mitglied in einem Sportverein sind als Männer. Gemeinsam mit dem Turn- und Sportbund (TSB) und unter Beteiligung der Sportvereine soll das Angebot der Vereine kritisch überprüft und überlegt werden, wie der Anteil der Mädchen/Frauen erhöht werden kann. Dabei sind die Ausrichtung der Angebote, die Ansprache der Zielgruppe und die teilweise besonderen Bedürfnisse zu beachten. Handlungsschritte: • Analyse von Mitgliederzahlen und Angeboten der Sportvereine • Recherche bei anderen Kommunen • Bedarfsermittlung • Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils • Umsetzung der Maßnahmen • Evaluation Zeitplan: Die Maßnahme soll kurzfristig (in den Jahren 2022/2023) angeschoben werden. In einer Auftaktsitzung im 2. Quartal 2022 sollen die Handlungs-schritte, der Zeitplan, die Meilensteine und die Erfolgsindikatoren abgestimmt werden.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Erhöhung des Anteils an Frauen, die Mitglied in einem Sportverein sind • Erhöhung des Organisationsgrades bei Mädchen/Frauen • Mitgliederzahlen und Angebote der Sportvereine sind analysiert • Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils sind entwickelt und mit den Sportvereinen abgestimmt • Maßnahmen sind umgesetzt • Die Maßnahme ist evaluiert	
Zielgruppe	Mädchen und Frauen mit Interesse an Bewegung und Sport	
einzubindende Akteur:innen	Turn- und Sportbund Lübeck; Frauenbüro der HL; Lübecker Sportvereine	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.401 – Schule und Sport	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Schul- und Sportausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Im Haushalt 2022 sind als Grundfinanzierung für die Umsetzung der acht kurzfristig umsetzbaren Starterprojekte aus dem Sportentwicklungsplan	
	10.000 EUR konsumtiv geordnet worden. Diese sollen durch Spenden/Fördermittel ergänzt werden.	
Artikel der Charta	03 – Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 20 – Kultur, Sport und Freizeit	

Maßnahmennummer 1.9. 	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Mehrtägiges Festival „MARIA FEMINISTA“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Erstes mehrtägiges feministisches „Maria Feminista“ Festival in Deutschland 2024	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Sensibilisierung für frauenspezifische Themen in der Gesellschaft • Allen Menschen wird ein niederschwelliger thematischer Zugang ermöglicht	
Zielgruppe	Frauen und alle Geschlechter	
einzubindende Akteur:innen	Künstler:innen, Musiker:innen, Autor:innen, Frauenwerk der Nordkirche, Kommunales Kino (KOKI), kommunale und kirchliche Gleichstellungsbeauftragte, „Herzoginnen (Kreis Herzogtum Lauenburg)“, Initiativen, Lübecker CSD-Team	
verantwortlicher Bereich/ Institution	St. Marien: Pastorin Inga Meißner Ev Frauenwerk: Silke Meyer	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Kirchenkreismittel, Spenden, Eintrittsgelder, Stiftungsgelder	
Artikel der Charta	20 – Kultur, Sport und Freizeit	

Ev. Frauenwerk Lübeck-Lauenburg

„Feministinnen haben es nicht leicht, mit ihren Themen ernst genommen zu werden. Das verhindern die vielen Klischees ihnen gegenüber: Sie seien männerverachtend, humorlos und aggressiv. Damit wollen wir aufräumen.“ *Inga Meißner, Lübecker Marienpastorin*

„Ein Tag zum Feminismus mit Kunst, Filmen im KoKi, Literatur und Austausch, um dem schlechten Image des Feminismus etwas entgegenzusetzen. Mit so einem Angebot wünschen wir uns mehr Leichtigkeit, Freude und Spaß in der Auseinandersetzung mit dem Feminismus.“ *Silke Meyer, Leiterin des Ev. Frauenwerkes Lübeck-Lauenburg*

Maßnahmennummer 1.10. 	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme (1+2) ☒ geplante Maßnahme (3+4)	**Stärkung der (Selbst-)Kompetenzen von Frauen im Stadtteil durch verschiedene Angebote** 1. **Fahrradkurs für Frauen** 2. **„Mama lernt Deutsch“ *goes digital*** 3. **Selbstverteidigungs-Workshop** 4. **Workshop: Umgang mit Diskriminierungserfahrungen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Zu 1: Förderung der kostengünstigen Mobilität; Radfahren und Verkehrsregeln lernen; Kurs 2x wöchentlich, Frühjahr bis Herbst 2022 und in Planung für 2023 Zu 2: niedrigschwellige Deutschkurse mit Kinderbetreuung für Frauen, die in Lübeck wohnen und bisher keinen Zugang zum Spracherwerb gefunden haben; Kompetenz zum Umgang mit PC und Nutzung von Lernplattformen; 3x wöchentlich à 5 Stunden; geplant: September-Dezember 2022, bei Bedarf neuer Kurs in 2023 Zu 3: Selbstverteidigungsworkshop WenDO (von Frauen für Frauen) ist in Planung Zu 4: Schaffung eines sicheren und vertrauensvollen Raums, um über Diskriminierungserfahrungen zu sprechen; 2 Termine im September 2022, weiteres in Planung	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Zu 1: Kompetenz für sichere Nutzung des Fahrrads im Alltag erlangt für mindestens 5 Frauen Zu 2: Spracherwerb von Alltagsdeutsch; Grundkenntnisse als Computeranwenderin für mindestens 10 Frauen Zu 3: Selbstverteidigung und Selbstbehauptung bei Belästigungen im Alltag und in bedrohlichen Situationen; TN-Zahl: mindestens 5 Frauen Zu 4: Benennung von Diskriminierungen durch die TN und Entwicklung von Handlungsstrategien gegen Diskriminierungen	
Zielgruppe	Zu 1: Frauen mit und ohne Flucht- und Migrationserfahrung Zu 2: Mütter mit kleinen Kindern (0-6 Jahre) mit geringen Deutschkenntnissen Zu 3: TN des Frauenfrühstücks und anderer offener Angebote des NBB Vorwerk-Falkenfeld zu 4: Frauen mit Diskriminierungserfahrungen	
einzubindende Akteur:innen	Zu 3: Frauennotruf Lübeck Zu 4: Tontalente e.V. Lübeck	

verantwortlicher Bereich/ Institution	4.513.4 Nachbarschaftsbüros/NBB Vorwerk-Falkenfeld (bei 2. in Kooperation mit der VHS Lübeck)
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Zu 1: Budget des NBB und Spenden (der Fahrräder) Zu 2: Possehl-Stiftung und Land SH und Vonovia SE in Lübeck Zu 3: gefördert durch den Integrationsfonds der HL Zu 4: Finanzierung in Planung
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 16 – Kinderbetreuung 18 – Soziale Kohäsion 22 - Geschlechterspezifische Gewalt (zu 3.) 26 – Mobilität und Verkehr (zu 1.)

Maßnahmennummer **1.11.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**„Wir erkunden die Stadt“– Kulturpolitische Angebote für Frauen im Einzugsgebiet der Nachbarschaftsbüros (NBBs) der Hansestadt Lübeck**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Frauen aus den Stadtteilen Buntekuh, Moisling, St. Lorenz Süd und Nord und St. Gertrud (Eichholz) sollen die Hansestadt Lübeck in Gänze, ihre Angebote, auch kulturell und politisch, besser kennenlernen. • Mitte August bis November 2022: frauenpolitische Rathausführung(en) + Stadtführungen und Museumsbesuche (z.B. Willy-Brandt-Haus, Hansemuseum) • Auswertung in den Frauengruppen der NBBs und Entwicklung von ggf. weiteren Aktivitäten • Begleitung der Aktivitäten durch thematische Inputs (z.B. Frauenrechte, Wahlrecht, Bedeutung von Wahlen, demokratisches Handeln, Kinderrechte) • 2023: Fortsetzung der thematischen Inputs • Schulung „Wie funktioniert Kommunalpolitik“ in einfacher Sprache in Kooperation mit dem Frauenbüro • Weitergabe des erworbenen Wissens der Multiplikatorinnen an Frauengruppen, ggf. im Tandem mit einer hauptamtlichen Mitarbeiterin	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Nutzung der Angebote von mindestens 30 bis 35 Frauen	
Zielgruppe	Weibliches Klientel der NBBs	
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro der Hansestadt Lübeck	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.513.4 Nachbarschaftsbüros, Bereich Jugendarbeit	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Jugendhilfe-Ausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Projekt „Demokratie leben“	
Artikel der Charta	03 - Mitwirkung am politischen und zivilgesellschaftlichen Leben 13 - Bildungswesen und lebenslanges Lernen 18 - Soziale Kohäsion 20 - Kultur, Sport und Freizeit	

Maßnahmennummer **2.1.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Fach- und Kinderbücher zum Thema „Geschlechter-rollenstereotype“ vorhalten und leicht verfügbar machen**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	Wesentlich, um Geschlechterstereotype abzubauen, ist, schon sehr früh, bei Kleinkindern, damit zu beginnen. Es gibt eine Vielzahl von a) guten Fachbüchern für Erzieher:innen zum Thema und b) inzwischen eine Reihe von Kinderbüchern, die nicht laufend die Geschlechterrollen reproduzieren. Die Stadtbibliothek Lübeck • erwirbt aus der aktuellen Literatur Fach- und Kinderbücher, die sich in besonderem Maße dem Thema widmen, für den Bestand der Stadtbibliothek und • macht die erworbenen und bereits vorhandenen Fach- und Kinderbücher über eine entsprechende Verschlagwortung auffindbar und richtet im Online-Katalog der Bibliothek einen Kurzlink zum Abrufen ein (dadurch ist jederzeit der neueste Stand abrufbar). Die Maßnahme deckt sich mit den ethischen Richtlinien der Bundesvereinigung Deutscher Bibliotheksverbände e. V..	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Verschlagwortung und Kurzlink sind erstellt, sodass die entsprechenden Bücher online abrufbar sind. • Bei Bedarf, z.B. Start des Projektes, zu besonderen Anlässen, kann ggf. zusätzlich eine Liste erstellt werden.	
Zielgruppe	Beschäftigte in Kitas, Tagespflegepersonen, Eltern	
einzubindende Akteur:innen		
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.416 Stadtbibliothek Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Kultur und Bildung	

Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 20 – Kultur, Sport und Freizeit

Stadtbibliothek Lübeck

Maßnahmennummer	Handlungsfeld	Zeitliche Umsetzung
2.2.	☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Genderidentität-Projekte in Schulen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	• Umsetzung von Projekten freier Träger mit Fokus auf Gender-Identität, z.B. 1. SCHLAU-Projekt von lambda-Nord e.V. zur Geschlechterrolle 2. Selbstbewusst und Stark von Sprungtuch e.V. für Jungen 3. „Wo hört der Spaß auf?“ vom Frauennotruf für 9. Jg. 4. Präventionsprojekte von profamilia, biff 5. Selbstbehauptungskurse • Einbindung des Themas in Sozialcurricula der Schulen Diese Projekte fördern Schüler:innen in Hinblick auf ihre: • Persönlichkeitsentwicklung, hier insbesondere bezogen auf Genderidentität • soziale Kompetenz und Konfliktfähigkeit, hier insbesondere durch genderspezifische Gruppenangebote	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Anzahl der Projekte freier Träger zum Thema Genderidentität, die umgesetzt werden • Anzahl der Schulen, die die Projekte umsetzen • Anzahl der Schüler:innen, die an den Projekten teilnehmen • Anzahl der Schulen, die Genderidentität als Thema ihrem Sozialcurriculum einbinden.	

Zielgruppe	Schüler:innen vom 1. bis 13. Jahrgang aller Schulformen
einzubindende Akteur:innen	Schulamt; Träger der Ganztagsangebote
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.401 Bereich Schule und Sport
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Schul- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Aktuell in geringem Umfang durch Projektmittel Schulsozialarbeit, weitere Mittel werden benötigt, um alle Schüler:innen zu erreichen: 10.000 EUR für Gender-Projekte an 55 allgemein bildenden Schulen
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen

Maßnahmennummer **2.3.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Förderung der Genderidentität in der Schulsozialarbeit**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Umsetzung von: • Angeboten zur Geschlechteridentität durch die Schulsozialarbeit in Schulen • Gender-Fortbildungen im Team Schulsozialarbeit Zur: • Verbesserung der Lebens- und Lernbedingungen von Kindern und Jugendlichen • Förderung der Persönlichkeitsentwicklung von Schüler:innen, hier insbesondere bezogen auf Genderidentität • Förderung sozialer Kompetenz und Konfliktfähigkeit, hier insbesondere genderspezifische Gruppenangebote	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Anzahl Gender-Fortbildungen im Team Schulsozialarbeit • Anzahl geschlechterspezifische Angebote durch Schulsozialarbeit	

Zielgruppe	Schüler:innen vom 1. bis 13. Jahrgang aller Schulformen
einzubindende Akteur:innen	Schulamt
verantwortlicher Bereich/ Institution	Bereich Schule und Sport
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	4.401 Schul- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	FAG-Mittel Schulsozialarbeit, kommunale Mittel Schulsozialarbeit
Artikel der Charta	06 - Kampf gegen Stereotype 13 - Bildungswesen und lebenslanges Lernen

Maßnahmennummer **2.4.** 	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Schulung von VHS-Dozent:innen zum Thema „Gender und Geschlechterrollenstereotype“**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	Als Fortbildungsmaßnahme werden Dozent:innen der Volkshochschule Lübeck zum Thema Gender und Geschlechterrollenstereotype geschult. Zielsetzung ist eine umfassendere Sensibilisierung der Kursleiter:innen für das Thema und die Entwicklung eines gender- und diversitätsbewussten Handelns im Unterricht.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Schulung ist durchgeführt (voraussichtl. 2023/2024) • Anzahl der teilnehmenden VHS Kursleiter:innen an der Schulung • Ggf. Fortsetzung der Schulungen nach 2024	
Zielgruppe	Dozent:innen der VHS Lübeck	
einzubindende Akteur:innen		
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.403 VHS Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Schule und Sport	

Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Finanzierung wird über ggf. Fördermittel geklärt
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen

vhs
Volkshochschule
Lübeck

Maßnahmennummer **2.5.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**MINT4girls Lübeck – Mädchen für Technik begeistern!**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	MINT4girls bietet eine umfassende MINT-Berufsorientierung für Mädchen. Durch spannende Praxiseinblicke und das Erleben der eigenen MINT-Kompetenzen sollen Stereotype und Hemmschwellen abgebaut und die Schülerinnen zu einer beruflichen Zukunft im MINT-Bereich ermutigt werden. Auf diesem Wege soll zudem dem Fachkräftemangel in dem Bereich entgegengewirkt werden. Das Projekt wurde im Schuljahr 2021/22 in Lübeck bereits mit der Geschwister-Prenski-Schule durchgeführt und soll durch die vorliegende Maßnahme auf andere Schulen ausgeweitet und verstetigt werden. Ziel ist es im nächsten Durchgang weitere Schulen und dadurch mehr Mädchen einzubeziehen, um die Reichweite zu erhöhen.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Anzahl der beteiligten Schulen • Anzahl der Teilnehmerinnen • der durch eine Abschlussevaluation erhobene Kenntnisstand und die Haltungsänderung zum Thema MINT und den Berufen der Branchen.	
Zielgruppe	Mädchen der 8. und 9. Klassen an Gemeinschaftsschulen	
einzubindende Akteur:innen	Lübecker Schulen; regionale MINT-Arbeitgeber:innen; außerschulische MINT-Lernorte und Bildungseinrichtungen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Bildungswerk der Wirtschaft für Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Die Finanzierung erfolgt durch NORDMETALL-Verband der Metall- und Elektroindustrie e.V., AGV NORD- Allgemeiner Verband der Wirtschaft Norddeutschlands e.V. und die Agentur für Arbeit Lübeck.	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

BILDUNGSWERK WIRTSCHAFT Hamburg Schleswig-Holstein

NORDMETALL Verband der Metall- und Elektroindustrie e.V.

AGV NORD Allgemeiner Verband der Wirtschaft Norddeutschlands e.V.

Bundesagentur für Arbeit Agentur für Arbeit Lübeck bringt weiter.

Maßnahmennummer **2.6.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Girls‘ Day bei der Hansestadt Lübeck**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Lübecker Schüler:innen der Klassen 5-8 gewinnen am bundesweiten Aktionstag Girls‘ Day zur klischeefreien Berufswahl Einblicke in den vielfältigen Berufsalltag in den Bereichen der Stadtverwaltung, IT, Handwerk, Naturwissenschaften und Technik und erproben praktisch ihre Fähigkeiten und Stärken. • Verantwortliche in den unterschiedlichen relevanten Bereichen werden über den Aktionstag informiert und zur Teilnahme aufgerufen • Angebote werden online auf Aktionsseite eingestellt und beworben • Angebote werden gebucht und durch Schülerinnen besucht • Betreuung am Aktionstag geschieht auch durch Mitarbeiterinnen der relevanten Bereiche (Vorbildfunktion, Identifikation) • ab 2023 zu prüfen: paralleles Angebot Boys‘ Day	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Anzahl der teilnehmenden Bereiche • Anzahl der Buchungen und der Teilnehmer:innen	
Zielgruppe	Lübecker Schüler:innen der Klassen 5-8	
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro, Bereich Personal, alle Bereiche mit relevanten Berufsfeldern: IT, Handwerk, Naturwissenschaften und Technik	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.110.22 Personal	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	lfd. Haushalt	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **2.7.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**„MINT Girls 4 Future“ - Pilotveranstaltung zu MINT-Ausbildungsberufen in Lübecker Unternehmen am Girls’ Day**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Die Frauenquote in MINT-Berufen ist immer noch sehr niedrig. Um dem entgegenzutreten, soll das bestehende Angebot Girls‘ Day um eine ergänzende, regelmäßige Veranstaltung für die Werbung und Information in den MINT-Ausbildungsberufen der beteiligten Organisationen/Firmen in Lübeck erweitert werden. Zu diesem Zweck führen in 2022 die Stadtwerke, Dräger und die Entsorgungsbetriebe eine Pilotveranstaltung „MINT Girls 4 Future“ mit Schülerinnen aus Lübeck durch. Ziel ist es deutlich zu machen, wie wichtig die MINT-Berufe in diesen Betrieben für die Energiewende, die Mobilitätswende, einer gemeinwohlorientierten Digitalisierung und die Gesundheit der Bevölkerung sind, und dass es Spaß macht, in diesen Sparten zu arbeiten. Durch das intensivere Kennenlernen von weiblichen Vorbildern in den MINT-Berufen soll deutlich gemacht werden, wie attraktiv gerade auch für Frauen diese (Ausbildungs-)Berufe sind. Das Interesse für die Bewerbung in MINT-Ausbildungsberufe von Mädchen und jungen Frauen soll gesteigert werden. 1. Entwicklung eines Konzeptes der Informationsveranstaltung (in Kooperation zwischen Girls’ Day-Aktiven Schulen und zu beteiligenden Firmen mit MINT-Ausbildungsberufen) 2. Pilotveranstaltung “MINT Girls 4 Future“ am 28.4.2022; Girls‘ Day 3. Auswertung und Weiterentwicklung und ggf. Einbindung weiterer Firmen und Schulen für die Folgejahre	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	2021: Konzept ist für die Pilotveranstaltung entwickelt 2022: • Die erste Veranstaltung wurde durchgeführt, mit mindestens 45 Teilnehmerinnen • Neue Betriebe für die Girls’ Day Aktion gewonnen • Neue Themenbereiche und Formate wurden entwickelt Ab 2023: Das Format wird weiterentwickelt und verstetigt.	
Zielgruppe	Mädchen und junge Frauen	
einzubindende Akteur:innen	Stadtwerke; Dräger; Entsorgungsbetriebe Lübeck; Lübecker Schulen, die das Thema positiv annehmen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Gleichstellungsbeauftragte Stadtwerke Lübeck	

zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Jugendhilfe-Ausschuss, Schul- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	über beteiligte Bereiche/Firmen
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen



Maßnahmennummer **2.8.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**JuniorCampus – „FRAGEN, FORSCHEN UND BEGREIFEN!“ MINT-Nachwuchsförderung an der Technischen Hochschule Lübeck**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Forschendes Lernen: Wieso? Weshalb? Warum? Im JuniorCampus werden primär Kinder und Jugendliche für die Welt der Wissenschaft begeistert. Wissenschaftliches Interesse wird nachweislich bereits im frühen Kindesalter gelegt und entwickelt sich mit zunehmendem Alter nur noch geringfügig. Aus diesem Grund ist es wichtig, bereits Kinder in jungen Jahren für die spannende Welt der Wissenschaft zu begeistern. Wir zeigen die Vielfalt von Wissenschaft auf und machen diese erleb- und begreifbar. Im Mittelpunkt steht das selbstständige, praktische Experimentieren und Forschen mit Alltagsmaterialien und in den Laboren der TH Lübeck. Es ist anhand von diversen Studien nachweislich von großer Bedeutung wissenschaftliches Lernen bereits in Kindertagesstätten und Schulen spannend, zeitgemäß und attraktiv zu gestalten. Ein festes Team und zusätzlich viele Lehrende der TH Lübeck engagieren sich mit unterschiedlichen MINT-Angeboten im Rahmen des JuniorCampus. Thematisch geht es beispielsweise um „Mein Körper“, „Luft und Wasser“, „Elektrizität“, Magnetismus, „Künstliche Intelligenz“, „Virtual Reality“, … Mehr Informationen: www.juniorcampus-luebeck.de	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Interesse an den Angeboten und entsprechende Anmeldungen • Weiterentwicklung und Ausbau der Angebote	
Zielgruppe	Kindergartenkinder, Schüler:innen (Jahrgänge 1-12/13/ Schultyp unabhängig), Pädagog:innen (Mitarbeiter:innen in Kindertagesstätten/Lehrkräfte in Schulen – Schultyp unabhängig/ Mitarbeiter:innen im offenen Ganztag), allgemeine Öffentlichkeit	
einzubindende Akteur:innen	Präsidium; Fachbereiche; (nebenamtliche) Gleichstellungsbeauftragte; Lehrende der TH Lübeck	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Team JuniorCampus/TH Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	—	

Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Stiftungen, Haushaltsmittel der TH Lübeck (der Fachbereiche), Gleichstellungsmittel, Wirtschaftsunternehmen, Kooperationsvereinbarungen mit Vereinen/Verbänden.
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen

TECHNISCHE HOCHSCHULE LÜBECK

Maßnahmennummer **2.9.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Women in INnovation – Erhöhung der Sichtbarkeit von innovativen Frauen in Wissenschaft und Wirtschaft in Schleswig-Holstein (WINnovation)**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	WINnovation ist ein BMBF-gefördertes Verbundprojekt der Hanse Innovation Campus GmbH, Europa-Universität Flensburg und Hochschule Flensburg. Förderlaufzeit: 12/2021–11/2024. Es werden Maßnahmen entwickelt und durchgeführt, um die Selbstwirksamkeit und die allgemeine Sichtbarkeit von innovativen Frauen zu erhöhen, weibliche Role Models aufzuzeigen, Genderstereotypen abzubauen und ein generationsübergreifendes Netzwerk aus Frauen aufzubauen. Dafür wird das gesamte Projekt medial und durch Forschung der beiden zugehörigen Hochschulen in Flensburg begleitet und verschiedene Veranstaltungsformate durchgeführt: • WINspire Innovation Talks: Monatliche Talks und Interviews mit innovativen Frauen aus Wissenschaft und Wirtschaft, die jeden zweiten Monat in Lübeck stattfinden werden. Freier Eintritt für die interessierte Öffentlichkeit. • Schoolandscience: Verschiedene Veranstaltungsformate zum Austausch von Schüler*innen mit innovativen Frauen aus Wissenschaft und Wirtschaft. In diesem Rahmen wird u.a. ca.4-mal im Jahr ein Campustag auf dem Hanse Innovation Campus Lübeck in Kooperation mit der Agentur für Arbeit Lübeck stattfinden. Hierbei besuchen Schülerinnen Professorinnen und deren Labore und können sich direkt miteinander austauschen. Weitere Schüler*innenformate befinden sich im Aufbau. • THINK FEST: Jährliches konferenzähnliches Fest zur Vernetzung und Diskurs rund um die Themen Diversity und Innovation mit Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und der interessierten Öffentlichkeit. • Mentoring- und Coaching-Programm: Zusammenstellung und Begleitung von Mentee-Mentorinnen Tandems durch Mentoringtreffen und Coaching-Workshops zur persönlichen und professionellen Weiterentwicklung. Das Programm richtet sich an Berufseinsteigerinnen und Young Professionals. • Conference Track auf der jährlich stattfindenden International Society for Professional Innovation Management (ISPIM) Innovation Conference zum Thema „Diversity in Innovation“.	

Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• 02/2022: Erster WINspire Innovation Talk online • 03/2022: Erster Campustag am Hanse Innovation Campus Lübeck • 05/2022: Erster WINspire Innovation Talk in Präsenz in Lübeck • 06/2022: Conference Track auf der ISPIM Conference • 06/2022: Start des Mentoring-Coaching-Programms • 09/2022: THINK FEST in Flensburg • 06/2023: Conference Track auf der ISPIM Conference • 09/2023: THINK FEST in Lübeck • 06/2024: Conference Track auf der ISPIM Conference • 09/2024: THINK FEST
Zielgruppe	Fokus auf Frauen: Schülerinnen (ab 8. Klasse), Studentinnen, (junge) Frauen aus Wissenschaft und Wirtschaft (Doktorandinnen, Postdoktorandinnen, Young Professionals), berufstätige Frauen aus Wissenschaft und Wirtschaft (u.a. als Role Models und Mentorinnen). Als Publikum sind ausdrücklich alle Geschlechter, Berufs- und Altersgruppen eingeladen teilzunehmen.
einzubindende Akteur:innen	Hanse Innovation Campus Lübeck (Universität zu Lübeck, Technische Hochschule Lübeck, TZL, Fraunhofer IMTE, UKSH Lübeck) Lübecker Akteure (Frauenbüro Lübeck, Wirtschaftsförderung Lübeck, Agentur für Arbeit Lübeck, Weiterführende Schulen u.A.) Flensburger Akteure (Europa-Universität Flensburg, Hochschule Flensburg, FabLab IDEENREICH, Weiterführende Schulen u.A.) Schleswig-Holsteiner Akteure (WEstartupSH, IB.SH, DiWiSH u.A.)
verantwortlicher Bereich/ Institution	Hanse Innovation Campus GmbH in Kooperation mit Europa-Universität Flensburg und Hochschule Flensburg
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (Metavorhaben „Innovative Frauen im Fokus“) Teilprojekt der Hanse Innovation Campus GmbH wird zu 20 % selbst finanziert.
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen

Maßnahmennummer **2.10.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Erstellung eines Inputs für das städtische Intranet zum Thema „Gleichstellung für Führungskräfte“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Das Thema Gleichstellung ist für Führungskräfte noch immer eine Herausforderung und fordert insbesondere eine hohe Sensibilisierung. Neben den Fortbildungen, die im Fortbildungszentrum der Hansestadt Lübeck angeboten werden, sollen Informationen dazu jederzeit für Führungskräfte im Intranet abrufbar sein, ebenso wie Ansprechpartner:innen bei Beratungsbedarf.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Online-Input ist erstellt • Abstimmung mit weiteren Akteur:innen (PE, FBZ, Stabsstelle Integration, ggf. weitere) • Testlauf als Online-Kurzschulung für Führungskräfte • Korrektur und Überarbeitung • Online-Stellung • Regelmäßige Anpassung des Online-Inputs	
Zielgruppe	Führungskräfte bei der Hansestadt Lübeck	
einzubindende Akteur:innen	Personalentwicklung; Fortbildungszentrum; Stabsstelle Integration; ggf. weitere Akteur:innen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	aus Etat 1.160	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 11 – Rolle als Arbeitgeber	

Maßnahmennummer **2.11.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Weibliche Vorbilder sichtbar machen I: Kalender**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Nach wie vor werden Rollenvorbilder benötigt, um die Geschlechterstereotype zu überwinden. Hierzu soll in einer der folgenden Jahre ein immerwährender Kalender mit aktuellen weiblichen Rollenvorbildern aus Lübeck entwickelt werden. • Entwicklung eines Konzeptes • Ansprache möglicher Rollenvorbilder und Gewinnung für den Kalender • Erstellung des Kalenders (Fotos, Texte, Layout, Druck) • Vorstellung der Rollenvorbilder monatlich auf der Homepage des Frauenbüros und ggf. weiteren Medien	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Kalender ist erstellt und gedruckt • Rollenvorbilder werden monatlich auf der Homepage und ggf. darüber hinaus vorgestellt.	
Zielgruppe	Junge Frauen und Mädchen	
einzubindende Akteur:innen	Schulsozialarbeit/ggf. Jugendarbeit (für Konzeption) Weibliche Vorbilder (Einzelpersonen)	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss, Jugendhilfe-Ausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Haushalt 1.160 und Finanzmittelakquise bei Stiftungen	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype	

Maßnahmennummer **2.12.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Weibliche Vorbilder sichtbar machen II: Nach Frauen benannte Straßen in Lübeck**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	Mittels einer Veröffentlichung zu den Frauen, nach denen Straßen in Lübeck benannt sind (Arbeitstitel „Nach Frauen benannt – Straßen in Lübeck“) sollen weibliche Vorbilder mit ihren Biografien sichtbar gemacht werden. Mittelfristig sollen alle Kurzbiografien online gestellt werden, so dass ggf. weitere Straßennamen einfach hinzugefügt werden können und die Sammlung immer aktuell ist. • Erstellung einer Konzeption • Erarbeitung der Biografien und parallel • Akquise von Fördermitteln für Honorar und Veröffentlichung • Veröffentlichung (Print und Internet) • Lfd. Aktualisierung/Einpflegen von ggf. weiteren Straßennamen, die nach Frauen benannt werden	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Biografien sind erarbeitet • Biografien werden veröffentlicht (Print und Internet) • Lfd. Aktualisierung von weiteren Biografien	
Zielgruppe	Lübecker:innen, insbesondere junge Frauen, um für sie weibliche Vorbilder sichtbar zu machen	
einzubindende Akteur:innen	Sponsor:innen; Presse und Öffentlichkeit für Homepage und monatliche Pressemitteilung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt 1.160 und zu akquirierende Fördermittel	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype	

Maßnahmennummer **2.13.** 	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☒ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Eine laufende Geschichte!**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Den Bewohnerinnen des Autonomen Frauenhauses Lübeck begegnen vielfache Diskriminierungen. Unkenntnis gepaart mit Vorurteilen lassen kleine und große BewohnerInnen unter Druck geraten. „Irgendetwas hat sie wohl auch getan“, „Frauen gehören erzogen“ oder auch „Meine Frau gehört mir!“ sind gängige Sätze von Männern, die schlagen und so „relativieren“, was sie getan haben. Frauen sind an vielen Stellen Betroffene patriarchaler Unterdrückung ohne gesamtgesellschaftliche Positionierung der Gewaltächtung. Um Frauen aus der Ecke des „Erdulden Müssens“ herauszuholen, ist ein niedrigschwelliges Projekt geplant. Geschlechterstereotype aufzubrechen und diese mit Kenntnis und Informationen zu begegnen, ist das Ziel. Ein Frauenhaus ist auch immer ein Kinderhaus, und Frauen und Kinder möchten ihr Erlebtes erzählen. Damit dies Einfluss in den Alltag von Frauen, Mädchen, Jungen und Männern hat, sollen Beutel bedruckt werden, die beim Spazierengehen, Einkaufen etc. genutzt werden können. Die Nutzung eines Mediums, das gesellschaftlich als weiblich induziert gilt, ist bewusst gewählt. Auf diesen Beuteln möchten wir in den Muttersprachen der Bewohnerinnen das Erlebte erzählen. So kann es „nebenbei“ im Bus oder an der Kasse von verschiedenen LübeckerInnen gelesen werden und Einfluss auch auf Gesellschaft und Politik nehmen. Die Darstellung in anonymisierter Form ist obligatorisch. Für die Anfertigung der Druckvorlagen werden verschiedene Abende mit den Frauen genutzt, das Erlebte in geeigneter Form darzustellen und am PC zu bearbeiten. Über Öffentlichkeitsaktionen unter Beteiligung des Autonomen Frauenhauses Lübeck werden die Beutel an Interessierte verteilt. Um möglichst viele Bewohnerinnen zu beteiligen und verschiedene Kulturen anzusprechen, soll dieses Projekt einen Zeitraum von 2023–2030 umfassen. In diesen 8 Jahren sollen jährlich 500 Beutel mit ca. zehn Motiven erarbeitet werden.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Annahme der Aktion durch die Verteilung der Beutel und dem ggf. notwendigen Nachdruck der Beutel • Sichtbarwerdung im Stadtbild	
Zielgruppe	Frauen ab 18 Jahre	
einzubindende Akteur:innen	Bewohnerinnen des Autonomen FH Lübeck	

verantwortlicher Bereich/ Institution	Autonomes Frauenhaus Lübeck
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Förderung des Projekts durch Fördergelder (pro Jahr EUR 2000,-) Die Gestaltung bzw. Begleitung der abendlichen Meetings mit den Frauen wird im Rahmen der Empowerment-Arbeit mit den Bewohnerinnen durchgeführt. Die Verteilung erfolgt bei öffentlichen Aktionen.
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 22 – Geschlechterspezifische Gewalt



Maßnahmennummer **3.1.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Aufstellung eines Gewaltschutzkonzeptes bei freien Trägern**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Mit den freien Trägern und Wohlfahrtsverbänden wird die Aufstellung eines Gewaltschutzkonzeptes bis zur Hälfte des Budgetzeitraums (30.06.2024) als Zielsetzung im Rahmen der Gewährung von Zuschüssen und Zuwendungen vereinbart.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Jährliche Auskunft über den Umsetzungsstand im Rahmen der einzureichenden Sachstandsberichte zum Budgetvertrag • Aufstellung eines Gewaltschutzkonzeptes bis 30.06.2024	
Zielgruppe	Freie Träger und Wohlfahrtsverbände, die die Hansestadt Lübeck über einen Budgetvertrag mitfinanziert.	
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro der HL (für Rückfragen und ggf. Hilfestellungen)	
verantwortlicher Bereich/ Institution	2.500 Soziale Sicherung	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Soziales	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Die Maßnahme wird aus dem vertraglich vereinbarten Budget der jeweiligen Träger (mit-)finanziert.	
Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber 21 – Sicherheit 22 – Geschlechtsspezifische Gewalt	

Maßnahmennummer **3.2.** 	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Wegweiser für einen niedrigschwelligen Zugang zu bestehenden Beratungsstellen gegen Rassismus und Diskriminierung**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Erstellung eines Wegweisers für einen niedrigschwelligen Zugang zu bestehenden Beratungsstellen und zur Information für die Verweisberatung (siehe 10-Punkte-Aktionsplan zum Beitritt zur Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus) Der Wegweiser wird sich u.a. an den im AGG genannten Merkmalen orientierten und somit auch Beratungs- und Informationsstellen zum Merkmal ‚Geschlecht' aufführen.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	1. Druck der Wegweiser-Broschüre: 2000 Stück 2. Veröffentlichung der Broschüre: 2023	
Zielgruppe	Lübecker:innen, die von Rassismus und Diskriminierung berührt sind. Akteur:innen, die an zuständige Stellen verweisen möchten.	
einzubindende Akteur:innen	Zuständige Beratung-, Informations- bzw. Präventionsstellen; Arbeitskreis Migration u.ä.	
verantwortlicher Bereich/ Institution	2.000.2 Stabsstelle Integration	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	durch das Kommunale Integrationskonzept	
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen	

Maßnahmennummer **3.3.** 	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Stärkung des Netzwerkes für Migrantinnen in Beratungssituationen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Koordinierung/Strukturelle Unterstützung für die Stärkung des Netzwerkes bezüglich Schnittstellen von Regeldiensten für die Verweisberatung der Migrationsfachdienste/Migrant:innenselbstorganisationen Unterstützung der strukturellen Zusammenarbeit von Beratungsstellen für Migrantinnen, Frauenberatungsstellen und anderen Regeldiensten, wie z.B. Agentur für Arbeit, Jobcenter, Schuldnerberatung usw. Konkrete Handlungsschritte sind hierbei: Unterstützung und Absicherung von netzwerkrelevanten Arbeitskreisen; Organisationen von Fachaustauschen; Bedarfsanalysen; Prozessdarstellung, -anpassung und –erstellung; Maßnahmenentwicklung und –implementierung.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Bedarf der einzubindenden Akteur:innen ist analysiert • Prozesskette ist optimiert, implementiert und veröffentlicht	
Zielgruppe	Lübecker Migrantinnen	
einzubindende Akteur:innen	Migrationsberatungsstellen; KIK-Netzwerkpartner; Forum für Migrant:innen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	2.000.2 Stabsstelle Integration	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Teilweise durch das Kommunale Integrationskonzept sowie durch die Förderrichtlinien Teilhabe und Zusammenhalt des MILIGs und Förderer der Akteur:innen	
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 14 – Gesundheit 15 – Sozialwesen und soziale Dienste 18 – Soziale Kohäsion	

Maßnahmennummer **3.4.** 	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Projekt „CAMPUS INKLUSIVE“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Das Projekt startete im Wintersemester 2021/22 und widmet sich der Gestaltung des TH-Hochschulcampus als inklusiven Ort. Dabei geht es um eine umfassende Analyse der räumlichen und sozialen Gegebenheiten auf dem Campus – zur Identifikation von Angst- und Resträumen, Überprüfung der barrierefreien Zugänglichkeit von Außenräumen und Gebäuden, Möglichkeiten der Ausbildung identitätsstiftender Freiräume und der Vernetzung und Einbindung in die Stadtstruktur. Eine sukzessive Fortentwicklung des Projektes ist geplant; die Einbindung in verschiedene Lehrformate in den Studiengängen Architektur und Stadtplanung beginnt im Sommersemester 2022.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Entwicklung eines Leitfadens/Guidebooks zur inklusiven Gestaltung des Campus der TH Lübeck	
Zielgruppe	Studierende als Akteur:innen, Studierende und Beschäftigte als Beteiligte, alle Campus-Nutzenden	
einzubindende Akteur:innen	Abteilung Technische Dienste; Präsidium; (nebenamtliche) Gleichstellungsbeauftragte - allesamt der THL	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Prof. Dipl.-Ing. Architektin BDA Lydia Rintz (Städtebau und Entwerfen)/TH Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	—	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Unterstützung durch studentische Hilfskraft finanziert durch Hochschul-Mittel	
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 21 – Sicherheit 25 – Stadt- und Lokalplanung	

TECHNISCHE HOCHSCHULE LÜBECK

Maßnahmennummer **3.5.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Ausbau schulischer Präventionsarbeit zum Schutz vor (sexualisierter) Gewalt und Belästigung**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	Bereits seit vielen Jahren werden punktuell Informationsveranstaltungen und Präventionsangebote an Lübecker Schulen durchgeführt. Alle Anfragen können derzeit nicht bedient werden. Bedarfe, sich mit Schüler*innen zu den Themen Grenzen, Grenzüberschreitungen, Übergriffigkeit und (sexualisierte) Gewalt auseinanderzusetzen werden durch Lehrkräfte und Schulsozialarbeiter*innen regelmäßig benannt. Angebote für Schüler*innen sollen regelhaft unterbreitet und durchgeführt werden. Fortbildungsangebote für Schulsozialarbeiter*innen und pädagogischen Mitarbeitenden sollen erarbeitet und unterbreitet werden, um Handlungssicherheit im genannten Themenkomplex zu gewährleisten.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Bestehende Präventionsangebote ab Klassenstufe 8 (Schulprojekttag „Wo hört der Spaß auf?“ sowie Informationsworkshops) sind beworben/Schulen proaktiv angeboten • Präventionsangebote ab Klassenstufe 8 sind an Schulen durchgeführt • Fortbildungsangebot für Schulsozialarbeiter*innen zum Themenkomplex Umgang mit sexualisierter Gewalt sind erarbeitet • Fortbildungsangebot für Schulsozialarbeiter*innen werden regelmäßig (jährlich/alle 2 Jahre) durchgeführt	
Zielgruppe	Schüler*innen, Schulsozialarbeiter*innen, pädagogische Mitarbeitende in Schulen	
einzubindende Akteur:innen	Schulen; Schulsozialarbeit; Bereich Schule und Sport	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Frauen*notruf Lübeck, bei ausreichenden Kapazitäten in der Präventionsarbeit	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss, Schul- und Sportausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Finanzmittel müssen noch akquiriert werden	

Artikel der Charta	13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 22 – Geschlechtsspezifische Gewalt

Frauen*notruf Lübeck

Maßnahmennummer **3.6.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Schulprojekttag „Geschlechterstereotype, Vorurteile und sexuelles Mobbing“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Pilotprojekt: Projekttag zum Thema „Geschlechterstereotype, Vorurteile und sexuelles Mobbing“ an einer ausgewählten Lübecker Schule für die Mittelstufe mit Hilfe des Arbeitsheftes „Schulen gegen Sexismus“. Ziel: Langfristige flächendeckende Etablierung des Projekttages für Mittelstufen an allen Schulen in Lübeck gemäß dem Oldenburger Projekt mit Pinkstinks unter Schirmherrschaft des Oldenburger Bürgermeisters.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Kurzfristig: An allen Mittelstufenklassen der Projektschule wurde der Projekttag von Schulsozialarbeiter*innen oder Lehrer*innen durchgeführt. Positives Feedback aller Beteiligten bezüglich Durchführbarkeit, Nutzen und Resonanz. • Langfristig: Etablierung im Schullehrplan als Projekttag an allen Mittelstufenklassen dauerhaft eingeführt im Rahmen der Schulprojektwochen.	
Zielgruppe	Mittelstufenklassen Lübecker Schulen	
einzubindende Akteur:innen	Bereich Schule und Sport (Gewinnung der Schulsozialarbeit, Auswahl der Projektschule, Schulsozialarbeit); Lehrer:innen der ausgewählten Schule; Pinkstinks Hamburg (Arbeitsmaterial, Presse, Anschreiben etc.); Schulamt	
verantwortlicher Bereich/ Institution	biff - Beratung und Information für Frauen Lübeck e. V.	

zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Schule- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Zunächst Unterrichtshefte von Pinkstinks, geringer Kostenaufwand. Fördermittel über Fördervereine der Schulen, Stiftungen und Service-Clubs sollen akquiriert werden
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 22 – Geschlechterspezifische Gewalt

bfff
BERATUNG INFORMATION
FÜR FRAUEN LÜBECK e.V.

Maßnahmennummer **3.7.**	**Handlungsfeld** ☒ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Sensibilisierung zum Thema „Sexismus“ im Ehrenamt**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	• Beteiligungsworkshop mit ehrenamtlichen Akteur:innen zur Erfassung der Situation • Workshops zur Sensibilisierung, sowohl offen als auch vereinsintern • Workshops zu Handlungsstrategien für Betroffene	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Beteiligungsworkshop zur Erhebung der Situation hat stattgefunden. • Workshops zur Sensibilisierung für Projektkoordinator:innen haben stattgefunden. • Workshops zur Sensibilisierung für ehrenamtlich Engagierte haben stattgefunden. • Workshops für Betroffene haben stattgefunden. • Die Maßnahme wurde durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet.	

Zielgruppe	Haupt- und ehrenamtliche Projektkoordinator:innen und ehrenamtlich Engagierte aus ehrenamtlichen Initiativen, Projekten, Vereinen und Organisationen
einzubindende Akteur:innen	Ehrenamtliche Initiativen, Projekte, Vereine und Organisationen in der Hansestadt Lübeck
verantwortlicher Bereich/ Institution	2.000.4 Stabsstelle Koordinierung Ehrenamt und 1.160 Frauenbüro
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Angestrebt durch Fördermittel
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 11 – Rolle als Arbeitgeber

Maßnahmennummer **3.8.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**„Zwischen Flirt und Belästigung“ Präventionsangebot zum Schutz vor sexueller Belästigung am Arbeitsplatz**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Das Thema sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz ist von wachsender Aktualität; der Frauennotruf wird von Betrieben zunehmend angefragt. Workshop für Auszubildende mit Gruppenübungen und Informationen zu: • Definition, Ausmaß, Dynamik und Folgen von sexueller Belästigung im Arbeitsleben • Informationen über das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz: die Rechte der Betroffenen und die Pflichten der Arbeitgebenden, Schutz und Hilfen. Die fachliche Expertise, das Konzept und erste Erfahrungen sind vorhanden. Fachliche Einbettung der Durchführung erfolgt durch den Bundesverband der Frauenfachberatungsstellen und Frauennotrufe (bff), der die Kampagne „Make-it-work“ durchführt, an der der Frauennotruf beteiligt ist.	

Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Workshop wurde konzipiert und durchgeführt • Anzahl der Teilnehmenden am Workshop • Ggf. Fortführung der Workshops
Zielgruppe	Auszubildende an Berufsschulen, im öffentlichen Dienst oder in Betrieben
einzubindende Akteur:innen	Berufsschulen; Gleichstellungsbeauftragte; Jobcenter
verantwortlicher Bereich/ Institution	Frauen*notruf, bei ausreichenden Kapazitäten in der Präventionsarbeit
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss, Schul- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Finanzierung noch nicht geklärt
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 11 – Rolle als Arbeitgeber 22 – Geschlechtsspezifische Gewalt

Frauen*
notruf
Lübeck

Maßnahmennummer **3.9.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☒vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**„Sicher.Feiern.Lübeck“ Präventionsangebot zum Schutz vor sexualisierter Gewalt im Partykontext**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	Das Thema ist von steigender Relevanz, und der Frauen*notruf wurde von Veranstalter*innen bereits angefragt. Ziel dieser Maßnahme ist die Reduktion von sexualisierten Übergriffen, Schutz für Betroffene, der Umgang mit der übergriffigen Person und die Sensibilisierung und Verantwortungsübernahme der Mitfeiernden und Partycommunity. Die fachliche Expertise, das Konzept und erste Erfahrungen mit dem Projekt sind bereits vorhanden. • Materiialien zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für grenzüberschreitendes Verhalten im Partykontext mit Plakaten und Flyern	

	• Workshops in Kooperation mit externer Trainerin (z.B. Türsteherin) für das Personal der Partylocations mit Gruppenangeboten und Informationen zu: - Definition, Ausmaß und Folgen von sexualisierter Gewalt, auch im Nachtleben - Schutzmöglichkeiten für Betroffene anbieten - Stärkung der Handlungskompetenz des Personals im Umgang mit Täter*innen Ziel des Workshops: Erarbeitung eines internen Handlungsleitfadens für den Umgang mit grenzverletzenden Situationen
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Materialien (Plakaten und Flyern) sind entworfen, gedruckt und verteilt. • Workshops sind durchgeführt
Zielgruppe	Besucher:innen von Diskotheken, Kneipen, Bars und allgemein Partys, Veranstalter*innen von Partys, Personal von Partylocations
einzubindende Akteur:innen	Lokale Partylocations (Diskotheken, Kneipen, Bars); externe Trainerin
verantwortlicher Bereich/ Institution	Frauen*notruf, bei ausreichenden Kapazitäten in der Präventionsarbeit
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Fördermittel
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 22 – Geschlechtsspezifische Gewalt

Frauen*
notruf
Lübeck

Maßnahmennummer **3.10.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☒ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Postkarten-Aktion „Carry me home!“**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Vielfach hören Frauenhaus-Mitarbeiterinnen den Satz „Hätte ich gewusst, dass es Frauenhäuser gibt, wäre ich schon früher gegangen!“. Somit zeigt sich auch noch im Jahr 2022, dass die Information über die Hilfelandschaft Lübecks und darüber hinaus noch nicht allen Lübecker:innen vorliegt. Hierzu werden niedrigschwellige Aktionen/Materialien benötigt, um über das Angebot vom Autonomen Frauenhaus und dem Frauenhaus Hartengrube der AWO SH gGmbH zu informieren. Bezugnehmend auf die Ideen von Bewohnerinnen werden Postkarten gestaltet, die auf der Hauptseite gestaltete Szenen von Frauenhausbewohnerinnen zeigen. Auf der zu beschreibenden Seite werden neben Kontaktaufnahmeinformationen mit dem Autonomen Frauenhaus Lübeck und dem Frauenhaus Hartengrube der AWO SH gGmbH auch Hinweise zu finden sein, wie Frauen Hilfe erhalten können. Hierzu sind mehrere Abende in 2022 und 2023 geplant. Das letztendliche Layout, die Bildgestaltung und Erstellung druckfähiger Daten werden dann von einer Grafikerin umgesetzt. Durch in Restaurants und an Veranstaltungsorten ausliegende Postkarten kann ein unauffälliger Transfer von Informationen gelingen, der keine Irritationen bei der Begleitung durch Mitnahme einer Postkarte hervorrufen kann. Geplant ist eine Auflage von 50.000 Exemplaren verteilt auf 10 Motive, die in zwei Chargen à 5 Motiven im Jahr 2022 und 2023 verteilt werden sollen.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Postkarten mit 10 Motiven sind entworfen und gestaltet • 50 0000 Exemplare sind gedruckt und verteilt • ggf. Nachdruck der Postkarten	
Zielgruppe	Frauen ab 18 Jahren jeglichen Alters	
einzubindende Akteur:innen	Gastronomie/Veranstaltungsorte	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Autonomes Frauenhaus Lübeck/Frauenhaus Hartengrube der AWO SH gGmbH	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss	

Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Förderung der Druckkosten durch den lfd. Haushalt 1.160 Die Gestaltung bzw. Begleitung der abendlichen Meetings mit den Frauen wird im Rahmen der Empowerment-Arbeit mit den Bewohnerinnen durchgeführt. Die Verteilung erfolgt im Ehrenamt durch Bewohnerinnen und Unterstützung ehemaliger Bewohnerinnen.
Artikel der Charta	22 – Geschlechtsspezifische Gewalt

Autonomes Frauenhaus Lübeck

Frauenhaus Hartengrube
Schutz und Unterstützung bei Häuslicher Gewalt

Maßnahmennummer **3.11.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Modellhaus für das FHK-Projekt „Digitale Gewalt“: Frauenhaus Hartengrube**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Mit einem Schutzkonzept möchte Frauenhauskoordinierung Berlin e. V. (FHK) die sichere Nutzung digitaler Medien in Frauenhäusern ermöglichen, ohne die Bewohner*innen, Mitarbeiter*innen und den Standort zu gefährden. Dieses soll für Risiken im Umgang mit digitalen Medien und Daten sensibilisieren und den Datenschutz in Frauenhäusern sicherstellen. Das Konzept wird technische Schritte erläutern, um Bewohner*innen und Mitarbeiter*innen präventiv vor digitaler Gewalt zu schützen, und bereits Betroffenen psychosoziale und rechtliche Hilfeangebote aufzeigen. Das Frauenhaus Hartengrube in Lübeck ist ein Modellhaus zur Umsetzung des Schutzkonzeptes. Ziel ist die Erarbeitung eines Leitfadens zur Unterstützung der Handlungsfähigkeit der Frauenhäuser: • Sensibilisierung: Was ist Digitale Gewalt? • Implementieren von Fachwissen im o.g. Bereich (rechtl. Einordnung, digitale Möglichkeiten) • Stärkung der Medienkompetenz der Mitarbeitenden	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Fortbildungen • Fachtag • Expert*innengespräche • Fachaustausche	

	• Schutzkonzept
Zielgruppe	Mitarbeitende der Frauenhäuser in Deutschland
einzubindende Akteur:innen	Frauenhausbewohnende als Expert*innen ihrer Lebenswelt; Netzwerkpartner*innen der Frauenhäuser
verantwortlicher Bereich/ Institution	fachliche Erarbeitung/Angebot durch Frauenhauskoordinierung Berlin e.V. Teilnahme und Mitarbeit: Frauenhaus Hartengrube
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Finanzierung durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ)
Artikel der Charta	22 – Geschlechtsspezifische Gewalt

Maßnahmennummer **3.12.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Angsträume in Lübeck minimieren**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Im Rahmen der Online-Umfrage zum Thema „Angsträume“ haben Bürger:innen Orte und Wegebeziehungen benannt, bei denen sie Unsicherheitsgefühle unter anderem wegen subjektiv gefühlter, nicht ausreichender Beleuchtung haben. Diese Liste arbeitet der Bereich Stadtgrün und Verkehr ab. In 2021 konnten bereits drei derzeit noch nicht beleuchtete, aber hochfrequentierte Fußweg-Beziehungen beleuchtet werden (Auf der Kuppe, Steinrader Weg, Jonny-Felgenhauer-Str.). Ebenso wurde die Beleuchtung auf dem Meesenplatz verbessert, und die allgemeine Umstellung von konventioneller Leuchtentechnik auf LED wird für ein besseres Sicherheitsempfinden im Hinblick auf die Beleuchtungssituation sorgen. Bei der Umfrage konnten auch andere Gründe für subjektiv empfundene Angsträume benannt werden: Publikum an bestimmten öffentlichen Plätzen oder wenig frequentierte Orte; verwahrloste oder beschädigte Anlagen in der Umgebung, bspw. Vermüllung am ZOB. Es finden 2022 und in den Folgejahren weitere Schritte zum Abbau von Angsträumen an öffentlichen Plätzen statt. Zudem ist eine Erörterung des Themas im Kommunalen Präventionsrat geplant.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• 2022: u.a. Verbesserung der Beleuchtung im Bereich des ZOB Lübeck • Ab 2023: Abbau von Angsträumen wird fortgeführt.	
Zielgruppe	Bürger:innen und Besucher:innen der Hansestadt	
einzubindende Akteur:innen	Untere Naturschutzbehörde bei Wegebeziehungen in Grünanlagen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	5.660 Stadtgrün und Verkehr	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Bauausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt	
Artikel der Charta	21 – Sicherheit 25 – Stadt- und Lokalplanung	

Maßnahmennummer **4.1.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Prof:Me – Mentoring für Professorinnen und solche, die es werden wollen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Ein Mentoringprogramm wird aufgebaut, um neuberufenen Professorinnen und Nachwuchswissenschaftlerinnen erfahrene Mentor:innen an die Seite zu stellen. Es können im vertraulichen Rahmen Fragen gestellt, Erfahrungen zu Karrierewegen ausgetauscht und Hilfestellungen bei internen Prozessen und Strukturen geleistet werden. Start der ersten Kohorte ist im Januar 2022 (es folgt jährlich ein weiterer Durchlauf bis 2025). Eine Programmkoordination berät und begleitet die Tandems, organisiert (informelle) Treffen zum Austausch nach Bedarf sowie optionale Workshops.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Die Zielgruppe wird erreicht. • Bildung von Tandems funktioniert. • Positive Evaluation des Programms durch die Teilnehmenden. Weiterentwicklung und/oder Verankerung von Mentoring über die Projektförderung (bis 2025) hinaus.	
Zielgruppe	Neue Professorinnen, Promovendinnen, Masterabsolventinnen, wissenschaftliche Mitarbeiterinnen, Lehrkräfte für besondere Aufgaben, interessierte Frauen der TH Lübeck	
einzubindende Akteur:innen	Erfahrene Mentor:innen; nebenamtliche Gleichstellungsbeauftragte der Fachbereiche; Mentoringprogramm-Beirat	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Zentrale Gleichstellungsbeauftragte/TH Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	—	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Professorinnenprogramm III 2020-2025 (Bund-Länder-Förderprogramm) und Hochschulmittel als Eigenmittel	
Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber	

TECHNISCHE HOCHSCHULE LÜBECK

Maßnahmennummer **4.2.** 	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Schulung zu Gleichstellung & Empowerment von Frauen für Mitarbeiter:innen von Bildungsträgern und Coaches**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Mitarbeiter:innen von Bildungsträgern sowie Coaches werden zu den Themen Empowerment von Frauen, Gleichstellung u.ä. geschult	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Schulung ist bis Ende 2022 durchgeführt • Schulung ist ausgewertet • Weitere Veranstaltungen in den Folgejahren sind geplant (bei positiver Auswertung)	
Zielgruppe	Mitarbeiter:innen von Bildungsträgern und Coaches	
einzubindende Akteur:innen	IQ-Netzwerk; AK Chancen für Frauen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Das Förderprogramm „Integration durch Qualifizierung (IQ)“ wird durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales gefördert und in Kooperation mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und der Bundesagentur für Arbeit umgesetzt. – d.h. für die HL kostenneutral	
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **4.3.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Zweiter Bericht nach § 1 Abs. 1 a Gemeindeordnung (GO) zu den Maßnahmen zur Verwirklichung des Grundrechts der Gleichberechtigung von Frauen und Männern in städtischen Gesellschaften: Betrachtungszeitraum 2020 bis 2023**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Kurzbeschreibung: Die Hansestadt Lübeck soll nach der GO darauf hinwirken, dass für ihre städtischen Gesellschaften, an denen sie mit mindestens 50 % unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist und diese Arbeitnehmende beschäftigen • Arbeitsbedingungen geschaffen werden, die für alle Geschlechter die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglichen, • Nachteile kompensiert werden, die vor allem Frauen als Folge geschlechterspezifischen Arbeitsteilung erfahren, • Entgeltgleichheit zwischen beiden Geschlechtern erreichen und • eine paritätische Gremienbesetzung erzielen Über diese Maßnahmen und deren Wirksamkeit ist der Kommunalaufsichtsbehörde alle vier Jahre zu berichten. Das Gesetz ist zum 21.07.2016 in Kraft getreten, es erfolgt als Nächstes die zweite Berichterstattung. Handlungsschritte: Vorbereitende Arbeiten mit interkommunaler Recherche im IV. Quartal 2023 Konzepterstellung mit Terminplanung im I. Quartal 2024 Parallele Abstimmung mit der Gleichstellungsbeauftragten der Hansestadt Lübeck Rückkopplung mit den städtischen Unternehmen und Beendigung der Maßnahme im IV. Quartal 2024	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Abforderung der Daten der städtischen Beteiligungen bis zum Ende des I. Quartals 2024 – danach Auswertung, Klärung offener Fragen und Erstellung eines Berichts • Ziel: Kenntnisnahme des Berichts durch den Hauptausschuss mit einer Vorlage im IV. Quartal 2024	

einzubindende Akteur:innen	Verantwortliche Mitarbeiter:innen der städtischen Beteiligungsunternehmen der Hansestadt Lübeck und Gleichstellungsbeauftragte der Hansestadt Lübeck
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.201 Bereich Haushalt und Steuerung, 1.201.5 Abteilung Beteiligungscontrolling
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Einsatz der Ressourcen des Beteiligungscontrollings, keine zusätzlichen Förderungen
Artikel der Charta	09 – Gender Assessment 11 – Rolle als Arbeitgeber

Maßnahmennummer **4.4.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Lohngerechtigkeit im Unternehmen Lübecker Schwimmbäder prüfen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Durch die Vergütungsordnung werden betriebliche Lohnstrukturen, Entgelttransparenz und innerbetriebliche Lohngerechtigkeit gewährleistet. Der Betrieb hat zusammen mit dem Personalrat u.a. zu überprüfen, welcher Stufe der im Betrieb geltenden Vergütungsordnung die Tätigkeit einer beschäftigten Arbeitskraft zuzuordnen ist. Wir sehen eine Verpflichtung darin eine evtl. festgestellte ungleiche Bezahlung zu beheben.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Stufenzuordnung der einzelnen Arbeitskräfte ist überprüft • Bei festgestellter ungleicher Bezahlung ist diese behoben	
Zielgruppe	Mitarbeitende der Lübecker Schwimmbäder	
einzubindende Akteur:innen	Personalvertretung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.525 Lübecker Schwimmbäder	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Schule und Sport	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Wirtschaftsplan der Lübecker Schwimmbäder	
Artikel der Charta	09 – Gender Assessment 11 – Rolle als Arbeitgeber	

Maßnahmennummer **4.5.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Berufsorientierung, Ausbildung und Nachwuchsförderung bei den Lübecker Schwimmbädern**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Für die o.g. Jahre soll das Handlungsfeld „Nachwuchsgewinnung“ weiterhin verfolgt werden, um immer mehr Frauen für die sogenannten Männerberufe zu begeistern. Die Lübecker Schwimmbäder ergreifen Maßnahmen, die mehr Mädchen und Frauen für den technisch-handwerklichen Bereich interessieren (siehe auch Anlage zum Wirtschaftsplan 2021 der Lübecker Schwimmbäder – Beschluss der Bürgerschaft vom September 2020). Durch langfristig attraktive Rahmenbedingungen (z.B. Vereinbarkeit von Familie und Beruf) sollen Beschäftigte mit familiären Verpflichtungen eine realisierbare Erwerbstätigkeitsperspektive erhalten. Teilnahme am Girls‘ & Boys‘ Day zum Ausbildungsberuf „Fachangestellte:r für Bäderbetriebe“.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	<u>vermehrte Bewerbungen durch:</u> • Die Lübecker Schwimmbäder präsentierten sich bereits verstärkt auf Berufs- und Ausbildungsmessen und konnten so bereits jetzt einen erheblichen Zuwachs an Praktikumsanfragen und Bewerbungen feststellen. • Kontakte zu Lübecker Schulen, die im Rahmen von Berufsorientierungswochen Schüler:innen die bei den Lübecker Schwimmbädern ausgeübten Berufe näher brachten. <u>Vereinbarkeit:</u> Teilzeitmodelle werden von den Beschäftigten aktiv gelebt. Bei der Urlaubs- und Dienstplangestaltung werden die Wünsche der jungen Eltern durch gemeinsame Erarbeitung der jeweiligen Dienstpläne in Einklang gebracht.	
Zielgruppe	Nachwuchskräfte, Mitarbeitende	
einzubindende Akteur:innen	Personalvertretung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.525 Lübecker Schwimmbäder	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Schule und Sport	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Wirtschaftsplan der Lübecker Schwimmbäder	

Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen

Maßnahmennummer **4.6.** 	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Zukunftsatelier – ab 55 wird‘s (beruflich) bunt**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Mit dem Projekt soll der Altersarmut und der sozialen Isolation im Alter entgegengewirkt werden. Das Zukunftsatelier beinhaltet regelmäßige Seminare, Workshops und Einzelberatungen u.a. zu den Themen: Gestaltung der letzten Arbeitsphase, beruflicher (Wieder-)Einstieg, Rente/finanzielle Absicherung, Gesundheit, Work-Life-Balance, Heranführung an Angebote für Ältere in Lübeck. Die Teilnehmerinnen können ein Jahr kostenfrei im Projekt verbleiben und an den Angeboten partizipieren. Die Gruppenangebote finden zielgruppenübergreifend statt, sodass Synergie-/bzw. Peer-Group-Effekte entstehen können. Die Projektlaufzeit ist auf 5 Jahre angelegt.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Innerhalb von 5 Jahren: 240 Personen im Rahmen des Projekts begleiten. • Erfolgsquote: 66%	
Zielgruppe	Beschäftigte, Selbständige, Wiedereinsteiger:innen, Arbeitslose bzw. von Arbeitslosigkeit bedrohte Menschen und Rentner:innen. Ab 55 Jahren – insbesondere Frauen	
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro der Hansestadt Lübeck; ggf. Jobcenter und Agentur für Arbeit	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Frauennetzwerk zur Arbeitssituation e.V. Beratungsstellen: Dr.-Julius-Leber-Str. 3-7 u. Oberbüssauer Weg 6	

zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	—
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Interessensbekundung beim ESF-Plus-Programm „Stärkung der Teilhabe älterer Menschen – gegen Einsamkeit und soziale Isolation“ (Bundesamt für Familie und zivilgesellschaftliche Aufgaben)
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 15 – Sozialwesen und soziale Dienste 18 – Soziale Kohäsion

Frauennetzwerk zur Arbeitssituation e.V.

Maßnahmennummer **4.7.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Integration von Aspekten familienfreundlicher Unternehmen in die geplante Unternehmensdatenbank für Lübecker Arbeitgebende**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH plant im Rahmen ihres Standortmarketingprozesses die Implementierung einer Unternehmens-datenbank mit Filterfunktionen für Fachkräfte, die sich über Lübecker Arbeitgebende informieren möchten, auf ihrem Content Hub www.luebeck.org. Dafür sollen bis Ende 2022 die Bedarfe der Unternehmen an eine Datenbank erfasst werden und die Finanzierung sichergestellt werden. 2023/2024 soll die Datenbank Fachkräften online zur Verfügung gestellt werden und die Datenbankpflege sichergestellt sein.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Unternehmen für den Aspekt „Familienfreundlichkeit“ gewonnen • Kriterien für den Aspekt „Familienfreundlichkeit“ entwickelt • Kriterien und Überführung in Datenbank erhoben • Datenbank laufend gepflegt	
Zielgruppe	Fachkräfte, die für Lübeck gewonnen oder an den Standort gebunden werden sollen.	
einzubindende Akteur:innen	Lübecker Unternehmen auf der Suche nach Fachkräften; Gleichstellungsbeauftragte der HL und ggf. weitere Akteur:innen aus dem Feld „Familienfreundlichkeit“	

verantwortlicher Bereich/ Institution	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	aus Etat 1.160
Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber

Wirtschaftsförderung
LÜBECK GmbH

Maßnahmennummer **5.1.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Ausbildung in Teilzeit stärken**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	1. Die Projekte zur „Ausbildung in Teilzeit“ an Handwerkskammer Lübeck und IHK zu Lübeck bieten künftig einmal jährlich in Kooperation mit der VHS eine Informationsveranstaltung zu Ausbildung in Teilzeit an. 2. Ein Austausch von Betrieben zum Thema „Ausbildung in Teilzeit“ soll einmal jährlich durch IHK und HWK angeboten werden. 3. Die Hansestadt Lübeck, vertreten durch die Jugendberufsagentur platziert „Ausbildung in Teilzeit“ in der Landesarbeitsgemeinschaft JBA Schleswig-Holstein und erwirkt ein gemeinsames Votum.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Die Informationsveranstaltung zu Ausbildung in Teilzeit in Kooperation mit der VHS Lübeck hat stattgefunden • Ein Austausch von Betrieben hat 2023 stattgefunden • Die AG JBA S-H hat Beschluss gefasst und an WiMi und SHIBB weiter geleitet.	
Zielgruppe	Betriebe, Multiplikator:innen, Eltern, an einer Ausbildung in Teilzeit Interessierte	
einzubindende Akteur:innen	IHK und HWK, VHS, beteiligte Firmen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	Zu 1: IHK, HWK und VHS; zu 2: IHK und HWK Lübeck; zu 3:Hansestadt Lübeck – Jugendberufsagentur	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Wirtschaftsausschuss, Jugendhilfeausschuss, Schule & Sport	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	1 + 2 bisher durch Projektförderungen vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein	
Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

IHK Lübeck Handwerkskammer Lübeck

Maßnahmennummer **5.2.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☐ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Stadtverwaltung Lübeck: Ausbildung in Teilzeit**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Prüfung weiterer Angebote zur Teilzeitausbildung und Abstimmung erforderlicher Rahmenbedingungen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Die Rahmenbedingungen für eine Teilzeitausbildung sind verwaltungsweit abgestimmt • Mit ausbildenden Bereichen und Ausbilder:innen werden mind. 3 weitere für Teilzeit geeignete Ausbildungsberufe ausgewählt • Teilzeit-Ausbildung wird als familienfreundliches Angebot der Hansestadt Lübeck regelmäßig beworben	
Zielgruppe	Auszubildende der Hansestadt Lübeck	
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro der HL; Gesamtpersonalrat; Gesamtschwerbehindertenvertretung; Jugend- und Auszubildendenvertretung	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.110.21 Personal	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt	
Artikel der Charta	11 – Rolle als Arbeitgeber 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen	

Maßnahmennummer **5.3.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Aufbau eines Väter-Netzwerkes bei der Hansestadt Lübeck (Stadtverwaltung)**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Zielsetzung ist, mehr Männer, die bei der HL beschäftigt sind, darin zu unterstützen, ihre Care-Aufgaben wahrnehmen zu können – Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Männer gleichermaßen sicherstellen	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Online-Austausch hat stattgefunden • Austausch in Präsenz (auch mal mit Kindern) hat stattgefunden • Gute Beispiele für Vereinbarkeit der Väter ins Intranet gestellt • Thematik in „Schulung für Führungskräfte“ (s. Maßnahme 2.10.) mitaufgenommen	
Zielgruppe	Männer mit Care-Aufgaben bei der HL	
einzubindende Akteur:innen	Die Betroffenen; Führungskräfte	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Hauptausschuss	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt 1.160	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 11 – Rolle als Arbeitgeber 16 – Kinderbetreuung	

Maßnahmennummer **5.4.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Kinderbetreuung für Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Angebote zur Sicherung der Kinderbetreuung für Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck Die Richtlinie „Personalpolitische Eckpunkte der Hansestadt Lübeck (neu)“ sieht für die gute Vereinbarkeit von Familie und Erwerbsarbeit ihrer Mitarbeiter:innen vor, dass diese im Hinblick auf eine geeignete Kinderunterbringung, z.B. bei der Organisation eines Kita-Platzes, Unterstützung erhalten. Ergänzend werden auch Notfallplätze zur Verfügung gestellt. Für die Personalbindung spielen verbesserte Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	• Unterstützungsangebot bei der Suche nach einer Kindertages-betreuung ist vorhanden • Die Mitarbeitenden und die Personalgewinnung/-betreuung sind darüber informiert (Handouts, Intranet) • Anfragen zum Unterstützungsangebot werden dokumentiert und evaluiert • Angebot einer Kindernotfallbetreuung für Mitarbeitende ist eingeführt • Nutzung der Kindernotfallbetreuung wird regelmäßig evaluiert	
Zielgruppe	Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck	
einzubindende Akteur:innen	FB1; FB 4 – Familienservice; Gleichstellungsbeauftragte der HL; Gesamtschwerbehindertenvertretung; Gesamtpersonalrat	
verantwortlicher Bereich/ Institution	1.110.40 Personal	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft		
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Lfd. Haushalt	
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 11 – Rolle als Arbeitgeber 16 – Kinderbetreuung	

Maßnahmennummer **5.5.** 	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☒ nötig ☒ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Deutsch für alle (DFA) und „Mama lernt Deutsch“ (MLD) mit „Mama lernt Deutsch … macht Schule“ (MLDS) und „Mama lernt Deutsch … goes digital“ (MLDd)**	
Kurzbeschreibung, Handlungs-schritte & Zeitplan	DFA allgemein: Ermöglichung der Teilnahme an Intensivsprachkursen Deutsch nach dem Muster der BAMF-Integrationskurse (4x5= 20 UE) und Berufssprachkurse für alle in Lübeck lebenden Geflüchteten. MLD: Teilnahme von Mutter und Kind an einem wohnort- und alltagsnahen Einführungskurs (2x3=6 UE) in die deutsche Sprache und Kultur von Frauen für Frauen mit dem Ziel, später einen Sprachintensivkurs zu besuchen.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Erfolgsindikatoren: Anzahl der Kurse, Anzahl der Teilnehmenden, Erfolgsquote bei erreichten Sprachzertifikaten. Anzahl der Frauen, • die durch MLD Deutsch lernen • die von einem MLD-Kurs in einen Intensivkurs, in eine Qualifizierung oder in eine Berufstätigkeit wechseln • die ihre Vorschulkinder in die vorhandenen Kindertageseinrichtungen geben Anzahl der Kinder, die durch MLD sprachlich und sozial gefördert werden. Zukünftiges Ziel: Kinderbetreuung für Teilnehmende während der Sprachintensivkurse sicherstellen.	
Zielgruppe	Alle in Lübeck lebenden Geflüchteten, vor allem auch diejenigen, die keine BAMF-Kurszulassung erhalten. Für MLD alle Mütter mit Kindern im Vorschulalter, die aufgrund ihrer Familienarbeit aktuell nicht die Möglichkeit haben, an den Sprachintensivkursen teilzunehmen	
einzubindende Akteur:innen	Für MLD Kooperationspartner:innen wie Familienzentren und Frühe Hilfen; für MLDS Schulen; für MLDd Nachbarschaftsbüros Bei DFA-Ausweitung zusätzlich Zusammenarbeit mit Beruflichen Schulen; Jobcenter	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.403 VHS Lübeck	

zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Schule und Sport
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Seit 2016 Zuwendung der Possehl-Stiftung. Weitere Förderung bis 31.12.2024 zugesagt, Ausweitung des DFA-Angebotes von der Possehl-Stiftung empfohlen. Für MLD zudem anteilige Finanzierung aus Landesmitteln für Familienzentren.
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 16 – Kinderbetreuung 18 – Soziale Kohäsion

vhs
Volkshochschule
Lübeck

Maßnahmennummer **5.6.**	**Handlungsfeld** ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☐ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	**Zeitliche Umsetzung** ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☒ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Entlastung von Alleinerziehenden im Alltag – durch Vermittlung von ehrenamtlichen Helfer:innen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Kinderbetreuung ab und an und/oder in „Notsituationen“ (z.B. Arztbesuch, bei dem die Kinder aus guten Gründen mal nicht mit können/sollen). Unterstützung bei Dingen im Alltag, z.B. mal was tragen, mal was reparieren, mal eine Lampe einschrauben, Hilfe im Garten, mal einen Transport, wenn kein Auto vorhanden; Austausch vor Entscheidungen oder Orientierungshilfe bei Umzug nach Lübeck. Anvisierter Start der Maßnahme: 01.08.2022. Projektlaufzeit: 12 Monate (Testphase). Aufbau eines Helfer:innen- und Vermittlungspools inkl. Weiterbildung der Ehrenamtler:innen. Auswertung des Projektes und ggf. Weiterentwicklung.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Bis zum Ende der Projektlaufzeit: Mindestens 5 Ehrenamtliche, die bereit sind Alleinerziehende im Alltag individuell zu unterstützen. Mindestens 5 Alleinerziehende, die Unterstützung über das Projekt in Anspruch nehmen möchten.	

Zielgruppe	Alleinerziehende (m/w)
einzubindende Akteur:innen	E-Punkt, Wellcome; Verein Wahlverwandtschaften; ggf. weitere Familienzentren in Lübeck; Nachbarschaftsbüros; Initiative Brolingplatz als mögliche einzubindende Akteur:innen
verantwortlicher Bereich/ Institution	Deutscher Kinderschutzbund Ortsverband Lübeck e.V. Familienzentrum im Kinderhaus BLAUER ELEFANT.
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	In der Testphase des Projektes ist noch keine zusätzliche Förderung von außen geplant
Artikel der Charta	16 – Kinderbetreuung 18 – Soziale Kohäsion



Der Kinderschutzbund
Ortsverband Lübeck

Maßnahmennummer **6.1.**	Handlungsfeld ☐ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☐ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☒ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**Zugang von Frauen und Mädchen zu digitalen Endgeräten und digitaler Bildung**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Um Frauen und Mädchen mit keinem/geringem Einkommen den Zugang zu digitalen Endgeräten (PCs, Laptops, Tablets usw.) zu ermöglichen und damit eine Teilhabe an den Chancen der Digitalisierung, ist geplant • Geräte, die durch die Computerschule Lübeck GmbH repariert und an gemeinnützige Einrichtungen abgegeben werden, über verschiedene Frauenprojekte und - vereine Frauen und Mädchen zugänglich zu machen. • Frauen und Mädchen eine bedarfsgerechte Einweisung/Schulung anzubieten, z.B. über die VHS (Grundbildungszentrum) oder andere Möglichkeiten (z.B. Bildungsträger). • zu prüfen, ob der Zugang zu gebrauchten digitalen Endgeräten für Personen, v.a. Frauen und Mädchen, mit geringem Einkommen über Mittel für Digitalisierung und/oder Klimaschutz verstetigt bzw. ausgeweitet werden können.	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	2021: • Treffen Computerschule mit Frauenprojekten (10/2021), seitdem werden bereits erste Geräte vermittelt. • Die städtischen Bereiche Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS) und Klimaleitstelle sind informiert, um das Thema mit zu unterstützen/in ihre Planungen zu integrieren. 2022-2024: • Evaluation des Projekts und ggf. Ausweitung. Gespräche mit DOS/Klimaleitstelle, ob bzw. wie das Projekt verstetigt und ggf. ausgeweitet werden kann.	
Zielgruppe	Frauen und Mädchen mit keinem/geringem Einkommen	
einzubindende Akteur:innen	Handlungsschritt 1: Computerschule Lübeck; Frauenprojekte: Frauenkommunikationszentrum Aranat; Frauennotruf Lübeck; AWO Frauenhaus Lübeck; Mixed Pickles; Autonomes Frauenhaus („Frauen helfen Frauen“); Frauenbüro der HL Für Handlungsschritt 2: VHS Grundbildungszentrum; ggf. weitere Für Handlungsschritt 3: Frauenbüro der HL; DOS; Klimaleitstelle	

verantwortlicher Bereich/ Institution	1.160 Frauenbüro in Kooperation mit der Computerschule und den Frauenprojekten
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Sozialausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Förderung in Abstimmung
Artikel der Charta	10 – Vielfältige Diskriminierungen oder Benachteiligungen 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 18 – Soziale Kohäsion

Maßnahmennummer	**Handlungsfeld**	**Zeitliche Umsetzung**
6.2.	☒ Parität/Beteiligung ☐ Geschlechterstereotype abbauen ☐ Gut und frei leben ohne Gewalt ☐ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) **Bürgerschaftsbeschluss** ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☐ bereits laufende Maßnahme ☒ geplante Maßnahme	**Ausbau von Sport- und Bewegungsangeboten, die speziell Mädchen und Frauen ansprechen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Im Rahmen der Sportentwicklungsplanung ist festgestellt worden, dass es in Lübeck wenig Sport- und Bewegungsangebote gibt, die speziell Mädchen und Frauen ansprechen (z.B. Skaten nur für Mädchen und Frauen). Deshalb soll das Angebot ausgebaut werden. Handlungsschritte: • Analyse des Ist-Angebots • Recherche bei anderen Kommunen • Bedarfsermittlung • Auswahl eines Stadtteils/Sozialraums für ein Modellprojekt • Entwicklung von speziellen Angeboten für Mädchen und Frauen in dem Stadtteil/Sozialraum • Bekanntmachung der Angebote • Durchführung der Angebote • Auswertung des Modellprojekts • ggf. Übertragung auf andere Stadtteile/Sozialräume	

	Zeitplan: Die Maßnahme soll kurzfristig (in den Jahren 2022/2023) umgesetzt werden. In einer Auftaktsitzung im 2. Quartal 2022 sollen die Handlungsschritte, der Zeitplan, die Erfolgsindikatoren und die Meilensteine abgestimmt werden.
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Erfolgsindikatoren: Die Anzahl der spezifischen Sport- und Bewegungsangebote für Mädchen/Frauen erhöht sich; konkrete Zielvorgaben sind noch mit den Beteiligten abzusprechen. Die Angebote sind bekannt und werden in Anspruch genommen. Meilensteine: • Handlungsschritte, Zeitplan, Meilensteine, Erfolgsindikatoren und Stadtteil/Sozialraum für das Pilotprojekt sind abgestimmt (bis 01.07.2022) • Angebote im Rahmen des Modellprojekts sind entwickelt • Angebote im Rahmen des Modellprojekts sind bekannt gemacht • Angebote im Rahmen des Modellprojekts sind durchgeführt • Modellprojekt ist ausgewertet • Ggf. Etablierung der Angebote • Ggf. Übertragung auf andere Stadtteile/Sozialräume
Zielgruppe	Mädchen und Frauen mit Interesse an Bewegung und Sport
einzubindende Akteur:innen	Frauenbüro; Turn- und Sportbund Lübeck; Lübecker Sportvereine; ggf. andere Akteur:innen
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.401 Schule und Sport
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Schul- und Sportausschuss
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Im Haushalt 2022 sind als Grundfinanzierung für die Umsetzung der acht kurzfristig umsetzbaren Starterprojekte aus dem Sportentwicklungsplan 10.000 EUR konsumtiv geordnet worden. Diese sollen durch Spenden/Fördermittel ergänzt werden.
Artikel der Charta	14 – Gesundheit 18 – Soziale Kohäsion 20 – Kultur, Sport und Freizeit

Maßnahmennummer **6.3.**	Handlungsfeld ☒ Parität/Beteiligung ☒ Geschlechterstereotype abbauen ☒ Gut und frei leben ohne Gewalt ☒ Gute Arbeit existenzsichernd ☒ Balance verschiedener Lebensbereiche ermöglichen ☒ Ressourcen geschlechtergerecht verteilen	Zeitliche Umsetzung ☒ kurzfristig (2022/2023) ☐ mittelfristig (2023-2030) Bürgerschaftsbeschluss ☐ nötig ☐ vorhanden
Maßnahmentitel ☒ bereits laufende Maßnahme ☐ geplante Maßnahme	**VHS-Veranstaltungsangebote zu geschlechterrelevanten Themen**	
Kurzbeschreibung, Handlungsschritte & Zeitplan	Planung, Bewerbung, Durchführung und Begleitung von Einzelveranstaltungen, Vorträgen oder Kursen im Rahmen des VHS-Programmangebotes (semesterweise) zu den Thema Geschlechtergerechtigkeit und Diversität. Zielgruppenspezifische Angebote speziell für Männer oder Frauen, für Bildungsbenachteiligte, Alleinerziehende und Personen mit Grundbildungsbedarf. Zielsetzung: Information, Stärkung von Selbstbewusstsein und Alltagskompetenz und beruflicher Kompetenz, Schließung von Bildungsketten durch adressatenadäquate Bildungsangebote, Vorbereitung und Begleitung von Schulabschlüssen. Begleitende Weiterbildungsberatung	
Erfolgsindikatoren/Meilensteine	Durchführungsquote; Teilnehmer:innenzahl	
Zielgruppe	Erwachsene Frauen und Männer	
einzubindende Akteur:innen	Bei Bedarf div. Kooperationspartner zu Spezialthemen	
verantwortlicher Bereich/ Institution	4.403 VHS Lübeck	
zuständiger Fachausschuss der Bürgerschaft	Ausschuss für Schule und Sport	
Finanzierungsansatz (z. B. durch Förderung)	Teilnahmegebühr, Bereichsbudget, ggf. Zuschüsse von Bund oder Land, ggf. Drittmittel	
Artikel der Charta	06 – Kampf gegen Stereotype 13 – Bildungswesen und lebenslanges Lernen 18 – Soziale Kohäsion	

vhs Volkshochschule Lübeck

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Bürgermeister
Frauenbüro
23539 Lübeck
Tel.: (0451) 122 – 16 15
frauenbuero@luebeck.de