

**Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg – und zugehörige 122. Änderung des Flächennutzungsplanes
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen**
Stand: 02.07.2025

Anlage 1

Vorbemerkung:

Der vorliegende Prüf- und Abwägungsbericht beinhaltet die Auswertung der vor dem Beschluss zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten Beteiligungsverfahren. Der Bericht umfasst dementsprechend folgende Teile:

Teil A: Auswertung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Teil B: Auswertung der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan 09.13.00

Teil C: Auswertung der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur 122. Änderung des Flächennutzungsplanes

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg –

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeföhrten Beteiligungsverfahren eingegangen Stellungnahmen

Teil A: Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung: Die Planung wurde auf den Internetseiten der Hansestadt Lübeck zum Download zur Verfügung gestellt und im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck vom 29.04.2024 bis 13.05.2024 ausgehängt. Es gingen während der Beteiligungsfrist 3 schriftliche Stellungnahmen mit Anregungen zum städtebaulichen Entwurf und 1 Interessenbekundungen zum Kauf eines Grundstücks ein. Im Folgenden werden die vorgebrachten Anregungen ausgewertet.

Die Anregungen und Fragen werden thematisch geordnet aufgeführt:

Teil A: Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit / Stand: 30.06.2025

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Stellungnahme A (Schreiben vom 26.04.2024)		
1.1 <u>Interessenbekundung</u> Die Interessentin fragt nach, an wen Sie sich jetzt wenden kann, wenn Sie eine Doppelhaushälfte im neuen Baugebiet Bornkamp Schärenweg erwerben möchte.	Die Anfrage wurde zur Kenntnis genommen und individuell beantwortet. Es wurde mitgeteilt, dass die Vergabe der Grundstücke erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfindet.	Kenntnisnahme
Nr. 2 Stellungnahme B (Schreiben vom 06.05.2024)		
2.1 <u>Wanderweg</u> Es wird angeregt den alten Wanderweg südlich des Baugebietes (auf der anderen Straßenseite des Bornkamps) wieder zu öffnen. Dieser war zu Beginn des Baugebietes noch vorhanden und wurde später geschlossen. Nun mit dem neuen Baugebiet würde sich hierdurch die Möglichkeit erschließen, wieder direkt in die Natur zu gelangen und auch direkt auf den Lisa-Dräger-Wanderweg zu gelangen. Der bauliche Aufwand dürfte gering sein und das Grundstück wird vermutlich der Stadt gehören. Der Wanderweg	Die Öffnung des alten Wanderweges ist geplant und in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben. Die Realisierung der Öffnung soll im Zusammenhang mit den notwendigen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) für den Arten- schutz vorgenommen werden. Die Maßnahmen müssen vor den Eingriffen in die entsprechenden Habitate erfolgen.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
fehlt sehr.		
2.2 <u>Lichtsignalanlage</u> Es wird angeregt an der Ampel zur B 207 einen Linksabbiegerpfeil oder eine separate Ampel für Rechtsabbieger einzubauen, um die zu erwartende Mehrbelastung an Fahrzeugen ohne Stau aufzunehmen. Einen Fußgängerüberweg über die 207 gibt es dort nicht und dann könnten die Fahrzeuge den Hochschulstadtteil stadteinwärts verlassen in der Phase, in der heute die Fahrzeuge stadtauswärts fahrend in den Hochschulstadtteil abbiegen. Der Aufwand dürfte auch hier minimal sein und könnte behilflich sein, das zukünftige Mehr an Fahrzeugen schneller aus dem Stadtteil abzuleiten.	Kenntnisnahme Die Abwicklung der Mehrverkehre ist mit der aktuellen Ampelsituation leistbar. Die Anregung wird an den Bereich Stadtgrün und Verkehr zur allgemeinen Prüfung weitergeleitet.	
2.3 <u>Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg</u> Die bisherige Planung lässt vermuten, dass eine Erweiterung auf 2 Bahntrassen nicht berücksichtigt wurden. Welche Auswirkungen hätte eine 2te Bahntrasse mit evtl. einer Elektrifizierung auf das geplante Bauvorhaben? Insbesondere sei hier der Weg erwähnt, der aktuell parallel zur Bahntrasse verläuft und eine wichtige Verbindung in den Hochschulstadtteil darstellt. Des Weiteren wird der Bahnverkehr durch die Beltquerung deutlich zunehmen (auch ohne 2. Bahntrasse). Dies ergibt sich z. B. aus einem Bericht des Bereiches 5.691 Lübeck Port Authority – Verkehrswende Hinterland aus Sicht des Port Of Lübeck – vom 20.02.2023 im Haupt- und Bauausschuss (VO/2023/11950). Wurde das in dem Lärmgutachten berücksichtigt? Wurde berücksichtigt, dass die Strecke Hamburg Lübeck für längere Zeit gesperrt wird, und die Umleitung über den Bahnhof Hochschulstadtteil laufen wird?	Kenntnisnahme Im Rahmen des aktuellen Bebauungsplanverfahrens wird das vorhandene Lärmgutachten aktualisiert. In dem Zusammenhang werden die Daten der Zugfrequenz bei der Deutsche Bahn AG abgefragt. Für die Erweiterung auf ein zweites Bahngleis wäre zunächst ein Planfeststellungsverfahren seitens der Deutsche Bahn AG notwendig. Beim Ausbau der Strecke ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet die dann vorhandene Bebauung und die angrenzenden Nutzungen (z.B. die öffentliche Grünfläche) zu berücksichtigen und Schutzmaßnahmen gegen die ggf. höheren Emissionen zu planen und umzusetzen. Das Lärmgutachten berücksichtigt die prognostizierten Frequenzen für 2030. Die Wegeverbindung wird ebenfalls in einem Planfeststellungsverfahren geprüft und ggf. verlegt oder entfällt. Die Hansestadt Lübeck wird sich für ein fortbestehen der Querung einsetzen. Eine temporäre Mehrbelastung im Rahmen einer Umleitung ist nicht dauerhaft und wird daher nicht berücksichtigt. Abwägungsrelevant ist der reguläre Betrieb.	Kenntnisnahme
2.4 <u>Ankauf eines 2 m Streifen rückwärtiger Grundstücksbereich</u> Im Rahmen des vorherigen Bebauungsplanverfahrens wurde das Interesse für einen Ankauf eines 1–2 m-Streifens der Anwohner im	Im Rahmen der weiteren Grundstücksvermarktung wird geprüft, ob ein 2,0 m breiten Streifen an die angrenzenden Anwohnenden	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Falsterring und Großer Belt abgefragt. Einige der Anwohner:innen der Straße Großer Belt und vom Falsterring bekunden Interesse, einen 2 m Streifen an der östlichen Grenze ihrer Grundstücke zu erwerben.	verkauft werden kann. Der Bebauungsplan trifft hierzu keine Regelungen. Die Verbreiterung der Grundstücke sowie auch das Beibehalten der aktuellen Situation sind mit dem Bebauungsplan möglich.	
2.5 <u>Wohncontainer</u> Es wird angeregt die Ausnahme - zeitliche Befristung - bis 2033 zu streichen und stattdessen den Bereich für Geflüchtete auf unbeschränkte Zeit in den B-Plan aufzunehmen. Somit wäre eine Verlängerung jederzeit möglich, ohne jedes Mal den B-Plan zu verändern. Eine Beendigung kann dann – sobald die Fläche nicht mehr benötigt wird – über eine einmalige Änderung des B-Plans erfolgen.	Es ist nicht vorgesehen Geflüchtete dauerhaft in Containern unterzubringen. Hier ist die Stadt bestrebt andere Lösungen zu etablieren. Die Container sollen ab 2034 nicht mehr genutzt werden. Um jedoch flexibel zu bleiben, wird eine Nutzung bis 2040 zugelassen. Um kein weiteres Bebauungsplanverfahren durchführen zu müssen und um den planerischen Zusammenhang insbesondere bezüglich der Erschließung einschließlich notwendigen Maßnahmen zu Ver- und Entsorgung berücksichtigen zu können, werden die Flächen mit einer zeitlichen Bestimmung nach § 9 Abs. 2 BauGB überplant.	Keine Berücksichtigung

Nr. 3 Stellungnahme C (Schreiben vom 12.05.2024)

3.1 <u>Bisheriger Bebauungsplan 09.07.00 Bornkamp Teilbereich II</u> Der Schärenweg gehört lt. B-Plan 09.07.00 Bornkamp Teilbereich II und der dort festgesetzten „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB) vollumfänglich zum Wohngebiet „Bornkamp“ und es gelten alle Aussagen aus dem Text Teil B des Bebauungsplanes 09.07.00 Bornkamp Teilbereich II. Somit sollten die grundsätzlichen Charakterzüge des bisherigen B-Plans auch weiterhin gelten und Anpassungen nur in der Weise vorgenommen werden, dass diese Charakterzüge nicht verändert werden.	Die Hansestadt Lübeck hat sich entschieden den vorliegenden Bebauungsplan aufzustellen, um dem dringenden Bedarf nach Wohnraum in der Hansestadt Lübeck gerecht zu werden. Es fehlt u.a. an Wohnraum für die Studierenden der naheliegenden Technischen Hochschule Lübeck und der Universität zu Lübeck. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür und alternativ auch für Geschosswohnungsbau schaffen zu können, wird der vorliegende Bebauungsplan aufgestellt. Der ursprüngliche Bebauungsplan sah hier einen Sportplatz vor. Der Charakterzug des Bestandes muss nicht forgesetzt werden.	Klarstellung
3.2 <u>Anzahl der Wohnungen pro Gebäude</u> Es wird angeregt die Anzahl der Wohnungen pro Gebäude weiterhin auf 2 beschränken. Im besagten bisher gültigen B-Plan 09.07.00 Bornkamp Teilbereich II in der Fassung vom 25.05.2004 welche den Schärenweg umfasst, ist in den textlichen Festsetzungen Punkt 6 festgelegt, dass in den allgemeinen Wohngebieten	Die Festsetzung erfolgt für die geplante Einfamilienhausbebauung bereits berücksichtigt. In der textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg wird bestimmt, dass im Teilgebiet WA 1 je Doppelhaus höchstens zwei Wohnungen zulässig sind und in den Teilgebieten WA 2 und WA 3 je Reihen-	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Bornkamp je Gebäude nicht mehr als 2 Wohnungen zulässig sind. Diese Festlegung galt und gilt für das gesamte Gebiet des Bornkamps, inkl. Schärenweg.</p> <p>Sowohl im nachfolgenden B-Plan zum Hang ist (Bebauungsplan 09.07.00-Bornkamp, Teilbereich III- im Text Teil-B vom 12.08.2005 – Punkt 3) als auch im Bebauungsplan im westlichen Bereich des Hangs (Bebauungsplan 09.07.01 Bornkamp, Text Teil-B- vom 06.08.2007 – Punkt 2 –) die Beschränkung der Zahl der Wohnungen pro Gebäude wiederzufinden.</p> <p>Dies ist somit der wohl wichtigste Charakterzug des Wohngebietes Bornkamp, zu dem auch der Schärenweg gehört. Aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht sollten auch alle künftigen Bauvorhaben, zu dem auch der Schärenweg gehört, dies berücksichtigen und festschreiben. Zumal dieser Charakterzug ein Versprechen der Stadt beim Verkauf der bisherigen Grundstücke im Bornkamp war und auch bleiben sollte.</p> <p>Es ist nicht ausreichend, dies nur für einen Teil der auf dem B-Plan Schärenweg bezogenen Bauvorhaben zu begrenzen. Vielmehr müsse dies für alle gleich gelten. Entweder alle Gebäude haben diesen Charakterzug oder keins (wenn diese Ausnahme für einzelne Gebäude gemacht wird, dann muss dies für alle Gebäude im Gebiet Bornkamp gelten).</p>	<p>haus höchstens eine Wohnung zulässig ist.</p> <p>Neben der Einfamilienhausbebauung ist es das Ziel der Planung Geschosswohnungsbau zu ermöglichen, um dem dringenden Wohnungsbedarf besser zu begegnen. Dem Gebietserhaltungsanspruch wird mit der Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten genüge getan. Das Maß der baulichen Nutzung (Gebäudehöhen, Geschossigkeit) orientiert sich angrenzend an den Bestand an dessen zulässigem Maß.</p>	
<p>3.3 Gebäudehöhe</p> <p>Es wird angeregt die bisherige max. Bauhöhe nördlich der Straße Bornkamp einheitlich beizubehalten</p> <p>Die bisherige Bauhöhe war lt. B-Plan 09.07.00 Bornkamp, Teilbereich II in den textlichen Festsetzungen, Punkt 3 nördlich der Straße Bornkamp auf max. 9,20m über Oberkante des Erdgeschossfußbodens festgelegt. In der Begründung kann unter Punkt 5.1 nachgelesen werden, dass für die Gebäude eine zweigeschossige Bebauung zulässig ist und für die Festsetzung DH eine Trauf- und Firsthöhe festgesetzt wird.</p> <p>Auch dies sollte weiterhin für alle Neubauten nördlich des Bornkamps gelten. Wieder aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der</p>	<p>Die Festsetzungen des Bebauungsplanes 09.13.00 Bornkamp / Schärenweg gehen auf die städtebauliche Situation der bestehenden Siedlung ein, in dem ein höhenmäßiger Übergang zwischen der geplanten Bebauung an der Bahnhlinie und den Doppelhäusern östlich des Schärenwegs geschaffen wird. Die Höhe der geplanten Doppelhäuser wird mit maximal 10,50 m über dem eingetragenen Bezugspunkt festgesetzt, Im Bebauungsplan der angrenzenden Bestandgebäude wurde eine maximale Höhe (Firsthöhe) von 9,20 m über Oberkante des Fußbodens festgesetzt. Die sich ergebenden Gebäudehöhen korrespondieren miteinander. Die Bebauung unmittelbar an der Bahnhlinie und an der Straße Bornkamp ist</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht. Weiterhin kann nicht mit 100% Sicherheit gesagt werden, dass die Zu- und Abfahrt für immer über die La-Rochelle- Brücke erfolgen wird. Es könnte irgendwann mal der Entschluss kommen, dass der Verkehr anderweitig geführt wird und dann würde evtl. die künstlich errichtete Erhöhung (östliche Ende des Bornkamps) zurückgebaut werden. In diesem Fall muss sichergestellt werden, dass alle Gebäude eine gleiche Höhe aufweisen.	dementgegen mit einer maximalen Höhe von 13,50 m über dem Bezugspunkt festgesetzt. Diese Höhe ergibt sich aus der Nutzung als Geschosswohnungsbau und durch die Erfordernisse des Lärmschutzes. Zudem korrespondiert die Höhe mit der ansteigenden Straße zur Brücke und der Tieflage des Baugebietes im östlichen Bereich mit hoher Böschung. Der Abstand zur kleinteiligeren bestehenden Bebauung von über 50 m zum Geschosswohnungsbau an der Böschung und über 100 m zum Geschosswohnungsbau an der Bahnlinie berücksichtigt den Bestand städtebaulich hinreichend. Ein Rückbau der La-Rochelle-Brücke ist nicht zu erwarten, da dies die direkte Anbindung des Gebietes zum Stadtteilzentrum und an die Infrastruktur im Hochschulstadtteil darstellt. Auch wäre der Aufwand die Brücke ab- und die Böschung rückzubauen wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Option einer zusätzlichen Anbindung ist im Bebauungsplan 09.07.00 in der Verlängerung des Bornkamps in westlicher Richtung zur Vorrader Straße planerisch berücksichtigt worden.	
3.4 <u>Anzahl Geschosse</u> Es wird angeregt die Anzahl der Geschosse auf max. 3 zu beschränken. Im bisherigen B-Plan ist die Anzahl der Vollgeschosse auf 2 beschränkt gewesen. Eine Steigerung um 50% sollte als Maximum gelten um auch hier den Gebietscharakter nicht zu zerstören. Daher sollte aus Gründen des Bestandsschutzes, des Gebietserhaltungsanspruches in Verbindung mit dem Gebot der Rücksichtnahme zum bisherigen Baurecht die Anzahl der Vollgeschosse auf 3 ohne zusätzliches Staffelgeschoss oder auf 2 Vollgeschosse mit einem Staffelgeschoss (wie heute) begrenzt werden. Diese Begrenzung sollte für alle Gebäude auf gleicher Weise gelten. Wird also im neuen B-Plan ein drittes Vollgeschoss erlaubt, so sollte dies gleichermaßen für alle Gebäude im nördlichen Bereich gelten. Somit kann den bisherigen Bewohnern die Möglichkeit gegeben werden, bestehenden Wohnraum zu erweitern und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen.	Im Bebauungsplanentwurf sind als Höchstmaß 4 Geschosse festgesetzt, zusätzliche Dach- bzw. Staffelgeschosse sind ausgeschlossen. Die maximal zulässige Geschossigkeit staffelt sich in Richtung der bestehenden Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung bis zum Höchstmaß von 3 Geschossen ab. Der bestehende Bebauungsplan setzt für die Reihenhäuser am Großen Belt gleichfalls 2 Vollgeschosse zzgl. eines weiteren Nicht-Vollgeschoss fest. Der vorliegende Bebauungsplan greift dieses Maß auf. Lediglich im Bereich der Bahngleise ist ein zusätzliches Geschoss zulässig. Somit ist ein städtebaulich angemessener Abstand der geplanten max. 4-geschossigen Mehrfamilienhausbebauung zu den umliegenden Einfamilienhäusern gegeben. Die geplanten mehrgeschossigen Gebäude fassen das Baugebiet im Osten und Süden und reagieren baulich auf den vorhandenen Straßen-/Schienen- und Gewerbelärm und berücksichtigen auf die Böschung zur Brücke.	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>Städtebauliches Ziel sind eingeschossige Einzel- und Doppelhäuser mit ausgebautem Dachgeschoss und Reihenhäuser mit kleiner Grundfläche, dafür zweigeschossig mit Staffelgeschoss. Das Prinzip soll beibehalten werden.</p> <p>Parallel zur Bahnlinie ist zudem aus Gründen des Lärmschutzes für die dahinterliegende Bebauung eine 4-geschossige Bebauung vorgesehen.</p>	
<p>3.5 Änderung des bisher geltenden Planungsrechts</p> <p>Der Außerkraftsetzung des bisherigen B-Plans 09.07.00 Bornkamp, Teilbereich II wird widersprochen, da die neue Planung im Widerspruch zur bisherigen Planung steht. Aufgrund der vielen Kinder und des von der Stadt Lübeck in Auftrag gegeben Gutachtens von 2008, welches zu dem Schluss kommt, dass bei einem Sportplatz am Schärenweg mit einer erhöhten Nutzung zu rechnen ist und somit der Bedarf gutachterlich gegeben ist. Es ist heute wichtiger denn je, Kindern und Jugendlichen eine Bewegungsfläche zu bieten. Die Stadt steht hier in der Verantwortung, Ihre Versprechen, hier eine Sportfläche für Kinder und Jugendlichen zu ermöglichen, umzusetzen.</p> <p>Weiterhin steht die Stadt hier in der Erbringungsschuld, da der Sportplatz eine zugesicherte Eigenschaft im Verkaufsprospekt der stadteigenen Vermarktungsgesellschaft war.</p>	<p>Der Sportplatz sollte der Ergänzung der vorhandenen Sportstätten im Stadtteil St. Jürgen dienen. Es war eine Sportanlage mit einer Kampfbahn Typ C geplant.</p> <p>Da kein Verein für den Betrieb gewonnen werden konnte, wurde der Sportplatz nicht umgesetzt.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Nachfrage nach Wohnbauflächen hat die Stadt die brachliegende Fläche für die Wohnbauentwicklung aktiviert.</p> <p>Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Beibehaltung der Planung und die Realisierung des Sportplatzes und somit auch keine Verpflichtung der Stadt zur Umsetzung der Sportflächenplanung. Das im BauGB verankerte Planungsrecht ermöglicht entsprechend den Gemeinden, Ziele den aktuellen Bedürfnissen und Gegebenheiten anzupassen.</p> <p>Im Exposé der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH wurde der Sportplatz eingezzeichnet, auch um darauf hinzuweisen, dass hier bei Umsetzung der Planung eine gewisse Lärmbelästigung und zusätzlicher Verkehr zu erwarten wäre.</p> <p>Es wurde im Exposé kein Versprechen gemacht, dass der Sportplatz verwirklicht wird. Die TRAVE ist nicht Eigentümer der Sportplatzfläche und hatte somit auch keinen Einfluss auf die dortige Entwicklung.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>3.6 Bolzplatz</p> <p>Es wird angeregt den geplanten Bolzplatz juristisch festzuschreiben</p>	<p>Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Vorausset-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>ben, um nicht wieder einer Hoffnung zu erliegen, die die Stadt eh nicht plant umzusetzen.</p> <p>Unabhängig den bisherigen Einwänden und der bisherigen Planung gehe ich davon aus, dass der angekündigte Bolzplatz nicht kommen wird. Er ist weder in der ursprünglichen Planung vorgesehen, noch wird er ernsthaft verankert. Es scheint so, dass diese, wie der ursprüngliche Sportplatz am Schärenweg, nur eine täuschende Wirkung erzielen soll. Warum wird nicht festgelegt, dass alle Baumaßnahmen am Schärenweg erst erfolgen dürfen, wenn der Spiel- und Bolzplatz fertiggestellt und nutzbar ist (Vergleichbar den Punkt 2.1. im B-Plan 09.13.00).</p> <p>Der geplante Bolzplatz und Spielplatz ist für die im Bornkamp lebenden Kinder viel zu klein und ermöglicht in keiner Weise eine ausreichende Bewegung. Da auch alle angrenzenden Freiflächen der Landwirtschaft eingezäunt sind, können diese von den Kindern auch nicht genutzt werden. Es wird eine angepasste Größe erwartet entsprechend dem Gutachten aus 2008, welches die Stadt selber beauftragt hatte. Auch sollten weitere Möglichkeiten der Bewegung geschaffen werden, wie es das Gutachten vorgeschlagen hatte. Kinder brauchen Bewegung und die Straße ist der falsche Ort, auch wenn heute nur diese Flächen bleiben. Es ist erschreckend, mit welcher Selbstverständlichkeit Kinder heute auf der Straße spielen, nur weil es keine Spielflächen gibt, so wie das Gutachten es gefordert hat.</p>	<p>zungen zur Realisierung einer öffentlichen Grünfläche für Spiel- und Freizeit im Norden des Plangebietes. Die Regelung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB, die ermöglicht, dass in besonderen Fällen festgesetzt werden kann, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen nur bis zum Eintritt bestimmter Zustände zulässig oder unzulässig sind, ist hier nicht anwendbar. Da sich die Fläche für die öffentliche Grünfläche Spiel- und Freizeit in städtischer Hand befindet, kann die Realisierung ohne weitere Regelungen umgesetzt werden.</p> <p>Für Kinder und Jugendliche mit einem größeren Radius sind - neben dem geplanten Angebot - Bewegungsflächen in den umgebenden Grünflächen sowie der freien Landschaft und den dort verlaufenden Spazierwegen in einem sehr großen Umfang vorhanden. Die hier in Rede stehende öffentliche Grünfläche Spiel- und Freizeit wäre nicht zwingend erforderlich, da ein bestehender Spielplatz gut erreichbar ist. Im Vergleich zu anderen Wohngebieten ist der Bornkamp hervorragend von Bewegungsflächen durchzogen.</p> <p>Auch können die vorhandenen Wiesenflächen rund um die „Ringe“ als Auslaufflächen und zum Bolzen dienen. Derartige Nutzungen finden dort bereits statt.</p>	
<p>3.7 Anzahl Parkplätze</p> <p>Der Schärenweg ist der letzte Bereich, der noch bebaut werden könnte. Bei einer Verplanung dieses Gebietes ist keine Anpassung mehr möglich. Da der Bornkamp als Straße die einzige Möglichkeit ist, das Wohngebiet zu erreichen oder zu verlassen, sind hier besondere Vorkehrungen zu berücksichtigen. Zum einen sollte bedacht werden, dass Gebäude im Laufe der Zeit einer veränderten Nutzung zugeführt werden. Wenn man heute mit Studenten plant und morgen ein anderes Klientel in den Gebäuden wohnt, wie kann dann sichergestellt werden, dass die Planung der Parkplätze dann noch ausreichend ist? Um zumindest für künftige Parkplatzanforderungen gerüstet zu sein, sollten in der Planung allgemeine Zahlen angenommen werden und entsprechende Flächen zur Verfü-</p>	<p>Grundsätzlich sind bauordnungsrechtlich Stellplätze in einem bestimmten Umfang im Rahmen eines Bauvorhabens nachzuweisen. In der Bebauungsplanung ist sicherzustellen, dass der ermittelte Stellplatzbedarf flächenmäßig vorgesehen werden kann. Dazu werden entsprechende Quoten für die jeweiligen Nutzungen der Planung zu Grunde gelegt. Die Quoten sind als textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden.</p> <p>Eine Nutzungsänderung des Gebäudes des Studentenwohnheims ist mittelfristig nicht zu erwarten. Das Grundstück soll im Eigentum der Hansestadt Lübeck verbleiben und mit einem Erbbaurecht für die Errichtung eines Studierendenwohnheims ausgeschrieben werden. Die Nutzung wird im Erbbaurechtsvertrag für eine be-</p>	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>gung gestellt werden. Man muss diese Flächen ja nicht heute versiegeln, aber als mögliche Nutzflächen zur Verfügung stellen, die nur für künftige Parkflächen genutzt werden dürfen. Es muss klar festgestellt werden, dass es zu Parkflächen im Schärenweg keine Alternativen gibt. Sollte hier zu wenig geplant werden, gibt es keine Alternativflächen innerhalb des Bornkamps - nur die Straße Bornkamp selber. Schon heute kann man in der Maria-Mitchell-Straße vor dem Altenheim als Verlängerung der Straße Bornkamp sehen, was eine Verengung der Fahrbahn zur Folge hat: Es entsteht eine temporäre Einbahnstraße, da nur ein Fahrzeug pro Richtung passieren kann. In Verbindung mit den Radfahrern und der verengten Straße ist es nur eine Frage der Zeit, wann die ersten Unfälle zu beklagen sind.</p> <p>Es muss in diesem Zusammenhang - und vor allem unter Berücksichtigung der Parkplatzbedarfsrechnung - im B-Plan klar festgeschrieben sein, dass eine anderweitige Nutzung von Wohnungen für Studierende nicht gestattet ist. Ein Umgestaltung ist auszuschließen.</p>	<p>stimmte Zeit festgeschrieben. Eine Umnutzung des Gebäudes wäre wegen der Grundrisse nur für eine ähnliche Nutzung wie z.B. betreutes Wohnen mit einem ähnlichen Stellplatzbedarf denkbar.</p>	
<p>3.8 Straßenverkehrsordnung</p> <p>Es wird angeregt, dass die Stadt schon heute dazu übergehen sollte, für alle Straßen im Bornkamp und Hochschulstadtteil, in denen der Bus verkehrt, ein absolutes Halteverbot auszusprechen. Schon heute hat der Bus Probleme, die Straßen verkehrssicher zu befahren. Eine entsprechende Empfehlung liegt der Stadt bereits vom einem Gutachter vor.</p> <p>In der Planung wird keine Rücksicht auf die durch die Realisierung des durch den B-Plan geschaffenen Planungsrechts veränderte Bevölkerungsstruktur genommen. Sollten vermehrt Bürgerinnen mit Sozialhilfe sowie Studentinnen im Bornkamp leben, ist davon auszugehen, dass ein erhöhter Bedarf an ÖPNV-Angeboten erfolgt. Dies führt zwangsläufig zu einer erhöhten Taktung des Busverkehrs, der schon heute große Probleme mit dem zur Verfügung stehenden Raum hat. Wie gedenkt die Stadt mit dem Problem umzugehen. An der Maria-Mitchell-Straße ist sehr gut zu beobachten, wie die gescheiterte Parkplatzplanung der Stadt zu einem erhöhten Parkaufkommen auf der Straße geführt hat. Dies führt zu Beschränkungen im Straßenverkehr (besonders auch für Busse)</p>	<p>Die Anordnung eines Halteverbots in der Maria-Mitchel-Straße ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes, sondern erfolgt nach den Grundsätzen der Straßenverkehrsordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Danach ist das Parken am Fahrbahnrand allgemein erlaubt, sofern es nicht ausgeschlossen ist. Das Halten ist unzulässig an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen, im Bereich von scharfen Kurven, auf Einfädelungsstreifen und auf Ausfädelungsstreifen, auf Bahnübergängen, vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten. Kommt es dennoch zu starken Behinderung des fließenden Verkehrs und ggf. des Busverkehrs, kann die Straßenverkehrsbehörde das Parken durch absolute Parkverbote regeln. Diese Maßnahme wird im Bedarfsfall geprüft und wenn notwendig angeordnet. Dies ist vor dem betreuten Wohnen zwischenzeitlich erfolgt.</p> <p>Der Straßenraum ist so dimensioniert, dass auch eine höhere Taktung der Busse möglich wäre.</p> <p>Der erforderliche Abstand von 1,5 m innerorts beim Überholen von Radfahrenden ist auch dann einzuhalten, wenn Fahrzeuge im</p>	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>und zwangsläufig auch zu einem erhöhten Risiko für Radfahrer, weil diese auf der Straße fahren müssen und Autos nicht immer den nötigen Abstand halten, da ja andere Autos auf der Straße parken. Es wäre mehr als hilfreich, wenn schon im B-Plan auf diese Situation eingegangen würde und ein absolutes Halteverbot auf den vom ÖPNV genutzten Straßen in Aussicht gestellt wird – Beginnend mit der Bauphase.</p>	<p>Straßenraum parken. Im Rahmen eines Bebauungsplanes ist es nicht möglich eine verkehrliche Anordnung festzulegen. Dies wird durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen.</p>	
<p>3.9 Bahnhlinie Lübeck-Büchen</p> <p>Die Bahn hat angekündigt, dass man die Strecke Lübeck-Büchen ausbauen möchte. Entsprechende Anträge sind eingereicht. Die bisherige Planung lässt vermuten, dass dies nicht berücksichtigt wurde. Welche Auswirkungen hätte eine 2te Bahntrasse mit evtl. einer Elektrifizierung auf das geplante Bauvorhaben? Im Besonderen wäre hier der Spiel- und Bolzplatz zu erwähnen. Ist dieser vollumfänglich nutzbar, wenn die Bahn ausbaut? Dies ist aus der Planung nicht ersichtlich. Es wird vermutet, dass dies in der Planung nicht berücksichtigt wurde.</p>	<p>Für die Erweiterung auf ein zweites Bahngleis wäre zunächst ein Planfeststellungsverfahren seitens der Deutsche Bahn AG notwendig. Beim Ausbau der Strecke ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet die dann vorhandene Bebauung und die angrenzenden Nutzungen (z.B. die öffentliche Grünfläche) zu berücksichtigen und Schutzmaßnahmen gegen die ggf. höheren Emissionen zu planen und umzusetzen.</p> <p>Sollte durch die breitere Bahntrasse die öffentliche Grünfläche Spiel- und Freizeit betroffen sein, würde die Grünfläche ggf. etwas verkleinert werden.</p>	Kenntnisnahme
<p>3.10 Berücksichtigung von Klimaauswirkungen - Aufzüge</p> <p>Es wird angeregt aus Gründen des Klimaschutzes bei Gebäuden mit weniger als 5 Etagen keine Aufzüge mehr zu genehmigen. Eine entsprechende Anzahl an behindertengerechten Wohnungen können im Erdgeschoss vorgesehen werden. Aufzüge verursachen einen erheblichen Stromverbrauch, den es in Zeiten der Klimakrise zu vermeiden gilt.</p> <p>Weiterhin ist nicht einzusehen, dass es Lüftungsanlagen bei Wohnungen bedarf. Es muss schon im Baurecht alles getan werden, dass Maßnahmen zum Klimaschutz umgesetzt werden.</p> <p>Es wird gefordert für das Studentenwohnheim und den sozialen Wohnungsbau einen klimaneutralen Betrieb verpflichtend in dem B-Plan aufzunehmen. Dies gilt dann insbesondere für die Heizungsanlage. Studenten wollen klimaneutral leben und die Stadt muss hier die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.</p>	<p>Ein Verbot von Fahrstühlen wird die Hansestadt Lübeck nicht aussprechen.</p> <p>Fahrstühle werden nicht nur für behindertengerechte Wohnungen benötigt, sondern tragen dazu bei, dass z.B. ältere Menschen länger in ihrer vertrauten Umgebung verbleiben können.</p> <p>Der im Bebauungsplan festgesetzte Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen dient der Belüftung der Räume, auch bei geschlossenem Fenster. Die Lüftungsanlagen verbrauchen auf der einen Seite Strom, tragen aber auf der anderen Seite zum Sparen von Heizenergie bei.</p> <p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan dienen der Bodennutzung, die Möglichkeiten sind im Festsetzungskatalog unter § 9 BauGB festgeschrieben. Es ist nicht möglich einen klimaneutralen Betrieb eines Gebäudes festzusetzen. Die Hansestadt Lübeck kann aber</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>als Eigentümerin bei der Ausschreibung des Grundstücks Klimaschutzkriterien berücksichtigen.</p> <p>Es ist allerdings davon auszugehen, dass über die gesetzlichen Anforderungen hinaus keine weiteren Anforderungen vorgegeben werden, um die Baukosten nicht weiter steigen zu lassen. Vielmehr ist es das Ziel insgesamt auf „grün“ erzeugten Strom zu setzen.</p>	
Nr. 4 Stellungnahme D (Schreiben vom 17.05.2024)		
<p>4.1 Erwerb Wallgrundstück</p> <p>Bezugnehmend auf die vergangene Veröffentlichung des Bebauungsplans Bornkamp / Schärenweg erkundigt sich ein Anwohner über eine bisher getroffene Vereinbarung:</p> <p>Ist es immer noch vorgesehen, dass die Anwohner am Wall im Bereich "Großer Belt" und "Falsterring" die Möglichkeit bekommen, 2m des frei werdenden Wallgrundstücks zu erwerben?</p>	<p>Es ist im Rahmen der Grundstücksverkäufe weiterhin vorgesehen Grundstücksanteile angrenzend an das Wallgrundstück an die bestehenden Eigentümer zu verkaufen. Der Grundstücksverkauf ist nicht relevant für das Bebauungsplanverfahren.</p>	

Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg –

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

Stand: 02.07.2025

Teil B: Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden insgesamt 50 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es sind insgesamt 28 Stellungnahmen abgegeben worden/eingegangen.

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

1. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg (Schreiben vom 17.09.2024)
2. Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung Schleswig-Holstein (LLnL) Abt. Fischerei und Forst - Forstbehörde
3. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 20.08.2024)
4. Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH (Schreiben vom 11.09.2024)
5. Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) des Landes Schleswig-Holstein Abt. IV 5 Bauen und Wohnen (Schreiben vom 29.08.2024)
6. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein- Referat Straßenbau (Schreiben vom 25.09.2024)
7. Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3 Verkehrssicherheit (Schreiben vom 10.09.2024)
8. Travenet GmbH (Schreiben vom 24.09.2024)
9. Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schreiben vom 11.09.2024)
10. HL, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 25.09.2024)
11. HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung - Wohnungsbauförderung (Schreiben vom 24.09.2024)
12. HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 16.09.2024)
13. HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz - Abt. 2 Natur, Klima Immissionen (Schreiben vom 25.09.2024)
14. HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz – Abt. 3 Wasser, Boden, Abfall (Schreiben vom 26.09.2024)
15. HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 25.09.2024)
16. HL, Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 22.08.2024)
17. HL, Bereich Jugendarbeit / Jugendamt (Schreiben vom 08.10.2024)
18. HL, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 25.09.2024)
19. Stadtwerke Lübeck GmbH Mobilitätsplanung (Schreiben vom 18.02.2025)

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

20. Bundesnetzagentur (Schreiben vom 30.08.2024)
21. Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) (Schreiben vom 18.09.2024)
22. Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (Schreiben vom 24.09.2024)
23. TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 22.08.2024)
24. Vereinigte Stadtwerke Media GmbH (Schreiben vom 22.08.2024)
25. Vodafone GmbH Mobilfunk (Schreiben vom 11.09.2024 und 23.09.2024)
26. Gemeinde Bliestorf (Schreiben vom 15.10.2024)
27. HL, Bereich Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 10.10.2024)
28. HL, Bereich Gebäudemanagement (Schreiben vom 23.08.2024)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren:

- DB Netz AG -
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Handwerkskammer Lübeck
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) – Abt. Naturschutz
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) – Abt. Geologie und Boden
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) – Abt. Technischer Umweltschutz
- Landesamt für Vermessung und Geoinformationen S-H; Katasteramt Lübeck
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) Schleswig-Holstein - Landesplanung
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein – Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr
- Stadtwerke Lübeck GmbH Planung und Steuerung
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
- Versatel Deutschland GmbH
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Amt Sandesleben-Nusse
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse
- Gemeinde Rondeshagen
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck GmbH KWL
- Maxim Loboda Vertreter der Jugend – Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg (Schreiben vom 17.09.2024)		
1.1 <u>Planrechtverfahren</u> Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Auswirkungen auf das Vorhaben haben können, sind beim Eisenbahn-Bundesamt derzeit nicht anhängig. Aus planrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken.		Kenntnisnahme
1.2 <u>Abstandsflächen</u> Grundsätzlich gelten die Abstandsflächen nach Landesbauordnung. Abstände zu den Eisenbahnbetriebsanlagen richten sich nach den technischen Regelwerken der Bahn. Sie sind einzuhalten.	Die Festsetzungen des Bebauungsplanes berücksichtigen die Abstandsflächen nach Landesbauordnung.	Kenntnisnahme
1.3 <u>Berücksichtigung Eisenbahnbetrieb</u> Eigentümer haben dafür Sorge zu tragen, dass von der Nutzung des Grundstücks keine Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausgehen und der Eisenbahnbetrieb auf der Eisenbahninfrastruktur nicht durch die Bauarbeiten gestört, gefährdet oder behindert wird.	Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden keine Störungen des Bahnbetriebs initiiert. Der Hinweis bezieht sich in der Hauptsache auf die Baudurchführung und weniger auf die Bebauungsplanung.	Kenntnisnahme
1.4 <u>Entwässerung</u> Oberflächen- und Abwässer dürfen nicht auf die Bahnanlagen abgeleitet werden.	Es ist nicht vorgesehen Oberflächenwasser oder Abwässer auf die Bahnanlagen abzuleiten. Wie aus der Begründung zum Bebauungsplan ersichtlich, sieht das Regenwasserkonzept eine Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung des Regenwassers im Plangebiet vor.	Kenntnisnahme
1.5 <u>Bewuchs</u> Gehölze und Sträucher sind in ihrer Aufwuchshöhe so zu wählen, dass deren Überhang nicht die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigen kann. Bäume und Sträucher müssen durch ihre artbedingte Wuchshöhe soweit vom Gleis entfernt	Im Bebauungsplan sind angrenzend an den Bahndamm Flächen zum Erhalt und zum Anpflanzen von Bewuchs festgesetzt. Im Rahmen der Neupflanzungen sind die genannten Bedingungen des Eisenbahnbundesamtes zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sein, dass bei Windwurf und Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird.		
1.6 Beleuchtung Beleuchtungseinrichtungen müssen so gestaltet werden, dass eine Blendung des Eisenbahnbetriebes oder eine Verfälschung von Signalen der Eisenbahn ausgeschlossen ist.	Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen dem Hinweis nicht entgegen.	Kenntnisnahme
1.7 Immissionen Immissionen aus dem Betrieb der Bahn, wozu auch Erschütterungen zählen, sind zu dulden.	Die Lärmimmissionen, die durch die vorhandene Bahnlinie entstehen, werden in einem Lärmgutachten ermittelt und soweit erforderlich, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.	Berücksichtigung
1.8 Einbindung des Betreibers Es wird gebeten zu beachten, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen oder Bahnstromleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Soweit noch nicht geschehen ist die DB AG in das Verfahren einzubinden und zu einer Stellungnahme Gelegenheit zu geben. Diese Stellungnahme berührt weder noch ersetzt sie die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG	Die DB AG wurde im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.	Kenntnisnahme
Nr. 2 Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung Schleswig-Holstein (LLnL) Abt. Fischerei und Forst - Forstbehörde (Schreiben vom 30.07.2024)		
2.1 Waldabstand Südlich angrenzend an die Straße Bornkamp befindet sich Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes. Es wird um Überprüfung des Sachverhaltes der Einhaltung des 30 m Waldabstandsbereiches, gemäß § 24 Landeswaldgesetzes, zwischen der bestehenden Waldfläche (südlich der Straße Bornkamp, westlich der DB-Trasse) und den südlich im Plangeltungsbe-	Die durch den Bebauungsplanentwurf planungsrechtlich vorgesehene Zulässigkeit von Gebäuden und hochbaulichen Anlagen berücksichtigt den angegebenen Waldabstandes gemäß dem Landeswaldgesetz. Die geplanten Gebäude befinden sich außerhalb des 30 m Abstandes.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
reich ausgewiesenen Baufenstern bzw. geplanten Gebäuden/baulichen Anlagen. Sofern der 30 m Waldabstand, gemäß § 24 LWaldG, eingehalten wird, bestehen zu den vorgelegten Planunterlagen keine Bedenken.		
Nr. 3 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 20.08.2024)		
3.1 <u>Hinweis auf potenzielle Kampfmittelfunde</u> Im Plangebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist der Kampfmittelräumdienst frühzeitig zu beteiligen.	In den Bebauungsplan wird in Teil B – Text – ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Gemäß den Auswertungen des Kampfmittelräumdienstes vom 26.11.2015 und 15.07.2021 handelt es sich im Plangebiet um keine Kampfmittelverdachtsfläche. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Zufallsbefunde nie gänzlich auszuschließen sind. Da sich aufgrund neuer Erkenntnisse beispielsweise durch eine verbesserte Detailgenauigkeit der zur Verfügung stehenden Luftbilder ergeben könnten, kann im Rahmen der weiteren Planung und anschließenden Realisierungsphase eine erneute Überprüfung durch den Kampfmittelräumdienst erforderlich werden.	Berücksichtigung
Nr. 4 Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH (Schreiben vom 11.09.2024)		
4.1 <u>Planung</u> Die NAH.SH hat nicht nur keine Anmerkungen, sondern begrüßt die Planung des neuen Quartiers sogar sehr! Wir finden, hier wurde an alles gedacht!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
Nr. 5 Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) des Landes Schleswig-Holstein Abt. IV 5 Bauen und Wohnen (Schreiben vom 29.08.2024)		
5.1 <u>Beschleunigtes Verfahren</u> Es wird darauf hingewiesen, dass diesseitig die Anwendungsvoraussetzungen für die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB für nicht erfüllt	Der Bebauungsplan 09.13.00 wird im Regelverfahren nach § 2 ff. BauGB fortgeführt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>erachtet werden. Die mit dem § 13a BauGB in Aussicht genommene „Innenentwicklung“ ist nur innerhalb des Siedlungsbereichs zulässig. Überplant werden dürfen Flächen, die von einem Siedlungsbereich mit dem Gewicht eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils umschlossen werden. Die äußeren Grenzen des Siedlungsbereichs dürfen durch den Bebauungsplan nicht in den Außenbereich erweitert werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.11.2015 - 4 CN 9.14 - BVerwGE 153, 174 Rn. 22 f. = UPR 2016, 187). Vorliegend besteht lediglich zur westlichen Plangebietsgrenze ein Anschluss an vorhandene Wohnbebauung. Nördlich, östlich und südlich grenzt das Plangebiet an Außenbereichsflächen und Straßenverkehrsflächen ohne sich anschließende Wohnbebauung.</p> <p>Soweit die Plangeberin den seinerzeit nach den Vorschriften des unionsrechtswidrigen § 13b BauGB aufgestellten Bebauungsplan nachbessern möchte, steht ihr die Möglichkeit der Wiederaufnahme des Verfahrens nach § 215a BauGB offen. Auf die Anwendungsvoraussetzungen und die Befristung der Heilungsvorschrift wird hingewiesen. Alternativ wäre die Aufstellung des Bebauungsplans nach den Bestimmungen des Regelverfahrens denkbar.</p>		
<p>5.2 Gebietscharakter</p> <p>Hinsichtlich der getroffenen Nutzungsbeschränkungen durch die textlichen Festsetzungen Nr. 1.1 bis 1.3 wird darauf hingewiesen, dass sorgsam geprüft werden sollte, ob der Gebietscharakter des Allgemeinen Wohngebietes (§ 4 BauNVO) noch gewahrt bleibt.</p>	<p>Die Festsetzungen wurden nochmals geprüft. Im Ergebnis wurden die Festsetzungen 1.2 (nicht störende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke können nur ausnahmsweise zugelassen werden) und 1.3 (Räume für freie Berufe können nur ausnahmsweise zugelassen werden) entfernt. Im Hinblick auf das Leitbild einer möglichst nutzungsgemischten Stadt, die kurze Wege ermöglicht, werden lediglich die Nutzungen nach § 4 Abs. 3 BauNVO (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht</p>	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) ausgeschlossen.</p> <p>Der Gebietscharakter bleibt gewahrt, da die Ausnahmen des § 4 Abs. 3 BauNVO nur sehr untergeordnet die allgemeine Zweckbestimmung eines allgemeinen Wohngebiets prägen.</p>	
<p>5.3 XPlanung</p> <p>XPlanung ist ein Datenstandard zur Bereitstellung von räumlichen Planungsdaten aus Bauleitplanung, Raumordnung, Landes- und Regionalplanung sowie zukünftig auch der Landschaftsplanung in standardisierter und maschinenlesbarer Form (Dateiformat XPlanGML). Dieser Datenstandard sichert einen verlustfreien Austausch von Planinhalten in direkter Verknüpfung zu den Geometrie- und zugehörigen Metadaten sowie die Beschleunigung interner Verfahren und Optimierung normierter Arbeitsprozesse.</p> <p>Im Hinblick auf die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) sowie die fortschreitende Digitalisierung und Automation von Verwaltungsdienstleistungen wird ausdrücklich empfohlen, Bauleitpläne im Datenaustauschstandard XPlanung aufzustellen und insbesondere auch für eine verwaltungsträgerübergreifende elektronische Kommunikation zu nutzen.</p> <p>Die Übermittlung von Planunterlagen an das Referat für Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht, nehmen Sie bitte bis auf Weiteres weiterhin als PDF-Dokument vor.</p> <p>Weitergehende Informationen (Erläuterungen, Arbeitshilfen, etc.) finden Sie unter: www.itvsh.de/xplanung/</p>	<p>Die Hansestadt Lübeck erstellt die Planzeichnungen der Bauleitplanverfahren X-Planungskonform. Die entsprechenden Standards werden eingehalten.</p> <p>Im Rahmen der Behördenbeteiligung werden pdf-Dokumente genutzt.</p>	Berücksichtigung
<p>Nr. 6 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr S-H – Referat 45 (ÖPNV, Eisenbahnen) (Schreiben vom 25.09.2024)</p>		
<p>6.1 Bahnlinie - Zugfrequenz und Geschwindigkeit</p> <p>Nach Rücksprache mit der NAH.SH teilen wir Ihnen mit, dass das Schallschutzgutachten aktualisiert werden sollte. Es sind</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diesen kann jedoch nur teilweise gefolgt werden. In dem aktualisierten</p>	Tlw. Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
hier noch Lint41-Fahrzeuge hinterlegt (die nicht mehr fahren) und Geschwindigkeiten von 120 km/h (hier laufen Überlegungen, mit ganz geringen Mitteln auf höhere Geschwindigkeiten zu gehen). Daher bitten wir darum Akkufahrzeuge anzunehmen, 160 km/h und 192 Züge pro Tag (entspricht der Anmeldung von S-H für den D-Takt).	Lärmgutachten, das von Werten aus einer Prognose der Bahn AG für die Strecke bis 2030 ausgeht, wird eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zu Grunde gelegt. Die Anzahl von 192 Zügen pro Tag stellt noch keinen verbindlichen Wert dar, sondern ist lediglich eine Absichtserklärung, die auf dem Konzept für den Deutschlandtakt beruht und vermutlich von einem zweiten Gleis ausgeht. Zum Deutschlandtakt gibt es eine gutachterliche Untersuchung, jedoch noch keine feststehende Planung, die berücksichtigt werden kann. Es ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.	
Nr. 7 Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3 – Verkehrssicherheit (Schreiben vom 10.09.2024)		
7.1 <u>Quartiersstraße (Planstraße A)</u> In einer durch Verkehrszeichen VZ 274.1 ausgewiesenen Tempo-30-Zone ist nach § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO die Anlage nutzungspflichtiger Radwege/Radfahrstreifen unzulässig.	Die Festsetzungen zu Verkehrsflächen unterscheiden u. a. zwischen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung z. B. „verkehrsberuhigter Bereich“. Die dargestellten Straßenquerschnitte werden empfohlen, sind jedoch nicht bindend. Da die Beschreibung in der Begründung gemäß vorliegenden Stellungnahme nicht korrekt ist, wird die Begründung entsprechend angepasst.	Klarstellung
7.2 <u>Nördlicher Bereich Schärenweg</u> In verkehrsberuhigten Bereichen ist die Einrichtung von Einbahnstraße nicht zulässig. Lt. VwV zur StVO zum VZ 220 schreibt das Verkehrszeichen für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn die Fahrtrichtung vor. Merkmale eines verkehrsberuhigten Bereiches ist der niveaugleiche Ausbau - ohne Fahrbahn. Die Anlage einer "4 m breiten Fahrbahn" ist unzulässig.	Der Straßenquerschnitt wird im Bereich des nördlichen Schärenweges angepasst, sodass Begegnungsverkehr möglich wird.	Berücksichtigung
7.3 <u>Verkehrliche Auswirkungen - Parkdruck</u>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Die bereits jetzt schon bestehende Parksituation in der Maria-Mitchell-Straße und Lisa-Meitner-Weg wird durch die Anlage des Wohngebiets noch einmal deutlich verstärkt. Der bereits vorhandene Parkdruck wird sich in andere Bereiche verlagern und möglicherweise dort zu Anwohnerproblemen führen. Diesem sollte von vornherein begegnet werden.</p>	<p>Der Berücksichtigung des maximal denkbaren Parkraumbedarfs stehen i.d.R. insbesondere wirtschaftliche und ökologische Belange entgegen.</p> <p>Die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum ist ebenfalls ein gewichtiger Belang, insbesondere bezüglich des studentischen Wohnens. Der Stellplatzschlüssel stellt daher einen Kompromiss dar, um zu umfangreiche Eingriffe in die Natur und die natürliche Bodenfunktion zu vermindern und die Schaffung von Wohnraum zu ermöglichen.</p> <p>Grundsätzlich werden Stellplätze im Rahmen der Bauantragsstellung nachgewiesen. In der Bebauungsplanung ist sicherzustellen, dass der ermittelte Stellplatzbedarf flächenmäßig umgesetzt werden kann. Dazu wurden entsprechende Richtwerte der Planung zu Grunde gelegt und im Bebauungsplan festgesetzt.</p>	Klarstellung, Keine Berücksichtigung
<p>7.4 Verkehrliche Auswirkungen - Anbindung</p> <p>Die Anbindung ausschließlich über die La-Rochelle-Brücke wird dem gesteigerten Verkehrsaufkommen nicht gerecht. Die geplanten/vorhandenen Anbindungen sind für die Aufnahme der Mischverkehre nicht geeignet und können die Verkehrssicherheit deutlich gefährden. Eine zusätzliche Anbindung des südwestlich gelegenen Wohngebietes wäre zu prüfen.</p>	<p>Die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wurde anhand einer Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte untersucht mit dem Ergebnis, dass die vorhandenen Straßen mit ihren Kreuzungspunkten in der Lage sind die Verkehre aufzunehmen. Die Berechnungen wurden im Dezember 2019 aktualisiert, in dem die zusätzlichen Verkehre auch aus der Einrichtung des betreuten Wohnens an der Maria-Mitchel-Straße hinzugefügt wurden.</p> <p>Außerdem wurde die Untersuchung im September 2021 um zwei weitere Knotenpunkte ergänzt. Im Ergebnis wird die Leistungsfähigkeit auch in den Stoßzeiten als ausreichend gut beurteilt. In den Stoßzeiten wurde am Knotenpunkt Paul-Ehrlich-Straße / B 207 bzw. B 207 / Paul-Ehrlich- Straße im schlechtesten Fall eine auftretende Wartezeit von knapp einer Minute ermittelt (Stufe D), die keine unzumutbare Belastung für die Verkehrsteilnehmer:innen darstellt.</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8 Travenet GmbH (Schreiben vom 24.09.2024 und 12.08.2019)		
8.1 <u>Kosten</u> Die Kosten der Leitungsverlegungen sind entsprechend vor Ausführung zu Aktualisieren.		Kenntnisnahme
8.2 <u>Energieversorgung</u> Eine Flächendeckende Erschließung mit Erdgas ist nicht mehr vorgesehen.		Kenntnisnahme
8.3 <u>Anordnung Straßenbäume</u> Baumpflanzungen sind einseitig der Straße vorzusehen, da die Leitungserschließung einen geradlinigen Trassenverlauf benötigt und nicht ständig die Straßenseite wechseln kann.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den städtebaulichen Entwurf, in dem die Bäume exemplarische dargestellt sind. Es handelt sich hier nur um eine mögliche Anordnung von Bäumen als Platzhalter, die nicht bindend ist. Im Bebauungsplan ist lediglich die Anzahl der Straßenbäume festgesetzt. Die Anordnung der Bäume wird im Rahmen der Realisierung bestimmt. Der Sachverhalt ist in der Begründung entsprechend beschrieben.	Klarstellung
8.4 <u>Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung</u> Vorab wird mitgeteilt, dass die Stellungnahme vom 12.08.2019 weiterhin Bestand hat.	Die Stellungnahmen zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB aus dem vorangegangenen Verfahren nach § 13b BauGB wurden bereits ausgewertet und im Rahmen des Auslegungsbeschlusses dem Bauausschuss der HL vorgelegt. Die Punkte der Stellungnahme, die nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt werden konnten, werden im Folgenden nochmals aufgeführt.	Kenntnisnahme
8.5 <u>Abstand Hochbau zur Wassertransportleitung</u> Die geplanten 4 m Abstand von der Leitungsachse zum geplanten Hochbau sowie zu den Teichanlagen sehen wir als sehr kritisch an. Einzelheiten zur jeweiligen Abstandsplanung können nur gemeinsam mit ihnen nach genauerer Planung	Die Haupttrinkwasserleitung liegt bezüglich des städtebaulichen Entwurfs in einer ungünstigen Achse. Der Abstand zwischen den an der Achse geplanten Gebäudekanten und der Leitung kann nicht mehr als 4,0 m betragen, sowohl die Redu-	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>von Baudetails erfolgen und werden von der Netz Lübeck GmbH vor Baubeginn freigegeben.</p> <p>Während der Bautätigkeiten ist sicherzustellen, dass die Wassertransportleitung vor jeglichen Beeinträchtigungen geschützt wird.</p>	<p>zierung der Hausbreite auch ein Weiterheranrücken an die Erschließung wären deutlich ungünstig. Da der minimale Abstand zwischen der Mittelachse der Trinkwasserleitung und der Baugrube (und nicht der Gebäudekante) 4,0 m betragen muss, reicht der Abstand ohne weitere Maßnahmen nicht aus. Eine Tiefgründung der Hochbauten wäre so nicht möglich, eine Flachgründung aber unbedenklich. Im Bebauungsplan werden zur Lösung des Konflikts werden also Keller im Bereich der Leitung ausgeschlossen und eine 4 m Abstand haltende Baugrenze gewählt.</p> <p>Der Hinweise zum Umgang mit der Wassertransportleitung während der Bauphase wird übernommen.</p>	
<p>8.6 Hinweis zur Wassertransportleitung</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass es sich bei der Wassertransportleitung DN 500 um ein Leitungssystem mit sehr großer Kapazität an Trinkwasser handelt. Im Falle eines Wasserrohrbruches ist mit sehr großen Wassermassen und Unterspülungen des Hochbaus zu rechnen. Dieses sollte in die Planung mit einbezogen werden.</p>	<p>Das Risiko eines Wasserrohrbruches ist zwar theoretisch gegeben, dies trifft aber auf viele Bereiche im Stadtgebiet zu. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Rohrleitungen regelmäßig gewertet und überprüft werden, da die Versorgung mit Trinkwasser sichergestellt bleiben muss. Die Wahrscheinlichkeit eines Schaden ist eher gering und somit im tolerierbaren Bereich.</p>	Kenntnisnahme
<p>8.7 Kosten interne Erschließung</p> <p>Die im Begründungstext, unter 5.3.2 „Interne Erschließung, Verlegung des Schärenweges“ genannten Kosten in Höhe 360.000 € wurden Anfang 2016 geschätzt. Wir weisen darauf hin, dass eine Kostenabweichung aufgrund der Preisentwicklung innerhalb der letzten 5 Jahre wahrscheinlich ist. Wir schlagen vor, dass wir ihnen nach einer detaillierten Abstimmung des neuen Trassenverlaufs aktuelle Kosten übermitteln und bitten um frühzeitige Beteiligung an der Planungskoordinierung.</p>		Kenntnisnahme
<p>8.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für TraveNetz ergänzen</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass Bestandsleitungstrassen, welche zukünftig nicht in öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen</p>	<p>Nach den Bestandsplänen für die Versorgungsleitungen der TraveNetz (Trinkwasserleitungen) liegen im Gegensatz zu der</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
liegen, durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Bebauungsplan zu sichern sind. Dementsprechend ist das südlich gelegene Leitungsrecht für die Entsorgung zu ergänzen zu gunsten unserer Versorgungsleitungen.	Entsorgungsleitung der Entsorgungsbetriebe Lübeck alle Leitungen innerhalb der Flächen des vorhandenen Geh- und Radwegs. Da die Flächen der Wegeverbindung sich im Eigentum der HL befinden und öffentlich gewidmet sind, ist die Erweiterung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte bezüglich der Nutzungsberechtigten nicht erforderlich. Durch die geplante Wohnbebauung werden auch keine Erfordernisse hier eine Versorgungsleitung vorzusehen ausgelöst.	
8.9 <u>Beschränkte persönliche Grunddienstbarkeit</u> Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass geplante Leitungstrassen, die ggf. nicht in öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen gelegt werden, über eine beschränkt persönliche Grunddienstbarkeit zu sichern sind. Die Eintragung ist vor Baubeginn vorzunehmen.	Der Hinweis bezieht sich auf den geplanten Grundstücksverkauf und ist in dem Zusammenhang zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen.	Kenntnisnahme
8.10 <u>Netztrafostation</u> Um eine ausreichende Elektrizitätsversorgung für die zusätzlichen ca. 245 Wohneinheiten gewährleisten zu können, ist die Errichtung einer Netztrafostation erforderlich. Unsere anliegende Planungszeichnung beinhaltet den aus unserer Sicht optimalen Versorgungsstandort. Wir bitten sie, um Prüfung und Aufnahme in den Bebauungsplan.	Der Versorgungsstandort für die Netztrafostation wird am gewünschten Standort in den Bebauungsplan aufgenommen. Die Trafostation ist jedoch mindestens 1,0 m von der westlichen Grundstücksgrenze abgerückt zu errichten. Das Grundstück der Netztrafostation ist an der Grenze zu den vorhandenen Stellplätzen im Westen und zum Gehweg im Süden mit einer mindestens 1,5 m hohen Hecke zu begrünen. Der Zugang zur Station ist davon ausgenommen. Die Entwässerungsmulde wird etwas verkürzt und im Norden und Osten das Anpflanzgebot um das Grundstück herumgezogen. Es wird eine Festsetzung zur Eingrünung der Netztrafostation ergänzt.	Berücksichtigung
Nr. 9 Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schreiben vom 11.09.2024)		
9.1 <u>Telekommunikationsanlagen</u>		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRBN.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.</p> <p>Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.2.</p> <p>Anlagen: Lageplan(-pläne)</p> <p>Weiterführende Dokumente: Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH, Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH, Zeichenerklärung Vodafone GmbH, Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH</p>	<p>Die Hinweise auf den Schutz der Telekommunikationsanlagen während der Bauausführung wird zur Kenntnis genommen.</p>	
Nr. 10 HL, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 25.09.2024)		
<p>10.1 Widmung Straßenverkehrsflächen</p> <p>Der Bereich geht davon aus, dass sämtliche Straßenflächen, die in der Planzeichnung gelb bzw. gelb-weiß-schraffiert dargestellt sind, öffentlich-gewidmete Verkehrsflächen werden und nicht in das Privateigentum der Anlieger gehen sollen. Dies geht aus der Zeichenerklärung jedoch nicht eindeutig</p>	<p>Sowohl die gelb dargestellten Straßenverkehrsflächen als auch die schraffiert dargestellten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sollen öffentlich gewidmet werden. Das Widmungsverfahren erfolgt unabhängig vom Bebauungsplanverfahren.</p>	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
hervor. Es wird darum gebeten, bei der Bezeichnung „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung“ zu ergänzen, dass es sich um öffentliche Verkehrsflächen handelt..	In die Legende der Planzeichnung wird eine entsprechende Bezeichnung ergänzt.	
10.2 <u>Jugendtreff</u> Der Bereich Jugendarbeit –Jugendamt hatte gegenüber dem Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zuletzt im Mai dieses Jahres den Wunsch geäußert, einen Jugendtreff im Baugebiet zu errichten. Aus der Planzeichnung geht das für den Jugendtreff ursprünglich vorgesehene Grundstück im Norden des Teilgebietes WA 4 nicht mehr hervor. Ist der Jugendtreff weiterhin vorgesehen?	Planungsrechtlich ist die Errichtung eines Jugendtreffs berücksichtigt worden. Die Baugrenze im allgemeinen Wohngebiet WA-4 umfasst das entsprechend angedachte Grundstück und der Nutzungskatalog lässt einen Jugendtreff gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale , gesundheitliche und sportliche Zwecke zu. Auch wenn die Baugrenze durchgehend festgesetzt ist, kann das Gebäude vom Hauptgebäude getrennt errichtet werden.	Klarstellung
Nr. 11 HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung - Wohnungsbauförderung (Schreiben vom 24.09.2024)		
11.1 Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Wohngebietes wird begrüßt. Insbesondere der Bedarf an studentischem Wohnen ist in Lübeck nicht gedeckt. Ebenso wird dauerhafter Wohnraum auch (aber nicht nur) für geflüchtete Menschen weiterhin dringend benötigt.		Kenntnisnahme
11.2 Die dringende Notwendigkeit der Nutzung der Gemeinschaftsunterkunft bis einschließlich zum 31.12.2033 in der festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf gemäß dem Bebauungsplan 09.13.00 - Bornkamp / Schärenweg – (Seite 1 Abs. 3) vom 02.07.2024 besteht auch weiterhin fort. Voraussichtlich wird auch nach dem Jahr 2033 eine Nutzung dieser Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge und Asylbegehrende erforderlich sein, da aus aktueller Sicht eine Schließung dieser Einrichtung nicht absehbar ist aufgrund mangelnder anderer Kapazitäten zur Unterbringung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da Geflüchtetenunterkünfte in Containern nur eine temporäre Unterbringungsmöglichkeit darstellen und die Container bereits seit 2015 bestehen, stellt ein Betrieb der Container über das Jahr 2033 hinaus keine anzustrebende Lösung dar. Nach 2033 sollten geeignete Unterkünfte zur Verfügung stehen. Dennoch soll die Option der Nutzung der Geflüchtetenunterkünfte bis 2038 weiter gegeben werden.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
11.3 <u>30% gefördertem Wohnungsbau</u> Seite 17: „Da bezüglich des geplanten Neubaus für Studierendenwohnen bereits eine Gruppe mit besonderem Bedarf an Wohnraum berücksichtigt wird, sind die Wohneinheiten für Studierende bei der 30%-Klausel nicht zu berücksichtigen.“ -> wie ist dieser Satz gemeint, vielleicht eher „Auch wenn“ statt „Da“? Siehe weiter unten.	Die betreffende Stelle wird neu formuliert. Mit den zu 100 % geförderten Studierendenwohnungen wäre die 30 %-Quote im Plangebiet bereits erfüllt. Für den übrigen (nicht Studierendenwohnen) Geschosswohnungsbau soll dennoch eine 30 %-Quote von gefördertem Wohnungsbau gelten, um zu einer Entspannung des Wohnungsmarkts beizutragen.	Berücksichtigung
11.4 <u>Wohnraum für besondere Bedarfsgruppen</u> Seite 18: vertragliche Vereinbarung von Benennungs- oder sogar Besetzungsrechten für die HL: dafür wäre eine Vereinbarung z. B. im Kaufvertrag oder im städtebaulichen Vertrag erforderlich, eine Grundlage wie die Verbilligungsrichtlinie gibt es nicht mehr. Es wäre dann noch mit dem Bereich Soziale Sicherung abzustimmen, für wie viele und welche Wohnungen Benennungsrechte vertraglich gesichert werden sollen. Diese entstehen nicht automatisch bei der Inanspruchnahme der Wohnraumfördermittel des Landes. Die weitere Entwicklung bei den zur Verfügung stehenden Fördermitteln des Landes bleibt abzuwarten. Es kann sein, dass nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stehen werden, um die gewünschte Anzahl Wohneinheiten zu fördern.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und sind bei Erstellung der Kaufverträge zu beachten. Sollte eine Förderung aufgrund von nicht verfügbaren Fördermitteln nicht zu Stande kommen, ist es vorgesehen, den Wohnungsbau mit einer marktangepassten Preisbindung zu realisieren.	Kenntnisnahme
11.5 <u>Studierendenwohnen</u> Seite 18: Da das Studentenwerk 100% gefördert bauen möchte (Förderweg Neubau von Wohnheimplätzen): Wenn ich das richtig verstanden habe, bleiben diese Wohneinheiten für die 30%-Klausel unberücksichtigt. Es sind also 30% der verbleibenden Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau gemeint, richtig?	Das ist korrekt.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 12 HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 16.09.2024)		
12.1 <u>Erschließung über die Notzufahrt</u> Gemäß der Begründung zum Bebauungsplan ist für den Notfall bei einer Blockierung der LaRochelle-Brücke besteht eine Notzufahrt für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr- und des Rettungsdienstes zum Wohngebiet von Norden her über die Vorrader Straße und die Zuwegung zum Kleingartenverein Vorraderstraße e.V. am Ringstedtenhof bis zum Schärenweg möglich. Am Schärenweg verhindern Poller ein unbefugtes Befahren dieser Verbindung.		Kenntnisnahme
12.1.1 Zur Sicherstellung der jederzeitigen Durchfahrt über die Notzufahrt, ist aus der Richtung des Schärenweges und aus der Richtung der Vorrader Straße jeweils ein Hinweisschild mit der Aufschrift „Feuerwehrzufahrt Halteverbot nach StVO“ zu kennzeichnen. Dies ist erforderlich, damit nicht vor den Pollern geparkt wird und die Notzufahrt im Notfall auch durch die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes genutzt werden kann. Die Hinweisschilder werden nach erfolgter Aufstellung durch die Brandschutzdienststelle der Feuerwehr Lübeck gesiegelt.	Der Hinweis wird zur Berücksichtigung an den zuständigen Fachbereich Stadtgrün und Verkehr weitergegeben.	Berücksichtigung
12.1.2 Bei der Verwendung von Sperrbalken und Sperrpfosten in Feuerwehrzufahrten sind diese mit Verschlüssen zu versehen, die mit dem Überflurhydrantenschlüssel nach DIN 3223 einwandfrei geöffnet werden können. Hinweis: Vorhangsgeschlösser dürfen nur verwendet werden, wenn deren Bügeldicke 5 mm nicht überschreitet.	Der Hinweis wird zur Berücksichtigung an den zuständigen Fachbereich Stadtgrün und Verkehr weitergegeben.	Berücksichtigung
12.2 <u>Löschwasserversorgung</u>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der Löschwasserbedarf wurde gemäß Begründung zum Bebauungsplan mit 96 m ³ /h für zwei Stunden festgelegt. Diese Einschätzung wird durch die Brandschutzdienststelle geteilt.		Kenntnisnahme
12.2.1 Der Löschwasserbedarf, der über die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt, ist über Unterflurhydranten nach EN 14339 sicherzustellen. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planung so anzurichten, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.	Der Hinweis ist im Rahmen der Erschließungsplanung zu beachten.	Kenntnisnahme
12.2.2 Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.	Der Hinweis ist im Rahmen der Erschließungsplanung zu beachten.	Kenntnisnahme
12.2.3 Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschaufgriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.	Der Hinweis ist im Rahmen der Erschließungsplanung zu beachten.	Kenntnisnahme
12.2.4 Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.	Der Hinweis ist im Rahmen der Erschließungsplanung zu beachten.	Kenntnisnahme
12.2.5 Kann der erforderliche Löschwasserbedarf nur in Teilen über die öffentliche Trinkwasserversorgung sicher-	Der Hinweis ist im Rahmen der Erschließungsplanung zu beachten.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
gestellt werden, so ist die fehlende Löschwassermenge über andere, für die Feuerwehr nutzbare Löschwasserentnahmestellen im Umkreis von 300 m von dem betroffenen Objekt nachzuweisen. Weitere Einzelheiten wären in diesem Fall mit der Brandschutzdienststelle der Hansestadt Lübeck abzustimmen.		
Nr. 13 HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz - Abt. 2 Natur, Klima Immissionen (Schreiben vom 25.09.2024)		
13.1 <u>Landschaftsplanerische Stellungnahme</u> Zu o.g. Bebauung bestehen aus landschaftsplanerischer Sicht zunächst keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die folgenden Punkte sowie der Lärmschutz berücksichtigt werden:		Kenntnisnahme
13.1.1 Das Vorhaben stellt, räumlich gesehen, einen baulichen Lückenschluss zwischen den bestehenden Wohngebieten Hochschulstadtteil und Bornkamp dar. Aufgrund der im benachbarten Hochschulstadtteil gegebenen und gut erreichbaren Infrastruktureinrichtungen und der verkehrlichen Erschließungssituation kann auch funktional von einer wünschenswerten „integrierten Lage“ gem. Landesentwicklungsplanung gesprochen werden.		Kenntnisnahme
13.1.2 Die zentrale Grünfläche in der Mitte des Baugebietes wird begrüßt, wie auch die Möglichkeit zur fußläufigen Passage der Reihenhausbauflächen.		Kenntnisnahme
13.1.3 Die verkehrliche Erschließung des Baugebietes ist jedoch in Zeiten des Klimawandels und dem durch die Bürgerschaft beschlossenen Zielen der Hansestadt Lübeck, bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen, nicht mehr angemessen. Die Erschließung wird durch autogerechte Straßenquerschnitte, mit Fahrbahnbreiten incl. öffentlicher Stellplatzanlagen von bis zu 16 m	Lediglich im Bereich der Zufahrt in den Schärenweg ist der Straßenquerschnitt 16 m breit. Die übrigen Straßenquerschnitte	Tlw. Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Breite, dominiert. Dies ist nicht nachvollziehbar insbesondere im Hinblick auf die hervorragende Anbindung des Baugebietes an den öffentlichen Nahverkehr. Im „MAKS“, dem Masterplan Klimaschutz der Hansestadt Lübeck heißt es:</p> <p>„Irgendwo müssen die Autos ja hin! Stimmt das wirklich? Ja, das stimmt. Aber warum akzeptieren wir beim Auto andere Regeln als bei anderen Verkehrsmitteln? Und warum darf der Weg zur Haltestelle länger sein als zum Auto?“</p> <p>Folglich sind sämtliche Autostellplätze, einschließlich derjenigen für den Bahnhaltepunkt im Gebiet, an der Zufahrt zum Gebiet gesammelt anzulegen, so z.B. in einer Parkpalette o.ä. Die Erschließungswege sind multifunktional, nur mit der erforderlichen Mindestbreite anzulegen und zur lokalklimatischen Verbesserung bei Hitzeereignissen beidseitig von großkronigen Bäumen zu säumen. Die Planung ist dahingehend anzupassen und über entsprechende Festsetzungen abzusichern.</p>	<p>sind deutlich schmäler und auf das fachlich notwendige Minimum reduziert. Dabei wurden auch Mulden für die Versickerung und Verdunstung sowie Baumpflanzungen berücksichtigt.</p> <p>In diesem Bebauungsplan ist die Anordnung der Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken vorgesehen. Die Zuordnung von nachzuweisenden Stellplätzen in Reihen- und Doppelhäusern in einer Quartiersgarage würde Eigentumsanteile erfordern und wird daher sowie wegen der Entfernung zu den Wohnhäusern schlechter akzeptiert.</p> <p>Eine multifunktionale Nutzung der Verkehrsräume durch Mulden, Baumpflanzungen und eigenständige Gehwege neben dem Straßenraum und Besucherparkplätzen ist vorgesehen.</p>	
13.1.4 Nachhaltige Wärmekonzepte spielen in der heutigen Bebauungsplanung eine immer größere Rolle, um die durch die Bürgerschaft beschlossenen Klimaziele zu erreichen, die sich Lübeck und Deutschland insgesamt gesetzt haben. Ein entsprechendes Konzept ist bereits auf Ebene der Bebauungsplanung zu erarbeiten, insbesondere, wenn große Flächenbedarfe absehbar sind, wie z.B. bei einem Kaltwärmenetz, das in diesem Bebauungsplan als Wärmeversorgung angedacht ist. Die für die Wärmeversorgung erforderlichen Flächen sind zu ermitteln und als solche festzusetzen. Denn bei den Baugebieten „Im Ährenfeld“ und „Neue Teutendorfer Siedlung“ kam und kommt es aufgrund der Anforderungen einer klimafreundlichen Wärmeversorgung zu erheblichem nachträglichen Abstimmungsbedarf	<p>Bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes ist ein Wärmekonzept zu erstellen.</p> <p>Die vorliegende Planung ist, obgleich es einen konkreten städtebaulichen Entwurf gibt, eine Angebotsplanung, bei der in Abhängigkeit von der tatsächlich realisierten Bebauung entweder ca. 240 oder bis zu ca. 360 Wohneinheiten entstehen könnten. Dieses Spektrum erschwert die Erstellung eines konkreten Wärmekonzeptes auf der Ebene der Bebauungsplanung erheblich. Ein Investor wird erst nachfolgend von der Stadt gesucht. Um Akzeptanzprobleme durch zu strikte Vorgaben zu vermeiden, soll das Energiekonzept zu einem späteren Zeitpunkt erstellt und umgesetzt werden.</p> <p>Bereits durch die Regelungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG), des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG)</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sowie ggfls. zu Änderungen sowohl des Bebauungsplanes wie auch der Inhalte des städtebaulichen Vertrages. Es ist deswegen zwingend, die erforderliche Infrastruktur der Wärmeversorgung bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu regeln.	und des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) werden Vorgaben für eine nachhaltige Wärme- und Energieversorgung gegeben. Es wird weiterhin darauf verwiesen, dass gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO Anlagen für die Wärmeversorgung in Baugebieten errichtet werden können.	
13.1.5 <u>Rad- und Wanderwege</u> Die im Entwurf angesprochene bessere Anbindung des zukünftigen Wohngebietes an den „Lisa-Dräger-Weg“ in südl. Richtung (S. 18) über die Straße „Bornkamp“ hinweg und die gegenüber liegende Böschung hinab zum vorh. Wegeanschluss (Betriebsweg der EBL) ist aus landschaftsplanerischer Sicht, unter bestimmten Bedingungen, grundsätzlich zu unterstützen. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass diese Fläche im Bebauungsplan 09.07.00 Bornkamp Teilabschnitt 2 als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche festgesetzt worden ist. Zudem befindet sich diese mögliche Wegebeziehung nicht im Geltungsbereich des vorliegenden B-Planentwurfs und kann in diesem Verfahren nicht geklärt werden. Es ist zu prüfen, ob eine entspr. Erweiterung des Geltungsbereiches notwendig ist, um die planerischen Voraussetzungen für eine Realisierung der Verbindung zu schaffen. Andernfalls ist eine Alternative zur Abarbeitung der o. g. genannten Punkte aufzuzeigen.	Planungsrechtlich ist der Abschnitt im Bebauungsplan mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Entsorgungsbetriebe festgesetzt. Insofern wurde die Errichtung eines (befahrbaren) Weges bereits bei der Festsetzung einer Ausgleichsfläche im Bebauungsplan 09.07.00 berücksichtigt. Weiterhin wird klargestellt, dass zunächst kein gepflasterter Weg entstehen soll, sondern ein Trampelpfad, der keiner Verkehrssicherungspflicht unterliegt. Hierfür ist somit auch keine Erweiterung des vorliegenden Bebauungsplanes erforderlich, da die Fläche in städtischem Eigentum ist. Der Trampelpfad soll im Wege der Aneignung entstehen nachdem der aktuell noch vorhandene Zaun entfernt wird.	Klarstellung
13.2 <u>Eingriff in die Natur</u>		
13.2.1 Es ist plausibel und rechtssicher zu begründen, warum das B-Planverfahren auf Grundlage des § 13a BauGB aufgestellt wird. Die in diesem B-Plan überplanten Flächen sind gem. ihrer Lage und derzeitigen Nutzung	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet. Es erfolgt die Umstellung auf das Regelverfahren nach §§ 2 ff. BauGB. Im Rahmen der damit erforderlich werdenden	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
faktisch Außenbereichsflächen. Es handelt sich abgesehen von den Flüchtlingsunterkünften um Gehölzflächen, Sukzessionsflächen und Grünlandflächen. Durch den jetzigen Bebauungsplan sollen zudem erheblich intensivere Nutzungen und Versiegelungen zugelassen werden, als in den bisher hier gültigen Bebauungsplänen, die im wesentlichen Grün- und Sportflächen vorsehen. Der Tatbestand der faktischen Außenbereichsflächen ist zudem bereits anerkannt worden von der Stadtplanung, indem zunächst ein § 13b – Verfahren gem. BauGB angestrebt worden ist, das vom Einbezug von Außenbereichsflächen ausgeht.	Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durchgeführt werden.	
13.2.2 Zu Pkt. 5.9 der Begründung „Werbeanlagen für Neubauten“: Es ist zu erläutern, welche Werbeanlagen in diesem Gebiet aufgestellt und nächtlich beleuchtet werden sollen. Unnötige Werbeanlagen oder Beleuchtungen beeinträchtigen das Ortsbild und nachtaktive Arten und führen zu vermeidbaren und damit unzulässigen Eingriffen in die Natur.	Maßgeblich sind die Festsetzungen unter II Baugestalterische Festsetzungen. Dort wird folgendes festgesetzt: „Bewegliche und blendende Werbeanlagen und Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind nicht zulässig“. Damit kann den nebenstehenden Anforderungen im Wesentlichen entsprochen werden. Werbung ist in einem Wohngebiet generell nur selten und der übrigen Bebauung untergeordnet.	Klarstellung
13.2.3 Gem. Pkt. 6.5.2 der Begründung zum Bebauungsplan sollen Eingriffe in den Gehölzbestand artenschutzrechtlich durch Neupflanzung eines Brombeerengebüsches auf der Südseite der Straßenböschung Bornkamp ausgeglichen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Böschung Verdachtsfläche für das gesetzlich geschützte Biotop „Trockenrasen“ ist aufgrund der dortigen Vegetation. Vor Planung einer Brombeerpfanzung dort, die aufgrund der Ausbreitungsfähigkeit der Brombeere auf die Dauer zum Verlust der gesamten dortigen Vegetation führen würde, ist eine Vegetationskartierung und Biotoptypenkartierung der Böschung mit Einschätzung des Schutzstatus erforderlich.	Der Hinweis auf die Verdachtsfläche für das gesetzlich geschützte Biotop „Trockenrasen“ wird beachtet. Auf die Anpflanzung eines Brombeerengebüsches wird vorsorglich verzichtet.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.2.4 Zur Eingriffsminimierung ist vorzusehen, dass der Bolzplatz außerhalb des Krontraufbereichs + 1,5 m angrenzender Gehölze errichtet wird.	Der Bolzplatz als konkrete Darstellung wird aus der Planzeichnung entfernt. Die Berücksichtigung der Wurzelschutzbereiche erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.	Klarstellung
13.2.5 Zur Eingriffsminimierung im Hinblick auf die Belange der Biodiversität ist für die Dachbegrünung folgendes festzusetzen: Die Dachflächen der Hauptgebäude sind flächig mit einer artenreichen Mischung bestehend aus mindestens 10 bis 25 verschiedenen einheimischen Kräutern, einheimischen Gräsern (max. 50%) extensiv zu begrünen. Es ist ausschließlich autochthones (gebietsheimisches) Saatgut zu verwenden. Es sind Arten aus der Anlage: „Lübecker Naturdach“ zu verwenden. Die durchwurzelbare Substrathöhe muss mindestens 15 cm betragen. Die Vegetationsflächen sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Für Dachrandausbildungen, Dachaufbauten für die Haustechnik, Dachluken, Aufzugsüberfahrten, Verankerungen von aufgeständerten Anlagen zur Nutzung der Solarenergie sowie Dachterrassen können bis zu 30 % der Dachflächen ohne Dachbegrünung bleiben. Nebengebäude sind vollständig mit einer extensiven Dachbegrünung mit derselben Artenzusammensetzung wie bei den Hauptgebäuden zu begrünen. Die durchwurzelbare Substrathöhe muss mind. 6 cm betragen.	Es wird Festgesetzt, dass Dachflächen von Hauptgebäude zu mind. 80 % mit einer Substrathöhe von mind. 15 cm dauerhaft extensiv zu begrünen sind. Dachflächen von Nebengebäuden sind zu mind. 90 % mit einer Substrathöhe von mind. 6 cm dauerhaft extensiv zu begrünen. Auf die zu verwendende Mischung des „Lübecker Naturdachs“ wird hingewiesen.	Tlw. Berücksichtigung
13.2.6 Die geplante Zuwegung zu dem Bolzplatz ist zurzeit nur als fußläufiger Trampelpfad über den vorhandenen Knickwall vorhanden. Der Herstellung einer Zufahrt an dieser Stelle wird nicht zugestimmt, da sich die geplante Wegetrasse im Kronen-Traubereich einer angrenzenden großen Knickeiche befindet.	Es wird klargestellt, dass keine gepflasterte „Zufahrt“ zur Grünfläche entstehen soll. Eine Befahrung durch Fahrzeuge wird dort nicht stattfinden. Der vorhandene Weg durch den Knick ist ausreichend groß um dort mit kleineren Pflegegeräten auf die öffentliche Grünfläche zu gelangen.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.2.7 Unter Pkt. 12.7 der textlichen Festsetzungen ist festzu setzen, dass großkronige, standortgerechte, klimaangepasste und biodiversitätsfördernde Straßenbaumarten zu verwenden sind ohne Nennung spezifischer Arten oder Sorten.	Die Festsetzungen zu Baumanpflanzungen werden dahingehend geändert, dass von standortgerechten Bäumen gesprochen wird. Die Pflanzliste wird nur noch als Hinweis aufgeführt.	Tlw. Berücksichtigung
13.3 <u>Artenschutz und zu Natura 2000</u> Eine abschließende artenschutzrechtliche Stellungnahme ist erst möglich, wenn die Ergebnisse der im Rahmen des weiteren Bauleitplanverfahrens erforderlichen Untersuchungen relevanter Arten im Plangebiet und das Artenschutzgutachten vorliegen. Natura 2000-Gebiete sind von der Planung nicht betroffen.	Im weiteren Planverfahren wird die aktualisierte artenschutzrechtliche Prüfung dem Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz vorgelegt werden.	Kenntnisnahme
13.4 <u>Anpassung an den Klimawandel</u>		
13.4.1 Die gepl. verdichtete Bebauung (Doppel-, Reihenhäuser und Geschosswohnungen) wird von hier aus i. S. eines flächensparenden Bauens grundsätzlich begrüßt, ebenso die überwiegende Ausrichtung der Baukörper in West-Ost-Richtung hinsichtlich eines guten Luftaustausches im künftigen Wohngebiet.		Kenntnisnahme
13.4.2 Die im Entwurf vorgesehene maximale Gebäudelänge der Querriegel-Bebauung der Baufläche 4 in Süd-Nordrichtung entlang der Eisenbahntrasse von 70 m schränkt den Luftaustausch im Quartier extrem ein und kann somit zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnqualität führen. Dies gilt insbesondere bei sommerlichen Hitzeperioden mit geringen Windgeschwindigkeiten, die aufgrund des Klimawandels verstärkt zu erwarten sind. Es ist somit so zu planen, dass eine gute Durchlüftung des Gebietes gewährleistet ist.	Es sind Unterbrechungen des Gebäuderiegels bis max. 12 m zulässig. Dadurch kann eine Durchlüftung sichergestellt werden. Eine Erweiterung der zulässigen Unterbrechungen ist aus Gründen des Immissionsschutzes nicht möglich. Die Bebauung hat eine abschirmende Funktion für die westliche Wohnbebauung zur Reduktion von Lärm durch den Bahnverkehr. Das Gebiet weist eine zentrale Grünfläche sowie diverse angrenzende Grünflächen mit entsprechenden Durchlüftungsmöglichkeiten auf.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.4.3 Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Bauflächen 5 und 6 des Baugebietes lt. Hinweiskarte Starkregen vollständig oder tlw. in einer großflächigen Senke liegen, in der Starkregen gesammelt werden (vgl. Starkregen hinweiskarte des Bereichs UNV von 2020 im Geoportal). Es sind somit vermutlich großflächige Aufschüttungen vor Erstellung der Hochbauten erforderlich und damit erhebliche Eingriffe in den Boden sowie Veränderungen des Landschaftsbildes. Es wird angegert, das Bodenmaterial aus dem Lärmschutzwall für etwaige Aufschüttungen zu verwenden.	<p>Der Hinweis wurde bereits im wasserwirtschaftlichen Begleitplan berücksichtigt.</p> <p>Großflächige Aufschüttungen sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht beabsichtigt. Bezuglich der Eingriffe in das Landschaftsbild ist die Höhenfestsetzung der Oberkante für die WA 5 und WA 6 maßgeblich. Durch die Festlegung des unteren Bezugspunktes auf einen absoluten Wert über NHN kann auch bei etwaigen Aufschüttungen kein zusätzlicher Eingriff in das Landschaftsbild entstehen.</p> <p>Die Verwendung des Bodenmaterials aus dem Lärmschutzwall innerhalb des Plangebietes ist beabsichtigt. Auf Grundlage von § 202 BauGB gibt es hierfür bereits die rechtliche Vorgabe zum Schutz des Mutterbodens.</p>	Klarstellung
13.4.4 Zur lokalklimatischen Verbesserung bei Hitzeereignissen, ist der Anteil großkroniger Bäume über entsprechende Festsetzungen zu erhöhen, um ausgleichende Kühleffekte durch Verschattung und Verdunstung zu begünstigen, sowie die Aufenthaltsqualität im Wohngebiet langfristig zu sichern.	Im Straßenraum und in der öffentlichen Grünfläche „Spiel und Freizeit“ sind 28 mittel- bis großkronige Bäume zu pflanzen. Zudem sind auf Stellplatzanlagen mit mind. 10 Stellplätzen je 6. Stellplatz ein Baum zu pflanzen. Weitere Standorte für großkronige Bäume sind in dem Plangebiet nicht vorhanden.	Tlw. Berücksichtigung
13.5 <u>Klimaschutz</u>		
13.5.1 Das Lübecker Ziel der Klimaneutralität 2035 (VO/2023/12644) ist schwer mit neuen Bauprojekten vereinbar. Der Energieverbrauch in der Stadt muss schnell und deutlich sinken, damit dieses Ziel erreichbar ist. Das Vorhaben würde eine weitere Erhöhung des Energieverbrauches zur Folge haben, denn: Die Bautätigkeit an sich ist energieaufwändig und erfordert Materialien, die unter hohem Energieaufwand hergestellt werden müssen.	<p>Den nebenstehenden Ausführungen wird grundsätzlich zugestimmt. Allerdings stellt die Versorgung der lokalen Bevölkerung mit ausreichend Wohnraum ebenso eine Lübecker Ziel dar, welches sich nicht durch Maßnahmen ausschließlich im Gebäudebestand erzielen lässt.</p> <p>Eine Verbesserung der Klimabilanz für das Vorhaben wird u. a. durch die Festsetzung von Gründächern und PV-Anlagen auf den Dachflächen erzielt. Die Errichtung im Passivhausstandart ist kein Regelungsinhalt der Bauleitplanung und somit in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p>	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>Sofern nicht mindestens ein Passivhausstandard erreicht wird, verbrauchen die Häuser Energie zur Bereitstellung von Strom und Wärme.</p> <p>Es wird weiterer (Kfz-)Verkehr induziert, was selbst bei vollständiger Elektrifizierung den Energieverbrauch erhöht.</p>	Durch die integrierte Lage des Plangebietes mit einer guten Anbindung an den ÖPNV, an ein Rad- und Fußwegenetz sowie an die Infrastruktur des nahe gelegenen Hochschulstadtteils, kann zusätzlicher Kfz-Verkehr verringert werden.	
13.5.2 Damit gibt es aus Klimaschutzsicht keinen Spielraum. Jedoch ist es gleichzeitig erklärtes Ziel, mehr Wohnraum in Lübeck zu schaffen. Um dies, bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen aufs Klima, zu erreichen, muss nachhaltig, platzeffizient und im Sinne einer Mobilitätswende gebaut werden.	Den nebenstehenden Aussagen wird zugestimmt. Die vorliegende Planung berücksichtigt die Anregungen. Das Plangebiet verfügt über eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie an ein Rad- und Fußwegenetz.	Kenntnisnahme
13.5.3 <u>Energieversorgung</u> Positiv aus Klimaschutzsicht sind die relativ hohe Bebauungsdichte und die angestrebte Wärmeversorgung durch ein kaltes Nahwärmenetz. Darüber hinaus müssen alle geeignete Dachflächen mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Eine Kombination mit extensiver Dachbegrünung ist wünschenswert.	Festsetzungen zur Dachbegrünung sind bereits Bestandteil des Bebauungsplanes. Die Ausstattung der Dachflächen mit PV-Anlagen ist ab 2026 gemäß Energiewende- und Klimaschutzesetz – EWKG verpflichtend.	Berücksichtigung
13.5.4 <u>Nachhaltiges Bauen</u> Die Reduktion der grauen Emissionen ist durch die Verwendung nachhaltiger oder recycelter Baustoffe zu gewährleisten. Neben der Auswahl der Materialien sind graue Emission durch materialsparendes Bauen zu reduzieren.	Die zu verwendenden Baustoffe ist kein Reglungsinhalt der Bauleitplanung. Ggf. kann die Stadt hierzu vertragliche Regelungen treffen.	Klarstellung
13.5.5 <u>Mobilität</u> Übereinstimmend mit der Landschaftsplanerische Stellungnahme ist die aktuelle Planung aus Klimaschutzsicht nicht ausreichend im Sinne einer Mobilitätswende. Es würde deutlich mehr Kfz-Verkehr induziert,	Durch die integrierte Lage des Plangebietes mit einer guten Anbindung an den ÖPNV, an ein Rad- und Fußwegenetz sowie an die Infrastruktur des nahe gelegenen Hochschulstadtteils, kann zusätzlicher Kfz-Verkehr verringert werden. Dadurch hat das Plangebiet erhebliche Standortvorteile. Es ist im Rahmen der	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
was die Treibhausgasemission erhöhen würde und damit nicht im Sinne des Beschlusses zur Klimaneutralität 2035 ist.	Bauleitplanung nicht möglich, auf die individuelle Ausstattung der Haushalte mit Kfz Einfluss zu nehmen. Durch die oben beschriebene Standortwahl, wird jedoch der Verzicht auf ein Kfz deutlich erleichtert.	
13.5.6 Umgekehrt ergibt sich durch ein Autofreies Gebiet die Gelegenheit Rad-und Fußverkehr zu fördern. Sammelpunkte können zugleich auch für Car-Sharing Fahrzeuge verwendet werden, was das Erfordernis eines eigenen Autos verringert und damit die Anzahl an nötigen Parkplätzen reduziert. Geplante Sammelparkplatzfläche sind nach § 6 des GEIG mit Ladeinfrastruktur auszustatten.	Für die WA 4 bis WA 6 erfolgt eine Bündelung der Stellplätze erfolgt. Dort können auch Car-Sharing-Angebote implementiert werden. Eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist durch die Wegeverbindungen, die mit der Planung erfolgen, gegeben. Die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten.	Klarstellung
13.6 <u>Immissionsschutz</u>		
13.6.1 Der Immissionsschutz weist darauf hin, dass die B207 neu ursprünglich als „anbaufreie Bundesstraße“ geplant worden ist. Die B207 neu wurde zur Entlastung der Ratzeburger Allee gebaut. Des Weiteren ist die B207 neu eine Hauptverkehrsstraße mit mehr als 8.000 Fahrzeugen pro Tag, die in den Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck (gemäß §§ 47 a-f BlmSchG) aufgenommen worden ist. Ziel des Lärmaktionsplans ist es u.a. die Auswirkungen des Lärms zu erfassen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen.	Es wird allgemein darauf hingewiesen, dass der Entwicklung von Neubaugebieten in gut integrierten Lagen mit höheren Lärmbelastungen überwiegend schlecht integrierte Lagen außerhalb des Siedlungsbereiches gegenüberstehen. Dort sind zwar weniger Lärmimmissionen zu erwarten, aber erheblich größere Eingriffe in die Umwelt die Folge (Schutzwert Fläche, Landschaft, Boden). Insofern stellt eine Planung im Anschluss an Verkehrsinfrastrukturen immer auch einen Kompromiss im Ausgleich mit anderen Belangen dar.	Kenntnisnahme
13.6.2 Zudem grenzt das Plangebiet an die Bahnstrecke 1121, die zukünftig im Zuge des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) mehr Verkehr aufnehmen muss, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung im Plangebiet führen wird.	Der prognostizierte Schienen- und Straßenverkehr wurde in dem Lärmgutachten berücksichtigt. Durch die gewählten Schallschutzmaßnahmen in den textlichen Festsetzungen wird sichergestellt, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.6.3 Es werden folglich durch die Planung der Wohnbebauung neue Lärmberührungen geschaffen, die den o.a. Zielen des Lärmaktionsplans entgegenstehen. Die Auswirkungen sind im Rahmen der Begründung darzulegen.	Die Lärmberührungen der geplanten Wohnbebauung wurden gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens sowie die erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz werden in der Begründung dargelegt.	Klarstellung
13.6.4 <u>Schalltechnische Untersuchung</u> Der Begründung liegt eine schalltechnische Untersuchung vom 13.09.2018 (ALN Akustik Labor Nord GmbH, Bericht Nr.: ALK1659.16472017 -1V/G) sowie zwei überarbeitete Karten zum (maßgeblichen) resultierenden nach DIN 4109 vom 30.06.2021 und vom 15.07.2021 bei. Da die schalltechnische Untersuchung schon 6 Jahre alt ist und die ergänzenden Überarbeitungen über drei Jahre alt sind, ist diese im weiteren Verfahren grundlegend auf Aktualität zu prüfen und zu überarbeiten. In der Version von 2018 wurde beispielsweise noch die Rechenvorschrift RLS-90 verwendet. Zwischenzeitlich wurde die RLS-19 eingeführt. Auch sind die neusten Prognosezahlen der Deutschen Bahn AG bezüglich der FBQ zu verwenden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Aktualisierung des Lärmgutachtens berücksichtigt.	Kenntnisnahme

Nr. 14 HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz – Abt. 3 Wasser, Boden, Abfall (Schreiben vom 26.09.2024)

14.1 <u>untere Abfallentsorgungsbehörde</u>		Kenntnisnahme
<p>Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Entwicklung eines Wohngebietes im o.g. Plangebiet. Grundsätzlich sind Abfälle, die im Rahmen von Baumaßnahmen anfallen, gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz und den nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen zu entsorgen. Im Hinblick auf die Entsorgung und Verwertung von Aushubmaterial (u.a. Boden, Bauschutt), sind seit dem 01.08.2023, die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung maßgebend.</p>		
14.2 <u>untere Bodenschutzbehörde</u>		
14.2.1 Altlasten Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise auf altlastenrelevanten Nutzungen, Altablagerungen oder sonstige Verunreinigungen des Untergrundes im Plangebiet vor.		Kenntnisnahme
14.2.2 Vorsorgender Bodenschutz Im Plangebiet liegen natürliche bzw. naturnahe schutzwürdige Böden vor. Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist mit Boden als endliche Ressource sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie Mutterboden zu schützen (§ 202 BauGB). Der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück ist nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) i.V.m. § 4 Abs. 1 BBodSchG dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen nach § 2 Abs. 3 BBodSchG zu treffen bzw. sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei Baumaßnahmen sind Vermeidungs- /Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 zu berücksichtigen.		Kenntnisnahme

14.3 <u>untere Wasserbehörde</u>		
14.3.1 <u>Grundwasser</u> Erlaubnispflichtig sind folgende Benutzungen: <ul style="list-style-type: none">• eine Bauwasserhaltung, also das Abpumpen und damit Absenken von Grundwasser zur Trockenlegung der Baugrube und Einleiten des geförderten Wassers in das Grundwasser oder im Ausnahmefall in ein oberirdisches Gewässer. Für Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind spätestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen.• Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist beim Entnehmen von Grundwasser > 5.000 m³ pro Jahr eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nötig. Dadurch verlängert sich ggf. die Antragsbearbeitung entsprechend.• das durch Baukörper oder Baugrubenumschließungen verursachte zeitweise oder andauernde Aufstauen, Umleiten und Absenken von Grundwasser• das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser (Baukörper oder Baustoffe, z.B. Hochdruckinjektionen, Bohrpfähle, Fundamente, Gebäude im Grundwasser).	Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt. Eine Entnahme von Grundwasser von > 5.000 m ³ pro Jahr ist mit der Planung nicht vorgesehen. Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt. Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt.	
14.3.2 <u>Geothermie</u> Erdwärmevernutzungsanlagen dürfen nicht auf Altlasten, altlastverdächtigen Flächen bzw. nur nach Prüfung des Einzelfalls errichtet werden.	Das Plangebiet ist nicht altlastenverdächtig.	Kenntnisnahme

<p>14.3.3 <u>Drainagen</u></p> <p>Eine dauerhafte Drainage von Gebäuden und Abführung des Wassers in das Kanalnetz ist nicht genehmigungsfähig. Grund ist die Überlastung des Kanalnetzes sowie die Schädigung des Wasserhaushalts. Sollten Gebäude durch Keller, Tiefgaragen etc. tiefer in den Boden eingebunden werden, müssen entsprechend notwenige Bauanpassungen für feuchte Böden bzw. Bauen in der gesättigten Zone vorgenommen werden, z. B. Bauen mit weißer Wanne.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Bauphase berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>14.3.4 <u>Niederschlagswasser</u></p> <p>Grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Der Wasserwirtschaftliche Begleitplan ist den Unterlagen beizulegen. Nebengebäude sind vollständig mit einer extensiven Dachbegrünung mit derselben Artenzusammensetzung wie bei den Hauptgebäuden zu begrünen. Die durchwurzelbare Substrathöhe muss mindestens 6 cm betragen. Die Dachflächen der Hauptgebäude sind flächig mit einer artenreichen Mischung bestehend aus mindestens 10 bis 25 verschiedenen einheimischen Kräutern, einheimischen Gräsern (max. 50%) extensiv zu begrünen. Es ist ausschließlich autochthones (gebietsheimisches) Saatgut zu verwenden. Es sind Arten aus der Anlage: „Lübecker Naturdach“ zu verwenden. Die durchwurzelbare Substrathöhe muss mindestens 15 cm betragen. Die Vegetationsflächen sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Für Dachrandausbildungen, Dachaufbauten für die Haustechnik, Dachluken, Aufzugsüberfahrten, Verankerungen von aufgeständerten Anlagen zur Nutzung der Solarenergie sowie Dachterrassen können bis zu 30 % der Dachflächen ohne Dachbegrünung bleiben.</p> <p>Die Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers in das Grundwasser ist erlaubnis oder anzeigen.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken bestehen.</p> <p>Die Festsetzung zu den Dachbegrünungen der Nebenanlagen wird auf eine Substrathöhe von 6 cm angepasst.</p> <p>Es wird ein Hinweis auf die zu verwendenden Arten gegeben.</p> <p>Die Substrathöhe für Hauptdächer wird auf mind. 15 cm festgesetzt.</p> <p>Die Festsetzung wird dahingehend angepasst, dass mind. 80 % der Dachflächen von Hauptgebäuden und 90 % von Nebengebäuden extensiv zu begrünen sind.</p> <p>Die Hinweise sind in der Bauphase zu berücksichtigen.</p>	<p>Berücksichtigung</p>

gepflichtig. Dies hängt von den angeschlossenen Flächen und der Art der Versickerungsanlage ab. Entsprechende Antragsunterlagen sind der unteren Wasserbehörde rechtzeitig, vor Baubeginn, einzureichen.		
14.3.5 Schmutzwasser: Keine Bedenken		Kenntnisnahme
Nr. 15 HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 25.09.2024)		
15.1 <u>Regenwasser</u> Die EBL gehen davon aus, dass sich durch die Neuauslegung keine Änderungen des B-Planes und der Entwässerung ergeben. Die Fachgutachten sind aus den Jahren 2018-2021. Insfern sind die Anmerkungen aus dem bisherigen Verfahren zu berücksichtigen. Für die EBL wird es keine öffentlichen Regenwasserkänele in dem Gebiet geben, ebenso wenig soll ein RW Anschluss aus dem Gebiet an die Kanalisation erfolgen (siehe Hinweise IV Punkt H in den Festsetzungen).	Es wird bestätigt, dass die Niederschlagswasserentwässerung nicht geändert wurde. Die Anmerkungen zum bisherigen Verfahren wurden in die Abwägung eingestellt. Der Anschluss an einen öffentlichen Regenwasserkanal ist nicht vorgesehen und nicht notwendig. Die Niederschlagsentwässerung erfolgt im Plangebiet.	Klarstellung
15.2 <u>Schmutzwasser</u> Für die Druckrohrleitung muss ggf. noch ein GFL für die EBL eingetragen werden, sofern diese über die WA Fläche verlaufen wird, parallel zu der vorhandenen Trinkwasserleitung oder Gasleitung (siehe Anmerkungen zur Planzeichnung). Ein Verlauf über die Wegeverbindung wie in der Begründung beschrieben ist gut möglich und bedarf keiner weiteren Regelungen.	Ein entsprechendes weiteres Leitungsrecht wird in die Planzeichnung aufgenommen.	Berücksichtigung
15.3 <u>Abfallentsorgung</u> Die in den Planstraßen eingezeichneten Wendebereiche sind für die Müllfahrzeuge ausreichend, solange keine parkenden Fahrzeuge dort abgestellt sind. Die dargestellten Abfallbehälter sind für die EBL gut erreichbar, wenn auch hier keine parkenden Fahrzeuge abgestellt sind. Die Schleppkurven müssen	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Wendeanlagen für die Müllfahrzeuge ausreichend sind. Auf falsch parkende Fahrzeuge kann im Rahmen der Bauleitplanung kein Einfluss genommen werden.	Kenntnisnahme

<p>für Dreiachsfahrzeuge ausgelegt sein. Den Gesamtbereich befahren die EBL grundsätzlich mit 26-to Fahrzeugen. D.h. der Untergrund und der Belag müssen entsprechend hergestellt werden. Hier weisen wir insbesondere auf die Herstellung der Kurven, Wendebereiche und Einfahrten hin.</p>	<p>Schleppkurven für Dreiachsfahrzeuge sowie die Herstellung eines angemessenen Untergrundes werden im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt. Abschließend müssen hierzu Festlegungen in der Ausführungsplanung erfolgen.</p>	
<p>15.4 Zur Planzeichnung Von den EBL verläuft eine bestehende Druckrohrleitung (DRL) im GFL 3. Die neue, erforderliche DRL vom Pumpwerk (PW) im B-Plangebiet muss vor dem Bahndamm an die bestehende DRL anbinden. Entweder verläuft diese über das GFL4 und den öffentlich gewidmeten Weg, oder über die WA Fläche bzw. die Stellplatzfläche und St + Si Fläche, in Richtung Süden an die DRL im GFL 3.</p>	<p>Ein entsprechendes weiteres Leitungsrecht wird in die Planzeichnung aufgenommen.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>15.5 Zu den Festsetzungen Die Anforderungen aus dem WBP finden sich in den Festsetzungen wieder.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
<p>15.6 Zum wasserwirtschaftlichen Begleitplan Der Begleitplan zeigt exemplarisch auf, dass die Regelentwässerung der Niederschlagswasserbeseitigung für das 10-jährliche Ereignis funktioniert und darüber hinaus, die Notwasserwege und Einstauflächen auch das 100-jährliche Ereignis schadlos zwischenspeichern können.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
<p>15.7 Weiteres Es muss sichergestellt werden, dass die Fläche (PW) nicht zu geparkt wird, da ansonsten bei Havarien oder turnusmäßiger Wartung der Zugang zum PW nicht möglich sein wird. Dazu müssen bereits jetzt Regelungen getroffen werden. Aus betrieblicher Erfahrung heraus reichen Parkverbotsschilder dazu nicht aus (Beispiel B-Plan Wasserkunst). Eine Abstimmung hat dazu mit den EBL nicht stattgefunden! Dies ist nachzuholen, oder ansonsten aus der Begründung zu streichen. Geeignete Maßnahmen um die Situation vor Ort zu</p>	<p>Die Versorgungsfläche Pumpwerk befindet sich erstens im Bereich einer Kurve der Planstraße A und zweitens auf der Seite, auf der der Gehweg geplant ist. Dadurch ist es ausgeschlossen, dass die Fläche durch parkende Fahrzeuge nicht erreichbar ist.</p>	<p>Klarstellung, Kenntnisnahme</p>

<p>Regeln sind mit den EBL zeitnah abzustimmen.</p> <p>Der genaue Verlauf der DRL ist im Zuge der Erschließungsplanung mit den EBL abzustimmen, genauso wie alle anderen Details der Planung für die SW und RW Entwässerung.</p> <p>Bäume sind nicht auf bestehende oder neue Haltungen der EBL zu Pflanzen und mit ausreichend Abstand dazu zu platzieren.</p> <p>Dränagen sind nicht an die Kanalisation anzuschließen. Sollten Keller/Tiefgaragen o.Ä. gebaut werden sind adäquate Maßnahmen und Lösungen bzw. Bauweisen zu wählen, die den Gegebenheiten vor Ort gerecht werden.</p> <p>Im Straßenquerschnitt sind alle Leitungsträger zu berücksichtigen, ebenfalls deren jeweils geforderten Mindestabstände. Sollte der Straßenquerschnitt dazu nicht ausreichend Platz bieten, ist dieser entweder breiter vorzusehen, oder die Leitungstrassen sind neben der Verkehrsfläche anzuordnen und ggf. über GFL zu sichern.</p>	<p>Eine Abstimmung mit der EBL erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die Straßenquerschnitte ausreichend Platz bieten.</p>	
<p>Nr. 16 HL, Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 22.08.2024)</p>		
<p>16.1 Leider wurden wir im Vorfeld hierzu nicht eingebunden. Aus Sicht der Abteilung 4.401.5 widerspricht die Einrichtung eines Rasenbolzplatzes als einzige Sportmöglichkeit vollkommen den Zielen der Sportentwicklungsplanung. Demnach sollen u.a. Sportangebote für alle Generationen und vor allem auch für Mädchen/ Frauen ausgebaut werden. Unser Vorschlag: Das Rasenspielfeld um mindestens 1/3 verkleinern und auf der freien Fläche dann eine Calisthenics-Anlage, eine kleine Basketball-Fläche mit einem Zielkorb (3 x 3 Basketball) sowie eine Slackline mit Betonquadern (bloacs) installieren. Alternativ das Fußballfeld sogar noch weiter verkleinern und zusätzlich ein Beachvolleyballfeld errichten. So etwas fehlt in dem Stadtteil bisher komplett und die Nachfrage ist riesig. Bei derartigen Projekten besteht auch durchaus die Möglichkeit private Unterstützer zu finden.</p>	<p>Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die Abteilung 4.401.5 bereits am 16.11.2020 beteiligt wurde und mit Mail vom 10.12.2020 eine Stellungnahme abgab.</p> <p>Auf die explizite Darstellung eines Bolzplatzes wird verzichtet. Es wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spiel und Freizeit“ festgesetzt. Zur tatsächlichen Ausgestaltung werden die genannten Vorschläge in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Die Abstimmung über die abschließende Ausstattung erfolgt mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr.</p>	<p>Berücksichtigung</p>

Nr. 17 HL, Bereich Jugendarbeit / Jugendamt (Schreiben vom 08.10.2024)

17.1 Wir würden weiterhin das Bauvorhaben eines Jugend- und Kulturhauses begrüßen, nicht nur aufgrund vorausgegangener Zusagen an die Bewohner:innen des Hochschulstadtteils, einen Jugendtreff vorzuhalten, sondern zur Deckung des gestiegenen Bedarfs aufgrund der inzwischen veränderten Bebauung im Hochschulstadtteil auch mit Geschossbauten, der Ausweitung der Bebauung im Bezirk Rothebek Richtung Malmöstrasse sowie nicht zuletzt der inzwischen deutlich veränderten Anzahl und Alterstruktur der Kinder und Jugendlichen, die dort wohnen.	<p>Die Errichtung eines Jugend- und Kulturhauses wird mit der Planung grundsätzlich möglich. Die tatsächliche Umsetzung eines Jugend- und Kulturhauses ist im Rahmen der Erschließung/Grundstücksvergabe abzustimmen.</p> <p>Für Jugendliche aus den Bereichen Richtung Malmöstraße und aus den Geschossbauten im Hochschulstadtteil ist der Standort zwar noch erreichbar, aber nicht nah. In Bezug auf potentielle Lärmauswirkungen für das Wohnen wird der Standort kritisch beurteilt.</p>	Kenntnisnahme
17.2 Neben der Beschlusslage das gesamte Vorhaben Schärenweg betreffend haben wir einen Beschluss über zwei VZÄ zur Betreibung des Hauses sowie ein zumindest intern abgestimmtes Konzept, im geplanten Neubau sowohl Jugendarbeit als auch Nachbarschaftsarbeit anzubieten. Naheliegend scheint an diesem Ort auch zu sein, eine reine Raumnutzung in das Konzept aufzunehmen, so dass über Schlüsselvergabe Familien in beengteren Wohnverhältnissen, zuverlässige Jugendliche oder auch Student:innen selbstständig und ohne pädagogische Betreuung in den Genuss der Räumlichkeiten kommen.		Kenntnisnahme
17.3 Nützlich wäre für diese Zwecke eine Abtrennung des Gebäudeteils vom gesamten Riegel, so dass es keine verbindenden Wände gibt, die Beibehaltung der Planung eines nutzbaren Außenbereichs und der gegenüberliegenden Pachtfläche für sportliche Angebote auch außerhalb der Öffnungszeiten. Wichtig wäre auch, bereits in der Planung des Gebäudes die Perspektive einer vielseitigen, multifunktionalen, barrierearmen Nutzungsmöglichkeit (Möglichkeiten für verschließbare Einbauschränke, Küchengröße, ein großer und mehrere kleine	<p>Die Errichtung eines abgetrennten Gebäudeteils ist aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes unter folgenden Voraussetzungen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund des Lärmschutzes der dahinterliegenden Bebauung muss das Gebäude mindestens eine Gebäudehöhe von 9 m erreichen. • Der Abstand zwischen dem Gebäude und dem benachbarten Gebäude innerhalb des WA 4 darf 12 m nicht überschreiten. 	Klarstellung

Räume, Teilnutzungsmöglichkeiten innerhalb des Hauses) im Auge zu behalten. Das Platzangebot insgesamt sollte 250 qm nicht unterschreiten.	Die Hinweise zur Objektplanung sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten.	
17.4 Es gibt zur Errichtung eines derartigen Hauses neben den Beschlüssen zur Gesamtbebauung und den Entscheidungen zur personellen Ausstattung noch keinen expliziten politischen Beschluss, die Erwirkung dessen wird mit der FBL4 erörtert.		Kenntnisnahme
Nr. 18 HL, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 25.09.2024)		
18.1 Im Textteil B wird unter I Nr. 6 zugelassen, dass im WA 1 pro Doppelhaushälfte max. 2 Wohneinheiten errichtet werden dürfen. Unter Nr. 8 1 werden pro Wohneinheit ein Stellplatz gefordert. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr kritisiert, dass dadurch auch jeweils zwei Stellplätze pro Doppelhaushälfte bzw. vier Stellplätze pro Doppelhaus notwendig werden können, die i. d. R. zu überbreiten Überfahrten führen, weil sie unabhängig nebeneinander geplant werden. Es sollte im B-Plan festgesetzt werden, dass die etwaigen zwei Stellplätze pro Doppelhaushälfte lediglich über eine Zufahrt erreichbar sein müssen.	Die Zulässigkeit wird indirekt über die zulässige Grundfläche geregelt. Eine zusätzliche Regelung wird im Sinne einer planerischen Zurückhaltung abgelehnt. Die Erteilung / nicht-Erteilung von Überfahrtsgenehmigungen erscheint als geeigneteres Mittel zur Planung von Grundstückszufahrten.	Keine Berücksichtigung
18.2 Im Textteil B werden unter I 7.2 nur die Standorte von Garagen und Carports geregelt. Stellplätze scheinen überall zulässig zu sein. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert auch eine Festsetzung der Stellplatzflächen. Ansonsten könnten vor den Gebäuden im WA 1 auf ganzer Länge eine Reihe von Überfahrten entstehen, die eine Gestaltung des neuen Schärenweges als verkehrsberuhigte Verkehrsfläche unmöglich machen würde.	Eine konkrete Festsetzung zur Anordnung von Stellplätzen im WA 1 wird im Sinne einer planerischen Zurückhaltung abgelehnt. Da zunächst die Straße Schärenweg errichtet werden wird und dann erst die Baugrundstücke erschlossen werden, erscheint es auch nicht nachvollziehbar, dass eine Ausgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich unmöglich wird.	Keine Berücksichtigung

<p>18.3 Im Textteil B wird unter I 7.7 die private Grünfläche zwischen den Wohngebieten WA 2 und WA 3 auch der Rückhaltung und Versickerung des Niederschlagswassers der beiden Wohngebiete zugeordnet. Im städtebaulichen Entwurf sind die Regenrückhaltebecken näher zum WA 2 dargestellt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass Querungen des öffentlichen Geh- und Radweges von privaten RW-Leitungen aus dem WA 3 nur mit Gestattungsverträgen nach § 28 StrWG zulässig sind. Diese sind vor Verlegung der Leitungen beim Bereich Stadtgrün und Verkehr – Sondernutzung zu beantragen. Sie sind gemäß Satzung mit einem jährlichen Entgelt belegt. Da die Leitungen vermutlich jeweils pro Reihenhauszeile zusammengefasst werden, müssen alle Nutzer der Leitung den Vertrag unterschreiben.</p>	<p>Die nebenstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und bestätigt.</p> <p>Der Hinweis auf Gestattungsverträge nach § 28 StrWG wird beachtet und als Hinweis in die Begründung aufgenommen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>18.4 Im Textteil B I Nr. 12.2 sind Heckenpflanzungen auch zu öffentlich gewidmeten Verkehrsfläche mit einer Höhe von 0,8 m bis 1,5 m festgesetzt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr kritisiert diese Regelung, weil sie beidseitig von Überfahrten in einer Höhe von 1,50 m eine Sichtbehinderung darstellt und somit verkehrgefährdend sein kann. Diese Festsetzung würde der Formulierung in den Überfahrtsgenehmigungen widersprechen, in denen der Bereich Stadtgrün und Verkehr regelt, dass Bewuchs beidseitig der Überfahrt die Sichtbeziehung auf die Verkehrsflächen nicht behindern darf.</p>	<p>Die Anordnung in der Überfahrtsgenehmigung ist ausreichend für die Anforderung, dass rechts und links der Zufahrt die Hecke auf max. 80 cm geschnitten wird.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>18.5 Die im Textteil B unter II Nr. 4 begrenzte Flächenbefestigung in Vorgärten auf max. 50 % für die WA 1 bis WA 3 wird begrüßt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr gibt jedoch zu bedenken, dass diese Festsetzung im Konflikt zu den Regelungen zur Anzahl von notwendigen Stellplätzen pro</p>	<p>Ein Konflikt besteht nicht. Für die Errichtung von Stellplätzen gemäß Stellplatznachweis dienen im WA 1 nicht nur die Vorgartenbereiche. Stellplätze und Garagen können auch innerhalb der Baugrenze errichtet werden.</p> <p>In den WA 2 und 3 ist eine 2. Wohneinheit nicht zulässig.</p>	<p>Klarstellung</p>

Wohneinheit steht (Textteil B I Nr. 6, 7.3 und 8.1).		
<p>18.6 Im städtebaulichen Entwurf ist pro Doppelhaushälfte bzw. Reihenhaus im WA 1 bis WA 3 nur ein Stellplatz dargestellt. Zu den Verkehrsflächen sind keine Hecken dargestellt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr kritisiert, dass diese Darstellung nicht den Rahmenbedingungen des Textteils B entsprechen würde (I Nr. 6, 7.2, 7.3, 12. und II Nr. 4).</p>	<p>Der städtebauliche Entwurf hat lediglich einen erläuternden, illustrierenden Charakter aufweist. Rechtsverbindlich ist die Satzung über den Bebauungsplan 09.13.00.</p>	Klarstellung
<p>18.7 In der Begründung unter Pkt. 5.2.5 steht, dass es vorgesehen ist, die Wegeverbindung innerhalb der Gemeinschaftsgrünfläche von der Hansestadt Lübeck herstellen zu lassen und dass der Weg danach auch in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck verbleibt. Die Angabe unter Pkt. 5.3.6 der Begründung widerspricht dem. Dort wird ausgeführt, dass der Weg vom Erschließungsträger hergestellt wird. Weiterhin ist im Textteil B unter Pkt. 12.1 beschrieben, dass dieser Weg eine Breite von 2,0 m erhält.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt klar, dass die Wegeverbindung vom Erschließungsträger herzustellen ist. Ggf. (dies wäre noch zu diskutieren) wird der Weg später – wie auch die übrigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen- von der Hansestadt Lübeck übernommen. Für den Fall kann die Ausführung als wassergebundene Wegedecke zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestätigt werden. An dieser Stelle wird jedoch von Seiten des hiesigen Bereichs favorisiert, dass der Weg innerhalb der privaten Grünfläche auch privat bleibt und ein Gehrecht für die Allgemeinheit eingetragen wird. Die Breite des Weges sollte dann 3,0 m betragen, damit errichtlinienkonform hergestellt werden kann. Ein öffentlicher Weg an der Stelle wird hinsichtlich der sonst zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen nicht als notwendig angesehen.</p>	<p>Die Passage wird redaktionell angepasst. Der Weg wird vom Erschließungsträger hergestellt.</p> <p>Die betreffende Festsetzung wird gestrichen. Die Breite des Weges ergibt sich aus der Planzeichnung und beträgt 2,5 m.</p> <p>Eine Übernahme von der Hansestadt Lübeck ist für einen öffentlichen Weg sinnvoll und zweckdienlich.</p> <p>Es kann nicht nachvollzogen werden, warum eine wassergebundene Wegedecke nicht bestätigt werden kann. Es ist innerhalb von Grünflächen/Parkanlagen üblich Wege wassergebunden auszuführen. Dies unterstützt einen naturnahen Charakter und dient der Eingriffsminimierung.</p> <p>Der Verbleib in privatem Eigentum mit der Festsetzung eines Gehrechts für die Allgemeinheit, stellt keine gerechte Abwägung dar. In der vorliegenden Konstellation, in der sich eine nahezu ausschließlich öffentliche Nutzung des Weges gegeben wäre, würde die Ausweisung eines Gehrechts für die Allgemeinheit eine unverhältnismäßige Belastung und Eingriff in das private Eigentum bedeuten.</p>	Keine Berücksichtigung

	<p>Es kann auch nicht nachvollzogen werden, warum ein öffentlicher Weg nicht notwendig sei. Das Gegenteil ist hier der Fall. Der Weg durch die private Grünfläche ist die Verlängerung des nördlich angrenzenden Wanderweges entlang des Landschaftsschutzgebietes Ringstedtenhof.</p> <p>Ein 2 m bis 2,5 m breiter Weg ist für die Frequenz ausreichend. Mit der Beschilderung „Fußweg / Radfahrer frei“ ist er richtlinienkonform.</p>	
18.8 Nördlich des öffentlichen Bolzplatzes ist eine private Grünfläche festgesetzt. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Grün und Freiräume, erklärt, dass dringender Bedarf an einem Stadtgrün-Bauhof in dem Umfeld besteht und bittet – wenn möglich- um Festsetzung dieser Fläche als öffentliche Fläche zum Zweck der Einrichtung eines Bauhofs.	<p>Die Eignung der Fläche für die Errichtung eines Bauhofes wurde geprüft.</p> <p>Die Kleingartenanlage wird bezüglich des motorisierten Verkehrs über die Vorrader Str. erschlossen. Eine Verbindung zum Schärenweg ist verkehrskonzeptionell nicht angestrebt und wird durch Poller versperrt. Insofern eignet sich die Fläche für einen Bauhof, der den Bornkamp und den Hochschulstadtteil versorgen werden soll, nicht.</p>	Keine Berücksichtigung
18.9 Die in der Planzeichnung dargestellten späteren öffentlichen Verkehrsflächen sind zukünftig mit einer Beleuchtungsanlage zu versehen. Weiterhin ist der jetzige Verlauf des Schärenwegs beleuchtet. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht bereits jetzt darauf aufmerksam, dass die vorhandene Beleuchtungsanlage an die neue Erschließung angepasst werden muss. Ggf. sind alte, überflüssig gewordene Mastenstandorte zu Lasten des Erschließungsträgers zurückzubauen.	<p>Der Hinweis ist nicht relevant für den Bebauungsplan.</p>	Kenntnisnahme
18.10 In der Planzeichnung ist die Fläche nördlich der Straße „Bornkamp“ mit „VG“ beschriftet. Alle anderen Flächen, die offensichtlich Straßenbegleitgrün darstellen sollen, sind mit „BG“ beschriftet. Dem Querschnitt A-A im Einmündungsbereich „Bornkamp / Planstraße A“ ist zu entnehmen, dass die Mulde, die ausschließlich der Aufnahme des Straßenoberflächenwassers dient, nicht als Verkehrsfläche festgesetzt ist. Im weiteren Verlauf der		Keine Berücksichtigung

<p>Planstraße A wird die Mulde wiederum als Verkehrsfläche dargestellt. Darüber hinaus wird in dem als Einbahnstraße vorgesehenen Straßenabschnitt (im Bereich Schnitt C-C) die strassenbegleitende Mulde hinsichtlich der Signatur als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung –analog der angrenzenden Straße- dargestellt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass hier zum einen versehentlich noch keine Abänderung von „VG“ (Verkehrsgrün – was kein Fachbegriff ist) stattgefunden hat. Die für das übrige Straßenbegleitgrün gewählte Festsetzung „BG“ stellt jedoch keine Festsetzung nach der Planzeichenverordnung dar. In der PZV sind Verkehrsflächen – wozu auch das Straßenbegleitgrün gehört, in das ausschließlich Regenwasser von Verkehrsflächen entwässert- in „Goldocker“ (6. Der PZV) darzustellen. Sofern diese Flächen als Versickerungsfläche der Entsorgung auch von Niederschlagswasser privater Flächen dienen, müssen sie in „Gelb hell“ dargestellt werden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr widerspricht der Aussage, dass durch die unterschiedliche Einfärbung von Flächen identischer Funktion die Lesbarkeit des B-Plans erhöht wird und fordert konsequent die korrekte Festsetzung als Verkehrsfläche. Sofern die Festsetzung „BG“ sicherstellen soll, dass die Fläche zwar Verkehrsfläche darstellt, aber begrünt ausgebildet werden soll (so Ihre Erläuterungen in der Abwägungstabelle unter Punkt 19.14), sollte dieser Hinweis in den textlichen Festsetzungen erfolgen und entsprechend in der Begründung ausgeführt werden.</p>	<p>Die Bezeichnung „VG“ wird redaktionell in „BG“ geändert.</p> <p>Die gewählte Darstellung wird beibehalten. Gemäß § 2 Abs. 1 PlanZV können Darstellungsarten miteinander verbunden werden und gemäß § 2 Abs. 2 PlanZV können Planzeichen ergänzt und neue Planzeichen aus den benannten Planzeichen entwickelt werden.</p> <p>Den nebenstehenden Ausführungen wird unter o.g. Gründen nicht gefolgt. Im Hinblick auf die bessere Lesbarkeit und Verdeutlichung, dass hier eine breite nicht versiegelte Mulde entsteht, wird die Festsetzung beibehalten.</p>	
<p>18.11 In der Nutzungsschablone für WA 4 und WA 5 wird die Festsetzung für die Geschossigkeit als Mindestmaß und Höchstmaß dargestellt.</p> <p>Aufgrund der Erschließungsbeitragssatzung der HL werden die (zukünftigen) Anlieger mit der im Bebauungsplan</p>	<p>Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Festsetzung von Mindest- und Höchstmaßen stellt ein sinnvolles städtebauliches</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>

<p>als Höchstmaß festgesetzten Geschossigkeit abgerechnet, da immer die maximale Geschossigkeit für die Abrechnung berücksichtigt werden muss, auch wenn nur das Mindestmaß an Geschossigkeit gebaut werden würde. Das führt (verständlicherweise) bei den Anliegern zu Diskussionen. Um eine klare Regelung, auch für die Anlieger zu erreichen, könnte die Festsetzung dreigeschossig als Höchstmaß sein. Um für den Lärmschutz eine entsprechende Gebäudehöhe zu erreichen, könnte eine Gebäudehöhe festgesetzt werden.</p>	<p>Ziel dar. Es wird einerseits eine bestimmte städtebauliche Wirkung mit der Mindestzahl sicher gestellt und andererseits den späteren Eigentümer:innen eine hohe bauliche Ausnutzung gewährt. Ungeachtet davon kann von einer maximalen Ausnutzung des Maßes der baulichen Nutzung im Geschosswohnungsbau ausgegangen werden.</p> <p>Weiterhin stellt ein Diskussionsbedarf bei zukünftigen Anlieger:innen keinen abwägungsrelevanten Belang für diesen Bebauungsplan dar. Zumal hier nicht der Bebauungsplan, sondern die Erschließungsbeitragssatzung zu adressieren wäre.</p>	
<p>18.12 In der Begründung unter Pkt. 5.3.7 werden die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte erläutert.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht darauf aufmerksam, dass die Erläuterung zu dem GFL 4 fehlt.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der Zeichenerklärung der Planzeichnung beim „G Allg.“ versehentlich der Hinweis „... für die Allgemeinheit...“ doppelt eingepflegt wurde.</p>	<p>Eine Erläuterung zu dem GFL-4 wird in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Die Planzeichenerklärung wird redaktionell angepasst.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>18.13 Unter Pkt. 1.3 der Begründung werden Angaben zum planungsrechtlichen Verfahren gemacht. Im 2. Absatz (S 4 unten) wird erläutert, um welchen Rechtsmangel es sich im Zusammenhang mit diesem erneuten Bebauungsplanverfahren handelt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, hier nicht nur auf das BVerwG allgemein zu verweisen, sondern das Urteil mit Datum und Aktenzeichen zu benennen.</p>	<p>Die Erforderlichkeit, das Urteil in der Begründung konkret zu benennen wird nicht gesehen. Inzwischen wurde der § 13b BauGB ohnehin vom Gesetzgeber aufgehoben. Die Begründung wurde um diesen Hinweis ergänzt.</p>	<p>Klarstellung</p>
<p>18.14 Die Tabelle auf Seite 10 der Begründung erläutert unter dem Punkt „Gefährdung gegenüber Starkregen“, dass eine entsprechende Übersicht im Wasserwirtschaftlichen Begleitplan dargestellt ist. Auch dem Punkt 9.3 der Begründung ist zu entnehmen, dass ein Wasserwirtschaftlicher Begleitplan aus 2019 existiert. Weiterhin steht in</p>	<p>Der wasserwirtschaftliche Begleitplan wurde im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB vom 16.11.2020 bis 18.12.2020 dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zu Verfügung gestellt. In der damaligen Stellungnahme des Bereiches Stadtgrün und Verkehr vom 18.12.2020 wurde sich nicht auf den Wasserwirtschaftlichen Begleitplan bezogen. Folglich wurde da-</p>	<p>Klarstellung</p>

<p>der Begründung unter Punkt 5.4.2 "Niederschlagswasser": „Im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Begleitplanung wurde in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde, der Naturschutzbehörde und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr ein Konzept erstellt.“</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist darauf hin, dass den Unterlagen kein Wasserwirtschaftlicher Begleitplan beilag und auch der Link gemäß Anschreiben diesen nicht - wie angekündigt- enthielt. Es wird darüber hinaus hinterfragt, inwiefern die o.g. Abstimmung erfolgt ist. Nach hiesigem Kenntnisstand steht die Abstimmung –um die gebeten wird- noch aus.</p>	<p>von ausgegangen, dass keine Bedenken oder Hinweise bestehen. Seitens der unteren Wasserbehörde und der Naturschutzbehörde wurden ebenfalls keine Bedenken geäußert. Eine weitere Abstimmung schien und scheint auch aktuell nicht erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB für das vorliegende Verfahren wird dem Bereich Stadtgrün und Verkehr der wasserwirtschaftliche Begleitplan vorgelegt.</p>	
<p>18.15 Auf Seite 53 der Begründung werden u.a. Angaben zu den mittelbaren Kosten gemacht. Es wird dargelegt, dass die Kosten für die Erschließung durch den Bereich 280 getragen werden. Zu den späteren Unterhaltungskosten der öffentlichen Flächen werden keine Angaben gemacht.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr erklärt, dass dies ggf. dem zu Beginn des Jahres durch die Stadt formulierten Ansatz, dass der Bereich, der eine Maßnahme durchführt, auch die Haushaltssmittel bekommen soll, widerspricht. Evtl. müsste somit der Bereich 660 für die Planung, den Bau und die Kosten verantwortlich sein. Diese haushalterische Frage ist noch zu klären, damit sie in der Begründung korrekt aufgenommen werden kann. Auch wird hinterfragt, ob der Geschäftsbesorgungsvertrag mit der KWL zustande kommt, weil nach hiesigem Kenntnisstand die KWL dazu in diesem Fall ggf. nicht bereit ist.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt weiterhin aus Gründen der Haushaltssicherheit und –wahrheit aufzuführen, dass zur Unterhaltung der zusätzlichen öffentlichen Flächen ca. 0,33 zusätzliche Vollzeitarbeitskräfte benötigt werden.</p>	<p>Der betreffende Abschnitt in der Begründung wird angepasst. Künftig wird lediglich davon gesprochen, dass die Erschließungskosten entweder von der Hansestadt Lübeck, durch die KWL oder einen auszuschreibenden Vorhabenträger getragen werden.</p>	<p>Tlw. Berücksichtigung</p>

<p>18.16 Der Planentwurf sieht im Einmündungsbereich „Bornkamp / Schärenweg“ nach wie vor Senkrechtparkplätze in unmittelbarer Nähe zur Einmündung vor.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde halten diese Anordnung der dortigen Parkplätze aufgrund der Lage und Kurvigkeit des Straßenverlaufs für problematisch, weil ein- und ausparkende Fahrzeuge in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die vom Bornkamp abbiegen oder aus dem hinteren Bereich der Planstraße A kommen, diese Fahrzeuge erst sehr spät sehen. Der Begegnungsfall im Einmündungsbereich zusammen mit ein-/ausparkenden Fahrzeugen kann zu zusätzlichen Problemen führen.</p> <p>Es wird kritisiert, dass in der Abwägungstabelle dieser Punkt als „berücksichtigt“ aufgeführt wird, obwohl keine Änderung der Darstellung vorgenommen wurde. Entgegen der irreführenden Erklärung in der Abwägungstabelle, wonach auf gleicher Fläche Schrägparkplätze angeordnet werden können, benötigen Schrägparkplätze mehr Fläche. Darüber hinaus würden sie hier nur von Norden aus anfahrbar hergestellt werden können wegen der oben geschilderten Problematik. Insofern würde die Idee der Schrägparkplätze –allein, um diese zu erreichen- Verkehre über die gesamte Ringstraße, oder unkontrollierte Wendemanöver im Einmündungsbereich „Planstraße A / Schärenweg neu“ erzeugen.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde favorisieren nach wie vor die Parktaschen, wie sie im ehemaligen Verfahren nach §4 (1) noch Gegenstand der Planung waren.</p>	<p>Begegnungsfälle von ein- und ausparkenden Fahrzeugen mit anderen Fahrzeugen sind verhältnismäßig selten zu erwarten sind. Zudem gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Innerhalb eines Wohngebietes ist regelmäßig mit Ein- und ausparkenden Fahrzeugen zu rechnen. In der Planung sind bereits Abstände der Parkplätze zu den Kurvenbereichen berücksichtigt, die in der Erschließungsplanung ggf. noch vergrößert werden könnten.</p> <p>Hierbei handelte es sich um einen redaktionellen Fehler. In dieser Abwägungstabelle wird der Punkt mit „keine Berücksichtigung“ aufgeführt.</p> <p>Die Errichtung von Parktaschen ist aufgrund der erforderlichen Flächen für die Versickerungsmulden nicht möglich.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>18.17 Es ist nicht auszuschließen, dass Fahrzeuge den Schärenweg neu und die Planstraße A bis ans Ende (Parkplatzfläche) fahren und wenden müssen, da hier verschiedene Nutzungsansprüche bei gleichzeitiger Planung einer Einbahnstraße übereinandergelegt werden. Zum einen soll ein Wohngebiet mit entsprechendem</p>		<p>Tlw. Berücksichtigung</p>

Quell- und Zielverkehr geschaffen werden; zum anderen soll durch dieses Wohngebiet die Anbindung des Bahnhaltepunktes „Hochschulstadtteil“ erfolgen. Dem Planentwurf ist zu entnehmen, dass ein Wendehammer für Pkw zeichnerisch – ohne Bemaßung – dargestellt ist. Der städtebauliche Entwurf berücksichtigt die Kfz-Erschließung des Bahnhaltepunktes in einem nicht ausreichenden Maß.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet zum einen darum, die Wendeanlage zu bemaßen. Des Weiteren wird hinterfragt, ob ein Wendehammer für Pkw ausreichend sein wird. Über diese Straße wird der Bahnhaltepunkt erschlossen, welcher sicherlich auch Hol- und Bringeverkehre erzeugt. Wendehämmer erfordern Rangiermanöver, anders als Wendekreise oder –schleifen. In unmittelbarer Nähe einer Fahrradparkplatzanlage und erwartungsgemäß vielen Fußgängern wird die Anordnung eines Wendehammers aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen aus hiesiger Sicht als kritisch betrachtet. Wenn keine Wendemöglichkeit für Lkw/Busse hergestellt wird, muss im Straßenentwurf durch geeignete Maßnahmen die Nutzung des östlichen Bereiches (Parkplätze und Wendeanlage) für diese Fahrzeuge ausgeschlossen werden, was jedoch ein Abbiegen in westliche Richtung zur Folge hat. Dort treffen diese Fahrzeuge dann auf das einbahnstraßenbedingte Verbot der Weiterfahrt.

Ggf. sind Überlegungen anzustellen, inwiefern eine Kfz-Erschließung des Bahnhaltepunktes erforderlich ist bzw. ob diese im nördlichen Bereich auf Taxen und eine Kiss+Ride-Spur reduziert werden könnte. Die dortige Verkehrsfläche könnte dann ggf. mit einer entsprechenden Aufenthaltsqualität hergestellt werden.

Weiterhin wird die Planung einer Einbahnstraße in Frage gestellt. Unter Berücksichtigung entsprechender Breiten wäre nach hiesiger Auffassung auch die Neuplanung ei-

Die Wendeanlage gehört zu der Parkplatzanlage für den Bahnhaltepunkt und wurde 2015 geplant und umgesetzt. Mit dem Bauplan 09.13.00 wird lediglich der Bestand übernommen. Ein Anlass für Bemaßungen wird nicht gesehen, zumal die Ausführungsplanung zu der Parkplatzanlage vorliegt.

Durch die Aufhebung der Einbahnstraße zugunsten des Zweirichtungsverkehrs wird der Wendehammer nunmehr obsolet. Ein Rückbau des Wendehammers und eine Nutzung dieser Fläche für bspw. zusätzliche Fahrrad- oder PKW-Stellplätze ist möglich.

Von der Ausprägung des Schärenweges (neu) als Einbahnstraße wird Abstand genommen. Der Schärenweg (neu) wird im Bereich des Schnitts C-C auf 6,05 m verbreitert. Dadurch kann auch die nach RASt 06 erforderliche Breite von 5,55 m für den Begegnungsfall PKW und LKW hergestellt werden und eine Wendeanlage ist somit nicht mehr erforderlich.

Der Kfz-Anschluss wurde 2015 für erforderlich erachtet und es gibt auch aktuell keine Anhaltspunkte dies in Frage zu stellen. Zudem dient die Verkehrsfläche auch als Ringschluss zwischen der Planstraße A und dem Schärenweg (neu).

<p>ner Fahrbahn machbar, die Begegnungsverkehre zu-lässt.</p>	<p>Von der Planung einer Einbahnstraße wird Abstand genommen (s.o.).</p>	
<p>18.18 Im Einmündungsbereich „Bornkamp / Planstraße A“ ist westlich eine Versorgungsanlage „Elektrizität“ einge-zeichnet.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht deutlich, dass derartige Anlagen sich nicht innerhalb von öffentlichen Grünflächen befinden sollen, sondern auf einer Fläche, die hinsichtlich der Signatur „Gelb hell“ erhält.</p>	<p>Die Versorgungsanlage liegt innerhalb der Fläche „Straßenbe-gleitgrün“, die eine Ausdifferenzierung der Verkehrsfläche dar-stellt. Versorgungsanlagen innerhalb von Verkehrsflächen zu verorten, entspricht der gängigen Praxis.</p>	<p>Keine Berücksichti-gung</p>
<p>18.19 Die Straßenquerschnittsbreiten B-B, D-D und E-E er-scheinen für die gewünschte Nutzung zu gering. Eine mögliche Aufenthaltsqualität wird von hier aus kritisch betrachtet. Weiterhin stellen verbleibende Fahrspurbrei-ten von 3,50 m ggf. keine ausreichende Breite für Feuer-wehreinsatzfahrzeuge dar. Längsparkplätze weisen teil-weise nicht die vom hiesigen Bereich geforderte Breite von 2,50 m auf. Die Parkbuchten liegen z.T. unmittelbar hinter einer Kurve. Aufgrund der überwiegend einspurigen Verkehrsführung ist der Gegenverkehr erst spät zu sehen und Begegnungsfälle können damit problema-tisch werden, zumal es sich bei der Planstraße A wahr-scheinlich um die hauptsächlich genutzte Straße zur Er-reichung des Bahnhaltelpunkts handeln wird.</p> <p>Der neue Schärenweg soll im Norden über eine schmale Straße im Einrichtungsverkehr (Schnitt C-C) auf der vor-handenen Trasse mit der neuen Haupterschließungs-strasse verbunden werden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Überpla-nung der Querschnittsbreiten unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörde und des hiesigen Bereichs, zu-mal von der Fachaufsicht der Straßenverkehrsbehörde 2021 aufgrund eines Urteils mitgeteilt wurde, dass die Anordnung einer Einbahnstraße in einem verkehrsberu-higten Bereich – wie hier angedacht - nicht zulässig sei. Die VwV zum Z. 325.1 sieht unter der Nr. V inzwischen</p>	<p>Die Verkehrsfläche der Planstraße A wird auf durchgehend 11,75 m verbreitert. Dadurch können Fahrbahnbereiten von mind. 4 m gewährleitet werden.</p> <p>Die Breite von 2,25 m für einen Längsstellplatz wird bei üblichen Pkw-Breiten von 1,70 m bis 1,90 m ausreichend und sind RaSt-konform.</p> <p>Einige der exemplarisch dargestellten Parkbuchten wurden ent-fernt, sodass in den Kreuzungsbereichen größere Fahrbahnflä-chen möglich sind.</p> <p>Von der Ausprägung des Schärenweges (neu) als Einbahn-strasse wird Abstand genommen. Der Schärenweg (neu) wird im Bereich des Schnitts C-C auf 6,05 m verbreitert. Dadurch kann auch die nach RaSt 06 erforderliche Breite von 5,55 m für den Begegnungsfall PKW und LKW hergestellt werden.</p>	<p>Tlw. Berücksichtigung</p>

<p>vor, dass mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen keine weiteren Verkehrszeichen mehr angeordnet werden sollen.</p> <p>Weiterhin wird kritisiert, dass das städtebauliche Konzept offensichtlich nicht mit dem BPlan aufeinander abgestimmt wurde. Das städtebauliche Konzept z.B. weist in der Planstraße A kein alternierendes Parken auf.</p> <p>Die in der Abwägungstabelle unter Punkt 19.12 beschriebenen Begegnungsmöglichkeiten innerhalb der Planstraße A (Nord-Süd-Achse) befinden sich ausschließlich in den Zufahrtsbereichen der GFL 1, was zu zusätzlichen Behinderungen führen kann.</p>	<p>Das städtebauliche Konzept dient der Illustration und als Grundlage für die Bebauungsplanung. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass es sich hier um eine Angebotsplanung handelt, dessen Umsetzung sich im Detail noch verändern kann.</p> <p>Einige der exemplarisch dargestellten Parkbuchten wurden entfernt, sodass in den Kreuzungsbereichen größere Fahrbahnflächen möglich sind.</p>	
<p>18.20 In der Begründung wird unter Punkt 5.3.3 hinsichtlich der Stellplatzschlüssel auf den Entwurf der Stellplatzsatzung verwiesen. Eine Untersuchung, wie viel Parkplätze durch die Frequentierung des Bahnhaltepunktes erforderlich werden, liegt u.E. nicht vor.</p> <p>Gemäß Begründung sollen zwei öffentliche Stellplatzanlagen für Fahrräder entstehen.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht deutlich, dass es sich bei der zitierten Stellplatzsatzung nach wie vor um einen Entwurf handelt, über den die Politik noch nicht entschieden hat. Eine Zustimmung zu den daraus abgeleiteten Stellplatzschlüsseln liegt von Seiten der Straßenverkehrsbehörde nicht vor.</p> <p>Die Anzahl der erforderlichen Parkplätze am Bahnhaltpunkt ist nachzuweisen.</p> <p>Wie bereits in unserer letzten Stellungnahme vom 18.12.2020 aufgeführt, kann die zweite Stellplatzanlage für Fahrräder (neben der überdachten im Parkplatzbereich) dem Plan nach wie vor nicht entnommen werden; es wird erneut um entsprechende Darstellung gebeten, weil ohne die jetzt schon erfolgende Darstellung erfah-</p>	<p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung entspricht der Verwaltungsvorlage bezüglich des Nachweises der notwendigen Stellplätze im Rahmen der Bauantragsstellung. Er wurde im Verfahren als Richtlinie herangezogen. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist abschließend über die örtlichen Bauvorschriften nach § 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO festzusetzen.</p> <p>Eine Zustimmung der Verkehrsbehörde zu Stellplatzschlüsseln ist aus der StVO nicht ableitbar.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Nachweis für die erforderlichen Parkplätze am Bahnhaltpunkt zu erbringen ist. Der Parkplatz ist bereits 2015 unter Beteiligung des Bereichs Stadtgrün und Verkehr geplant und errichtet worden. Ein Nachweis wurde anscheinend damals nicht erbracht. Warum daher jetzt für eine im Bestand vorhandene und in die Planung sozusagen nachrichtlich übernommene Parkplatzanlage ein Nachweis über die Anzahl der Parkplätze nötig werden soll, erschließt sich nicht.</p> <p>Es gibt eine zweite Fahrradstellplatzanlage neben den Gleisen auf dem Grundstück der Bahn. Eine Darstellung dieser erscheint nicht erforderlich.</p>	<p>Tlw. Berücksichtigung</p>

<p>rungsgemäß später die Verkehrsflächen für eine entsprechende Unterbringung nicht mehr verfügbar sind. In diesem Zusammenhang den Prüfanmerkungen aus der Abwägungstabelle diesen Sachverhalt betreffend unter Punkt 19.15 nicht gefolgt werden: Es steht dort: „Die Anlage von weiteren Fahrradständern innerhalb der Straßenverkehrsflächen ist z.B. auf den Flächen des nicht mehr benötigten Wendehammers westlich der überdachten Fahrradstellplätze im Nordosten des Baugebiets möglich.“ Zum Thema „Wendeanlage“ wird auf Punkt q) dieser Stellungnahme verwiesen. Es ist nicht klar, welche Wendeanlage nicht mehr benötigt wird. Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung unterhalb des überdachten Fahrradparkplatzes zeigt bereits jetzt schon deutlich, dass sie nicht ausreichend wäre für einen weiteren Fahrradparkplatz dieses Ausmaßes. Insfern ist die Frage, wo sich die zweite überdachte Fahrradabstellanlage befinden soll, berechtigt und es wird nunmehr um Darstellung dieser gebeten oder aber um Entfernung dieser Formulierung aus der Begründung.</p>	<p>Die Wendeanlage der Parkplatzanlage für den Bahnhaltepunkt wird nicht mehr benötigt, da mit der vorliegenden Planung über die Planstraße A und den Schärenweg (neu) ein Ringschluss entsteht, der die derzeit bestehende Sticherschließung der Parkplatzanlage auflöst.</p> <p>Damit könnte auf der Fläche, auf der sich aktuell noch der Wendehammer befindet, eine Erweiterung der Fahrradstellplatzanlage erfolgen.</p> <p>Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird um 2 m nach Osten erweitert, um einen Spielraum für eine Erweiterung der Fahrradstellplatzanlage zu ermöglichen.</p>	
<p>18.21 Der Bereich, in dem die Einbahnstraße auf den Parkplatz trifft und gleichzeitig ein Geh- und Radweg beginnt, erscheint –gerade im Hinblick auf ggf. wendende Fahrzeuge hinsichtlich der tatsächlichen Ausgestaltung / Abgrenzung noch unausgereift.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, auch hier eine entsprechende bemaßte Wendemöglichkeit darzustellen.</p>	<p>Auf die Darstellung einer Wendeanlage wird verzichtet. An dieser Stelle ist keine Wendeanlage vorgesehen und auch nicht erforderlich. Mit dem Wegfall der Einbahnstraße ist eine Wendeanlage nicht erforderlich an dieser Stelle.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>18.22 Unter Pkt. 5.3.2 der Begründung wird erläutert, dass die neue Quartiersstraße als Zone 30 gestaltet wird.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde empfiehlt, derartige Formulierungen nicht in die Begründung aufzunehmen, da eine rechtliche Entscheidung über eine etwaige Beschilderungsanordnung ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde trifft – unabhängig von städtebaulichen Ansätzen.</p>	<p>Der Empfehlung wird gefolgt. Die künftige Formulierung stellt lediglich den planerischen Willen zum Ausdruck, dass der Charakter einer Tempo 30-Zone intendiert ist.</p>	<p>Berücksichtigung</p>

<p>18.23 Auf der Planzeichnung sind Straßenquerschnitte gezeichnet. Die Bäume sind mit „Kronen“ von 3 m Durchmesser dargestellt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Darstellung der Bäume mit ihrem zu erwartenden Kronenausmaß, damit Platzbedarfe sichtbar werden.</p>	<p>Bei den Straßenquerschnitten handelt es sich um Darstellungen ohne Normcharakter, d. h. sie entfalten keine rechtliche Verbindlichkeit und dienen lediglich der Illustration.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>18.24 Im Teil B – Text stehen unter 10.2 u.a. Einschränkungen für die Überbauung der Wassertransportleitung.</p> <p>Da dort keine Einschränkungen für den Bolzplatz und den Kinderspielplatz ausgewiesen werden, geht der Bereich Stadtgrün und Verkehr davon aus, dass die Leitung mit einem 4 m hohen Ballfangzaun und Spielgeräten mit den jeweiligen Fundamenten überbaut werden darf.</p>	<p>Die Darstellung eines Bolzplatzes wird aus der Planzeichnung entfernt. Stattdessen erfolgt lediglich die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche „Spiel und Freizeit“. Bei der Ausstattung der Grünfläche mit Spiel- und Sportgeräten sollte der Schutzstreifen möglichst ausgelassen werden. Die Errichtung von Spielgeräten, deren Fundamente eine Regelüberdeckung der bestehenden Leitung gewährleisten, ist zulässig.</p>	<p>Klarstellung</p>
<p>18.25 Im Textteil B unter 12.3 werden die Festsetzungen zu den Bäumen innerhalb von Stellplatzanlagen aufgeführt.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass sich die Bereiche 5.660 und 5.610 hinsichtlich öffentlicher Verkehrsflächen geeinigt haben (s. Protokoll vom 23.05.2022), dass die offenen Baumscheiben mindestens 12 m² und das Wurzelvolumen der Startbaumgrube 18 m³ beträgt. Diese Massen sind in dieser Festsetzung bitte entsprechend zu übernehmen.</p>	<p>Die Festsetzung wird entsprechend angepasst.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>18.26 Im Teil B – Text steht unter 12.7 für Straßenbäume ein Mindeststammumfang von 16 cm oder ein Solitär mit einer Höhe von 175 cm. Unter 13.6 steht ein Mindeststammumfang von 18 cm.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bestätigt den Mindeststammumfang für Straßenbäume mit 18 cm und bittet um die Anpassung unter 12.7.</p> <p>Der Halbsatz mit der Solitär-Qualität ist zu löschen, da Straßenbäume nicht als Sträucher bzw. Stammbüsche gepflanzt werden.</p>	<p>Die Festsetzungen werden entsprechend angepasst.</p>	<p>Berücksichtigung</p>

<p>18.27 Im Textteil B steht unter 13.7 d), dass ein Brombeerengebüsch aus Stecklingen hergestellt werden soll.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr informiert, dass Wurzelschnittlinge die einfachere Variante ist, Brombeeren zu vermehren.</p>		Kenntnisnahme
<p>18.28 In der Begründung steht unter 2.3 „Standorteignung nach Klimaschutzkriterien“: „Es sind ausreichend Flächen für die Nutzung von Geothermie vorhanden.“</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass dafür keine öffentlichen Grünflächen zur Verfügung stehen.</p> <p>Diese Flächen müssten als „Versorgungseinrichtung“ schaffiert werden.</p>	<p>Der Satz wird angepasst: „Geothermie kann auf den jeweiligen Grundstücken zur Anwendung kommen“. Geothermieanlagen zur Versorgung des Plangebietes können gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO auch innerhalb der allgemeinen Wohngebiet errichtet werden.</p>	Kenntnisnahme
Nr. 19 Stadtwerke Lübeck GmbH Mobilitätsplanung (Schreiben vom 18.02.2025)		
<p>19.1 Grundsätzlich haben wir keine weiteren Belange, die berücksichtigt werden müssen. Allerdings möchte ich einen kleinen Hinweis loswerden: Unter 2.1 ÖPNV-Anbindung beschreiben Sie die Linien 1 und 2. Seit dem 15.12.2024 verkehrt dort die Linie 8 anstelle von Linie 2.</p>	<p>Die Begründung wird entsprechend angepasst.</p>	Berücksichtigung

122. Änderung des Flächennutzungsplanes

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

Stand: 03.07.2025

Teil C: Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es sind insgesamt 27 Stellungnahmen abgegeben worden/eingegangen.

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

1. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 05.03.2025)
2. HL, Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 06.03.2025)
3. Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung S-H, untere Forstbehörde (Schreiben vom 06.03.2025)
4. NAH.SH GmbH (Schreiben vom 10.03.2025)
5. Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 17.03.2025)
6. Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Regionalentwicklung und Regionalplanung (Schreiben vom 19.03.2025)
7. Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (Schreiben vom 21.03.2025)
8. Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 25.03.2025)
9. HL, Bereich 5.651 Gebäudemanagement (Schreiben vom 26.03.2025)
10. HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 04.04.2025)
11. HL, Bereich 3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (Schreiben vom 04.04.2025)
12. Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 04.04.2025)

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

13. HL, Bereich 2.530 Gesundheitsamt (Schreiben vom 05.03.2025)
14. HL, Bereich 3.820 Stadtwald (Schreiben vom 07.03.2025)
15. TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 10.03.2025)
16. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 11.03.2025)
17. Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr S-H, Landeseisenbahnverwaltung (Schreiben vom 12.03.2025)
18. Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 13.03.2025)
19. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 13.03.2025)
20. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH (Schreiben vom 14.03.2025)

21. HL, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 18.03.2025)
22. Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (Schreiben vom 21.03.2025)
23. Gebäudemanagement S-H (Schreiben vom 25.03.2025)
24. Deutsche Flugsicherung GmbH (Schreiben vom 26.03.2025)
25. Ministeriums für Allgemeine und Berufliche Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur (Schreiben vom 28.03.2025)
26. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege (Schreiben vom 01.04.2025 und 07.04.2025)
27. HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 04.04.2025)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren:

- HL, Bereich 1.160 Frauenbüro
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung
- HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung - Wohnbauförderung
- HL, Bereich 2.502 Senior:innen Einrichtungen
- HL, Bereich 2.830 Kurbetrieb Travemünde
- HL, Bereich 4.041 Stabstelle Jugendhilfeplanung
- HL, Bereich 4.513 Jugendarbeit / Jugendamt
- HL, Bereich 5.691 Lübeck Port Authority
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Bundesnetzagentur - Referat 814
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Deutsche Post AG – Immobilien
- Erzbischöfliches Generalvikariat
- Gasunie Deutschland Services GmbH
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH), Büro Lübeck
- Handelsverband Nord
- Hauptzollamt Kiel
- Industrie- und Handelskammer Lübeck
- Kirchenkreis Lübeck der Nordelbischen Evangelisch-Lutherischen Kirche
- Landesamt für Bergbau Energie und Geologie Bergbaubehörde für Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU)
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
- Landeseisenbahnverwaltung Schleswig-Holstein
- Landesluftfahrtbehörde Schleswig-Holstein
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Polizeidirektion Lübeck
- Römisch-Katholische Kirche Lübeck
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt – Westmecklenburg
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Seniorenbeirat
- TraveNetz GmbH
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
- Versatel Deutschland GmbH
- Vereinigte Stadtwerke Media GmbH
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck – KWL
- Beirat für Menschen mit Behinderung Lübeck

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 05.03.2025)		
1.1 Hinweis auf potenzielle Kampfmittelfunde Im Plangebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist der Kampfmittelräumdienst frühzeitig zu beteiligen.	In den Bebauungsplan wird in Teil B – Text – ein entsprechender Hinweis aufgenommen.	Berücksichtigung
Nr. 2 HL, Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 06.03.2025)		
2.1 Von Seiten 4.401 keine grundsätzlichen Einwände, jedoch der Hinweis, dass bei der Planung des Spiel- und Bolzplatzes evtl. auch auf die Belange des öffentlichen Sports Rücksicht genommen wird und nicht nur 2 Tore aufgestellt werden, sondern diese durch weitere Elemente (Slackline, Calisthenics etc.) ergänzt werden.	In der Begründung zum Bebauungsplan 09.13.00 wird eine Aufstellung möglicher Sportgeräte zur Ausgestaltung der Grünfläche aufgeführt. Die tatsächliche Ausgestaltung der Grünfläche wird nicht im Rahmen der Bauleitplanung geregelt.	Berücksichtigung
Nr. 3 Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung S-H, untere Forstbehörde (Schreiben vom 06.03.2025)		
3.1 Ein Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten, vorrangig städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehenden Bedürfnissen der Stadt in Grundzügen dar. Die Basis des Flächennutzungsplanes bilden der bisherige Bestand und die sich neu ergebenden künftig zu entwickelnden Potenzial- /Entwicklungsflächen. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes in Bezug auf zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden i. d. R. keine konkreten Maßnahmen vorgesehen, dies bleibt den nachfolgenden verbindlichen Planungen vorbehalten.		Kenntnisnahme
3.2 Durch die geplante Änderungen wird eine Fläche die vormals als Sportplatz genutzt werden sollte in ein Wohnge-	Die Gehölze sollen voraussichtlich im Zuge der für 2026 vorgesehenen Erschließungsarbeiten fachgerecht entfernt werden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
biet überführt werden. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich auf den derzeitigen Grünflächen Gehölze auflaufen und sich ein kleiner Gehölzstreifen gebildet hat. Es empfiehlt sich eine Pflege der Fläche bevor sich in den kommen Jahren hier ein Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes gebildet hat.	Der Hinweis wird dem Bereich Liegenschaften zur Prüfung und Beachtung weitergeleitet.	
3.3 Zur Gewährleistung eines waldfreien Flächenzustandes von bislang gepflegten „Parkanlagen“ sowie gärtnerisch angelegten „öffentlichen/privaten Grünflächen“ weise ich auf eine, diesen Flächenbereichen zu Grunde liegende, kontinuierliche und dauerhafte Pflege und Unterhaltung hin.	Eine dauerhafte Pflege und Unterhaltung öffentlicher Parkanlagen wird durch den zuständigen Bereich der Hansestadt Lübeck gewährleistet.	Kenntnisnahme
3.4 Aufgrund dessen, dass sich wie oben dargestellt Walderentwicklungen und/oder Veränderungen von Flächenverhältnissen unter Umständen sehr dynamisch - beispielsweise durch Zeitablauf und/oder durch ausbleibende Flächenpflege verändern und entsprechend (weiter-)entwickeln können – sind für eine rechtliche Prüfung, Beurteilung und Festsetzung von Waldflächen im Einzelfall immer die tatsächlichen Flächenverhältnisse vor Ort zu gegebenem Zeitpunkt forstbehördlicherseits ausschlaggebend.		Kenntnisnahme
3.5 Ein Anspruch auf Vollständigkeit sowie Korrektheit der Flächenlage, -größe und korrekten Waldflächenabgrenzung der im Flächennutzungsplan dargestellten Waldflächen kann sich aus den vorgenannten Gründen demzufolge nicht ergeben bzw. ableiten lassen.		Kenntnisnahme
3.6 Eine rechtsverbindliche Aussage und/oder forstbehördliche Prüfung im Einzelfall, zwecks der Feststellung von Waldflächen und/oder der eindeutigen Festsetzung von Waldgrenzen, kann regelmäßig erst anlassbezogen zu gegebenem Zeitpunkt erfolgen (z.B.: im Zusammenhang	Zum Bebauungsplan 09.13.00 hat die zuständige Forstbehörde am 30.07.2024 mitgeteilt, dass sich innerhalb des Plangebiets kein Wald befindet.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
mit einer konkreten Bauleitplanung und/oder mit einer Anfrage zu einem Bauprojekt - durch Bauvoranfragen / Bauantragsstellungen etc.).		
Nr. 4 NAH.SH GmbH (Schreiben vom 10.03.2025)		
4.1 Die NAH.SH GmbH als Aufgabenträgergesellschaft des Schienenpersonennahverkehrs hat keinerlei Einwände gegen das oben genannte Vorhaben.		Kenntnisnahme
4.2 Wir möchten bei der angedachten baulichen Gestaltung der Wohnbebauung eine optimal kurze und direkte Fußwegeanbindung des bestehenden Bahnhaltepunkts Lübeck Hochschulstadtteil empfehlen. Gegebenenfalls würde sich auch eine zentrale West-Ost-Achse mit einer barrierefreien dritten (zentralen) Zuwegung zum Bahnsteig empfehlen. Zu Gesprächen über eine entsprechend optimierte Zuwegung stehen wir (auch bezüglich einer möglichen Landesförderung) gerne zur Verfügung.	Die Hinweise auf die Gesprächsbereitschaft sowie die mögliche Landesförderung werden zur Kenntnis genommen. Allerdings sind die bestehenden Fußwegeanbindungen an den Bahnhaltpunkt bereits baulich umgesetzt und wurden bei der Planung des Bebauungsplanes 09.13.00 berücksichtigt. Zusätzliche Anbindungen sind nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme
Nr. 5 Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 17.03.2025)		
5.1 Es wird auf die vorherigen Stellungnahmen zu den B-Planverfahren verwiesen. Die Inhalte sind zu berücksichtigen.	Die Stellungnahme zum Bebauungsplan 09.13.00 wird im Rahmen des zugehörigen Verfahrens berücksichtigt.	Klarstellung
5.2 An dieser Stelle soll noch einmal auf die Fläche für den Spiel- und oder Bolzplatz hingewiesen werden. Die Fläche bietet sich als multifunktionale Fläche an, um bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen temporär zu puffern. Im Normalfall / Bemessungsregen würde dort kein Regenwasser hingeleitet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Jedoch ist die Fläche aufgrund der topographisch höheren Lage im Vergleich mit den Baugebieten des Bebauungsplanes 09.13.00 weniger gut geeignet, um bei Starkregenereignissen zu puffern. Der zugehörige wasserwirtschaftliche Begleitplan sieht bereits einen Notwasserweg für seltene Ereignisse vor.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
5.3 Anmerkung zu der Planzeichnung für den Entwurf der F-Planänderung: Die Brücke ist nicht dargestellt. Die bestehende Bebauung im Bornkamp ist nicht dargestellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die hinterlegte topographische Karte weist einen älteren Sachstand auf. Dennoch ist eine ausreichende Erkennbarkeit der Örtlichkeiten gegeben.	Kenntnisnahme
Nr. 6 Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Regionalentwicklung und Regionalplanung (Schreiben vom 19.03.2025)		
6.1 <u>Landesplanung</u>		
6.1.1 Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus der am 17.12.2021 in Kraft getretenen Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 vom 25.11.2021 (LEP-VO 2021, GVOBl. Schl.- H. S. 1409), geändert durch die Verordnung vom 5. Februar 2025 (GVOBl. Schl.-H.,2025/28) sowie dem Regionalplan 2004 für den Planungsraum II (alt). Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Siedlungachsenraums und innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes der Hansestadt Lübeck.		Kenntnisnahme
6.1.2 Es wird bestätigt, dass gegen die o. g. Bauleitplanung der Hansestadt keine Bedenken bestehen; insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den damit verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass Ziele der Raumordnung der Planung nicht entgegenstehen.	Kenntnisnahme
6.1.3 Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Erfordernisse der Raumordnung und greift damit einer planungsrechtlichen Prüfung des Bauleitplanes nicht vor. Eine Aussage über die Förderungswürdigkeit einzelner Maßnahmen ist mit dieser landesplanerischen Stellungnahme nicht verbunden.		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.2 <u>Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht</u>		
6.2.1 Nach dem Grundsatz des Vorrangs der Innenentwicklung gem. § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB und § 1a Abs. 2 BauGB sind im Rahmen einer Standortalternativenprüfung zuerst mögliche Innenentwicklungspotenziale zu prüfen, bevor neue Flächen ausgewiesen werden. Sofern keine Flächen im Innenbereich verfügbar sind, ist bei der Neuausweisung von Flächen im Außenbereich auf eine abrundende und arrondierende Siedlungsergänzung zu achten. Die Prüfung ist in der Begründung nachvollziehbar darzulegen. Die Anforderungen des § 1a Abs. 2 BauGB sind in der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.	Eine Prüfung von Innenentwicklungspotenzialen wurde in der Begründung (Umweltbericht) unter 6.3 bereits durchgeführt. Dabei wird auf die Wohnungsmarktberichte 2015 und 2022 und deren Standortuntersuchungen verwiesen. Zudem handelt es sich bei der vorliegenden Planung um eine arrondierende Siedlungsergänzung, da östlich und westlich bereits Bauflächen dargestellt werden und südlich und nördlich Erschließungsstraßen befinden. Kenntnisnahme, Klarstellung	
Nr. 7 Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (Schreiben vom 21.03.2025)		
7.1 Die in der Straße Bornkamp gelegene Bushaltestelle heißt Schärenweg. Diese wird allerdings nicht mehr von der Linie 2, sondern von der Linie 8 bedient. Linie 8 verkehrt Montag bis Freitag in einem 30 Minuten Takt, sowie Samstag und Sonntag in einem 60 Minuten Takt. Der Liniengang führt von Bornkamp über das UKSH Gelände via Ratzeburger Allee in die Innenstadt und zum ZOB/Hauptbahnhof. Die Fahrzeit in die Altstadt beträgt rund 30 Minuten. Linie 1 verbindet das Hochschulsstadtteil über den Mönkhof-Weg und Altstadt bis nach Bad Schwartau und Seereetz. Unter der Woche finden 4 Abfahrten pro Stunde statt und jeweils am Samstag und Sonntag bieten wir einen 30 Minuten Takt an.		Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8 Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 25.03.2025)		
8.1 Der Geltungsbereich der Bauleitplanung liegt an den Eisenbahnstrecke Nr. 1121 Lübeck – Büchen. Infrastrukturbetreiberin für diese Strecke ist die DB InfraGO AG, eine Eisenbahn des Bundes. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes sind insoweit berührt.		Kenntnisnahme
8.1.1 Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Auswirkungen auf das Vorhaben haben können, sind beim Eisenbahn-Bundesamt derzeit nicht anhängig. Aus planrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken.		Kenntnisnahme
8.2 <u>Allgemeine Hinweise:</u>		
8.2.1 Grundsätzlich gelten die Abstandsflächen nach Landesbauordnung. Abstände zu den Eisenbahnbetriebsanlagen richten sich nach den technischen Regelwerken der Bahn. Sie sind einzuhalten.	Mit dem Flächennutzungsplan werden noch keine Bauvorhaben planungsrechtlich zulässig. Die Einhaltung von Abstandsflächen wird im Rahmen der Bebauungsplanung und schließlich im Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.	Klarstellung
8.2.2 Eigentümer haben dafür Sorge zu tragen, dass von der Nutzung des Grundstücks keine Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausgehen und der Eisenbahnbetrieb auf der Eisenbahninfrastruktur nicht durch die Bauarbeiten gestört, gefährdet oder behindert wird.	Nebenstehendes wird im Rahmen einer Bauausführung berücksichtigt.	Berücksichtigung
8.2.3 Oberflächen- und Abwässer dürfen nicht auf die Bahnanlagen abgeleitet werden.	Eine Ableitung auf die Bahnanlagen ist im Rahmen der Bebauungsplanung 09.13.00 nicht vorgesehen.	Berücksichtigung
8.2.4 Gehölze und Sträucher sind in ihrer Aufwuchshöhe so zu wählen, dass deren Überhang nicht die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigen kann. Bäume und Sträucher müssen durch ihre artbedingte Wuchs-	Nebenstehendes wird im Rahmen einer Bepflanzung berücksichtigt.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
höhe soweit vom Gleis entfernt sein, dass bei Windwurf und Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird.		
8.2.5 Beleuchtungseinrichtungen müssen so gestaltet werden, dass eine Blendung des Eisenbahnbetriebes oder eine Verfälschung von Signalen der Eisenbahn ausgeschlossen ist.	Dies ist von den Bauherren und späteren Eigentümer:innen zu beachten.	Berücksichtigung
8.2.6 Immissionen aus dem Betrieb der Bahn, wozu auch Erschütterungen zählen, sind zu dulden.	Der Hinweis auf die Duldung von Erschütterungen wird zur Kenntnis genommen und beachtet.	Kenntnisnahme
8.2.7 Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder Bahnstromleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Soweit noch nicht geschehen ist die DB AG in das Verfahren einzubinden und zu einer Stellungnahme Gelegenheit zu geben. Diese Stellungnahme berührt weder noch ersetzt sie die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG.	Eine Beteiligung der DB AG hat bereits stattgefunden.	Kenntnisnahme
Nr. 9 HL, Bereich 5.651 Gebäudemanagement (Schreiben vom 26.03.2025)		
9.1 Auf Seite 22 steht „Im Hochschulstadtteil können die wesentlichen Bedarfe (Nahversorger, KiTa, Schule) gedeckt werden.“ Wir haben durchgängig bei allen Neubaugebieten aktuell das Problem, dass zwar oftmals Kitas in die Planung mit einbezogen werden, der Bedarf an Grundschulen und weiterführenden und berufsbildenden Schulen allerdings nicht berücksichtigt wird. Oftmals sind an den Bestandschulen keine Erweiterungsoptionen möglich und Neubauten (und auch Erweiterungen) sind im städtischen Haushalt immer schwerer finanziell abzubilden.	Die nebenstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme, Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>In dem Begründungstext steht, dass es sich um ca. 250 neue WE handeln soll, falls ausschließlich studentisches Wohnen entsteht, 350 WE. Meine heutige Nachfrage bei den Kollegen bei Schule & Sport ergab, dass man dort von rein studentischem Wohnen ausgegangen wird und hinsichtlich der Schulauslastung somit kein Problem gesehen wird.</p> <p>Ich möchte nur seitens des GMHLs darauf hinweisen, dass die zugehörige Grundschule im Hochschulstadtteil (Paul-Klee-Schule) keine räumlichen Erweiterungsmöglichkeiten bietet. Falls dies erforderlich werden würde, müsste ein Teil des Parks für ein Schulerweiterungsgebäude zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Es wird bestätigt, dass überwiegend studentisches Wohnen vorgesehen ist, sodass Plätze von KiTas und Grundschulen voraussichtlich nur sehr untergeordnet beansprucht werden.</p> <p>Eine Schulerweiterung auf Teile des Carlebachparks bedarf einer Änderung des Bebauungsplanes. Städtebaulich würde das Gesamtkonzept berührt, sodass dies keine passende Lösung darstellen würde.</p>	
Nr. 10 HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 04.04.2025)		
<p>10.1 Die in der Planzeichnung dargestellte Grünfläche nördlich der zukünftigen Wohnbaufläche beinhaltet die Signatur für Spiel- und / oder Bolzplatz.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, hinsichtlich einer etwaigen Signatur die Möglichkeit offen zu halten, dass ein Teil der Fläche zukünftig als Bauhof für die Abteilung Grün und Freiräume fungieren könnte.</p>	<p>Die Eignung der Fläche für die Errichtung eines Bauhofes wurde geprüft.</p> <p>Die Kleingartenanlage wird bezüglich des motorisierten Verkehrs über die Vorrader Str. erschlossen. Eine Verbindung zum Schärenweg wird durch Poller versperrt. Insofern eignet sich die Fläche für einen Bauhof, der für den Bornkamp und den Hochschulstadtteil genutzt werden soll, nicht.</p>	Klarstellung
<p>10.2 In der Begründung steht unter 2.6: „Ebenso könnten Immissionen von der Grünfläche „Spiel- und/oder Bolzplatz“ auf die Wohnbaufläche einwirken. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wurde daher eine schalltechnische Untersuchung beauftragt.“ In der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2024 sind die Einwirkungen von „Gewerbegeräuschen“ und von „Verkehrslärm“ untersucht worden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr stellt fest, dass die</p>	<p>Es wird klargestellt, dass im Rahmen des Bebauungsplanes 09.13.00 eine öffentliche Grünfläche „Spiel und Freizeit“ festgesetzt wird. Auf die explizite Darstellung eines Bolzplatzes wird verzichtet. Damit wird die tatsächliche Ausgestaltung der Grünfläche auf das Genehmigungsverfahren verlegt. Je nach der tatsächlichen Ausstattung der Grünfläche mit Spielgeräten, sind voraussichtlich deutlich weniger Lärmmissionen als von einem Bolzplatz zu erwarten. Daher wird die irreführende Passage aus der Begründung entfernt. Die Auseinandersetzung mit möglichen Lärmmissionen aufgrund der Grünfläche erfolgt im</p>	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
vorliegende schalltechnische Untersuchung nicht ausreichend ist, da die Einwirkungen des geplanten Bolzplatzes fehlen. Ein Bolzplatz verursacht Lärm. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr verlangt, dass die schalltechnische Untersuchung dazu noch durchgeführt wird.	Rahmen des Umweltberichts. Eine schalltechnische Untersuchung der Grünfläche wird als nicht erforderlich erachtet. Es wird keine Freizeitfläche entstehen, die von Bürger:innen aus anderen Stadtteilen aufgesucht wird, sondern eine Grünfläche für die Bewohner:innen des Bornkamps. Im Übrigen wird auf die grundsätzliche Zustimmung zu der Planung seitens der unteren Immissionsschutzbehörde hingewiesen.	
10.3 Der zu ändernde F-Plan weist westlich des Bahnhaltelpunktes im Bereich des zukünftigen BPlans Nr. 09.13.00 Wohnbaufläche aus. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, hier darüber nachzudenken, den Bereich, der gemäß des o.g. B-Plans als Studierendenwohnheim angedacht ist, als Urbanes Gebiet auszuweisen, um so langfristig betrachtet ggf. ein flexibleres Nutzungsangebot für B-Pläne zu schaffen.	Die Ausweisung eines urbanen Gebietes kann städtebaulich nicht begründet werden. Hierzu müsste wenigstens die Möglichkeit bestehen, dass sich Gewerbebetriebe oder soziale/kulturelle Einrichtungen ansiedeln. Dies ist ausweislich der geplanten Nutzung als Studierendenwohnen nicht der Fall. Es wird darauf verwiesen, dass in einem allgemeinen Wohngebiet auch verschiedene Nutzungen neben dem Wohnen allgemein zulässig sind. (Läden, Schank- und Speisewirtschaften, nicht störenden Handwerksbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke)	Keine Berücksichtigung
Nr. 11 HL, Bereich 3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (Schreiben vom 04.04.2025)		
11.1 <u>Unteren Abfallentsorgungsbehörde</u> Aus Sicht der unteren Abfallentsorgungsbehörde bestehen keine Bedenken.		Kenntnisnahme
11.2 <u>Untere Bodenschutzbehörde</u>		
11.2.1 Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise auf altlastenrelevanten Nutzungen, Altablagerungen oder sonstige Verunreinigungen des Untergrundes im Plangebiet vor.		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
11.2.2 Im Plangebiet liegen natürliche bzw. naturnahe schutzwürdige Böden vor. Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist mit Boden als endliche Ressource sparsam umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie Mutterboden zu schützen (§ 202 BauGB). Der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück ist nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) i. V. m. § 4 Abs. 1 BBodSchG dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen nach § 2 Abs. 3 BBodSchG zu treffen bzw. sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei Baumaßnahmen sind Vermeidungs- /Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 zu berücksichtigen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird es zu erheblichen Eingriffen in das Schutzgut Boden durch Neuversiegelungen kommen. Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind im Umweltbericht zum Bebauungsplan 09.13.00 in einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung zu ermittelt und festzulegen.	<p>Die einschlägigen Gesetze werden zur Kenntnis genommen und in den jeweils relevanten Phasen (Planung, Ausführung) berücksichtigt.</p> <p>Der Umweltbericht zum Bebauungsplan 09.13.00 beinhaltet eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung.</p>	Kenntnisnahme
11.3 Untere Naturschutzbehörde		
11.3.1 Zu o.g. Bebauung bestehen aus landschaftsplanerischer Sicht zunächst keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die folgenden Punkte sowie der Lärmschutz berücksichtigt werden: Das Vorhaben stellt, räumlich gesehen, einen baulichen Lückenschluss zwischen den bestehenden Wohngebieten Hochschulstadtteil und Bornkamp dar. Aufgrund der im benachbarten Hochschulstadtteil gegebenen und gut erreichbaren Infrastruktureinrichtungen und der verkehrli-		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
chen Erschließungssituation kann auch funktional von einer wünschenswerten „integrierten Lage“ gem. Landesentwicklungsplanung gesprochen werden.		
11.3.2 Die lt. Pkt. 3.2 und Pkt. 6.2.7 der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes gewünschte Verlagerung des Wanderweges in naturbetonte Lebensräume wird begrüßt. Sie erfordert jedoch einen Flächenumgriff der Planung, die den zukünftigen Verlauf des Weges einschließt. Es ist somit um eine entsprechende Erweiterung des Geltungsbereiches von F- und B-Plan gebeten. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die für die Wegeverlagerung angedachte Fläche im Bebauungsplan 09.07.00 Bornkamp Teilabschnitt 2 als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche festgesetzt worden ist.	Planungsrechtlich ist der Abschnitt im Bebauungsplan 09.07.00 mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Entsorgungsbetriebe festgesetzt. Insofern wurde die Errichtung eines (befahrbarer) Weges bereits bei der Festsetzung einer Ausgleichsfläche im Bebauungsplan 09.07.00 berücksichtigt. Weiterhin wird klargestellt, dass kein gepflasterter Weg entstehen soll, sondern ein Trampelpfad, der keiner Verkehrssicherungspflicht unterliegt. Hierfür ist somit auch keine Erweiterung des vorliegenden Bebauungsplanes erforderlich, da die Fläche in städtischem Eigentum ist. Der Trampelpfad soll im Wege der Aneignung entstehen nachdem der aktuell noch vorhandene Zaun entfernt wird.	Klarstellung
11.3.3 Es wird begrüßt, dass dieser Bebauungsplan nun im Regelverfahren mit Umweltbericht und Eingriffsbilanzierung aufgestellt wird!		Kenntnisnahme
11.3.4 Im Hinblick auf die unter Pkt. 3.4 der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellten, gewünschten Einfamilienhausbebauung wird darauf hingewiesen, dass die Einfamilienhausbebauung dem Ziel des § 1 BauGB des flächensparenden Bauens widerspricht. Es ist somit in dem Baugebiet im weiteren Planverfahren die Einfamilienhausbebauung durch die Planung verdichteter Bauweisen zu ersetzen.	Zunächst wird klargestellt, dass sich die erwähnte Einfamilienhausbebauung eine Wiedergabe des Ergebnisses des Wohnungsmarktberichtes 2022 bzw. des Wohnungsmarktkonzeptes 2013 ist. Mit dem Bebauungsplan 09.13.00 sollen Geschosswohnungen, Reihenhäuser und Doppelhäuser errichtet werden. Freistehende Einfamilienhäuser sind aufgrund der gewählten Festsetzungen nicht zulässig.	Klarstellung
11.3.5 Zudem wird unter Pkt. 5.3 der Begründung auf die gute Anbindung des Plangebietes an den öffentlichen Nahverkehr hingewiesen. Es wird deswegen darum gebeten, in die Begründung und die weitere Planung aufzunehmen, welche Konsequenzen für die Individualmobilität daraus erwachsen sollen, so z.B. eine autofreie	Eine Siedlungsentwicklung mit geringerem Anteil an Autos wird auch mit der vorliegenden Planung verfolgt. Entsprechend wurden bereits verhältnismäßig niedrige Stellplatzschlüssel angesetzt. Gleichzeitig ist es auch bei guter ÖPNV-Anbindung nicht	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Siedlungsentwicklung, die u.a. zu geringeren Flächenbedarfen führt.	realistisch in naher Zukunft von einer Autofreien Siedlung auszugehen.	
11.3.6 Zu Pkt. 6.6.2 der Begründung „Monitoring“ wird darum gebeten, in die Begründung und das weitere Planverfahren im Monitoring vorzusehen, dass die ökologische Baubegleitung auch die Herstellung ggfls erforderlicher Kompensationsmaßnahmen überwachen und die Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen 5 Jahren nach Abnahme überprüfen soll.	Der Anregung wird gefolgt. Im Umweltbericht werden Monitoringmaßnahmen vorgeschlagen.	Berücksichtigung
11.3.7 Es sind keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten, wenn die im Artenschutzfachbeitrag (BBS Umwelt GmbH vom 20.01.2025) beschriebenen Vermeidungs-, CEF- und Ausgleichsmaßnahmen für Vögel und die Zauneidechse rechtzeitig, fachgerecht und vollständig umgesetzt werden.	Die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird durch qualifiziertes Fachpersonal durchgeführt werden.	Kenntnisnahme
11.3.8 Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.		Kenntnisnahme
11.3.9 Lt. Pkt. 6.2.1 der Begründung wird als langjährige Durchschnittstemperatur der Hansestadt Lübeck 8,8 Grad Celsius angegeben. Gem. der Informationen der Hansestadt Lübeck im Internet betrug „die mittlere Jahrestemperatur von 1991-2020 jedoch schon 9,3 Grad Celsius. Noch schwerwiegender als diese „schleichende“ Veränderung der Jahresmitteltemperatur wirken sich jedoch Hitzeperioden auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bevölkerung aus. Während das zehnjährige Mittel im 20. Jahrhundert in Lübeck zwischen ein bis drei Hitzetagen pro Jahr lag, kam es seitdem zu einer Häufung heißer Tage, vor allem in den Sommern 2015 mit 9 Tagen, 2020 mit 10 Tagen, 2019 mit 12 Tagen und 2018 mit 16 Tagen. Es	Der Wert wird angepasst. Kenntnisnahme, Berücksichtigung	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ist zudem zu erwarten, dass sich dieser Trend fortsetzen wird und die Wahrscheinlichkeit von Hitzewellen zunimmt.“		
11.3.10 Lt. Begründung Pkt. 6.2.1 sind durch das Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft zu erwarten. Dies ist zunächst nicht richtig, da jegliche Versiegelung zu lokalen Erhöhungen der durchschnittlichen Temperaturen führen (Temperaturerhöhung in den Städten im Vergleich zum Umland). Zusätzlich wird sich das Vorhaben negativ auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der dort lebenden Menschen auswirken, wenn dem Punkt der Hitzevorsorge nicht ausreichend Rechnung getragen wird (vgl. Pkt. 6.2.7 des Umweltberichtes). Eine Möglichkeit zur Vorsorge gegen Hitzebelastungen wäre z.B. die vollständige Überstellung des öffentlichen Straßenraumes mit großkronigen Bäumen. Es wird somit darum gebeten, in der Begründung und weiteren Planung geeignete Maßnahmen zur gesundheitlichen Vorsorge gegen Hitzebelastungen zu entwickeln.	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Auffassung, dass „sich das Vorhaben negativ auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der dort lebenden Menschen auswirken“ wird, wenn „der Hitzevorsorge nicht ausreichend Rechnung getragen wird“, kann nur teilweise gefolgt werden. Zum einen werden großzügige Grünflächen und Baumpflanzungen in die Planung integriert und zum anderen ist auch die Lage am Stadtrand in die potentielle Hitzebelastung einzubeziehen. Durch die diversen Grünflächen in der direkten Umgebung des Plangebietes werden Hitzebelastungen vergleichsweise gering ausfallen und sind keineswegs mit bspw. hoch verdichteten Innenstadtlagen zu vergleichen.</p>	Teilweise Berücksichtigung, Klarstellung
11.3.11 Die derzeitige Flächennutzungs- und Bebauungsplanung muss diesen Klimawandel im Auge haben und Anpassungen vorsehen. In die Begründung ist somit aufzunehmen, wie die kommenden Bewohner dieser Siedlung vor den Folgen der Hitzeperioden geschützt werden sollen.	Wie zuvor dargestellt, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen für eine Hitzeangepasste Siedlung in die Planung aufgenommen.	Berücksichtigung
11.3.12 Der Immissionsschutz weist wie bereits im 4.1 Beteiligungsverfahren zum B-Plan 09.13.00 darauf hin, dass die B 207neu ursprünglich als „anbaufreie Bundesstraße“ geplant worden ist. Die B 207neu wurde zur	Anbaufrei im Sinne des Straßenrechts bedeutet, dass keine Grundstücke über die Straße erschlossen werden. Dies ist mit der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme, Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Entlastung der Ratzeburger Allee gebaut. Des Weiteren ist die B 207 neu eine Hauptverkehrsstraße mit mehr als 8.000 Fahrzeugen pro Tag, die daher in den Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck (gemäß §§ 47 a-f BlmSchG) aufgenommen worden ist. Ziel des Lärmaktionsplans ist es u.a. die Auswirkungen des Lärms zu erfassen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen.	Zur Berücksichtigung von Lärmimmissionen wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt.	
11.3.13 Das Plangebiet grenzt zudem an die Bahnstrecke 1121, die zukünftig im Zuge des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) mehr Verkehr aufnehmen muss, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung im Plangebiet führen wird.		Kenntnisnahme
11.3.14 Durch die Änderung der Darstellung einer Grünfläche „Sportplatz“ in eine Wohnbaufläche wird zwar, wie in der Begründung angeführt, ein mögliches immissionsrechtliches Konfliktfeld durch Sportanlagenlärm aufgelöst. Dafür werden aber durch die Planung der Wohnbebauung neue Lärm betroffenheiten geschaffen, die den o.a. Zielen des Lärmaktionsplans entgegenstehen.	Zur Berücksichtigung von Lärmimmissionen durch Straßen- und Schienenlärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Der Darstellung von Wohnbauflächen im direkten Anschluss an Bahnanlagen wurde auch die Lage des Plangebietes im Siedlungsbereich und die anthropogene Vorprägung gegenübergestellt. Die Fläche ist somit aus landschaftsplanerischer Sicht geeignet für Wohnbauvorhaben. Den potentiellen Lärmimmissionen wiederum kann über Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden.	Klarstellung
11.3.15 Laut der überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2024 (ALN Akustik Labor Nord GmbH, Bericht-Nr.: 2590-01) zeigt sich im Ergebnis, dass mit Berücksichtigung der geplanten „Lärmschutzbauung“ die Orientierungswerte für ein WA am Tag und in der Nacht im Großteil des Gebietes eingehalten		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
werden können und mit aktiven sowie mit passiven Schallschutzmaßnahmen ein ausreichender Schallschutz gegenüber dem Verkehrslärm hergestellt werden kann. So können zumindest unter den genannten Voraussetzungen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.		
Nr. 12 12. Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 04.04.2025)		
12.1 Das Plangebiet befindet sich unmittelbar an der genannten Bahnstrecke und teilweise ist das DB-Flurstück 36/3 der Flur 2 überplant. Insofern sind aus Sicht der DB AG und Ihrer Konzernunternehmen nachfolgende Auflagen / Bedingungen und Hinweise zu beachten und einzuhalten:		Kenntnisnahme
12.1.1 Bei dem überplanten DB-Flurstück 36/3 der Flur 2 handelt es sich eine gewidmete Eisenbahnbetriebsanlage, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegt. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn können in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden.		Kenntnisnahme
12.1.2 Im Grenzbereich auf DB-Grundstück verlaufen die erdverlegten Fernmeldekabel - F3032; F300032; und das LWL-Kabel F6057 im Kabelkanal. Auf dem überplanten DB-Flurstück 36/ der Flur 2 befindet sich ein Betonschalthaus. Bei Baumaßnahmen ist der Grenzabstand zum Kabeltrasse/trog feldseitig von mindestens 2,00 Meter einzuhalten. DB-Anlagen, Kabeltrassen, Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben. Sollte	Mit der Planung erfolgt kein Eingriff in das DB-Grundstück. In die bestehende Grünstruktur auf dem Flurstück wird nicht eingegriffen und diese wird erhalten. Bauliche Anlagen (Stellplätze) werden erst in einem Abstand von mind. 3 m zum DB-Grundstück vorgesehen.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
der Abstand nicht einhalten werden können, ist eine Kabeleinweisung aus Sicht der DB AG notwendig. In dem Fall teilen Sie bitte schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) und unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. 2025007643 den Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mit DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutsche-bahn.com.		
12.1.3 Die Lage der TK-Kabel/TK-Anlagen kann dem beigefügten Planausschnitt entnommen werden. Die Angaben zu Anlagen der Deutschen Bahn AG erfolgen nur auf Basis der vorhandenen Lagepläne. Die Eintragungen sind zur Maßentnahme nicht geeignet.		Kenntnisnahme
12.1.4 Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.		Kenntnisnahme
12.2 <u>Grundsätzliche infrastrukturelle Belange</u>		
12.2.1 Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	Bauliche Anlagen (Stellplätze) werden erst in einem Abstand von mind. 3 m zum DB-Grundstück vorgesehen. Zwischen den Gleisen und der zukünftigen Bebauung befindet sich eine Grünstruktur.	Kenntnisnahme
12.2.2 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, GSM-R, Oberleitungsmasten, Gleise, Bahnübergänge etc.) sind stets zu gewährleisten.		Kenntnisnahme
12.2.3 Aus Sicht der DB Netz AG, Telekommunikation darf es bei dem Verfahren nicht zur Beeinträchtigung der GSM-R Funkversorgung (digitaler Zugfunk) der Bahnstrecke kommen.		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
12.2.4 Bei Maßnahmen an Gewässern ist zu beachten, dass die vorgegebenen Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben usw.) nicht beeinträchtigt werden dürfen. Den Bahndurchlässen und dem Bahnkörper darf von geplanten Baugebieten nicht mehr Oberflächenwasser als bisher zugeführt werden. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein.	Maßnahmen an Gewässern werden nicht durchgeführt und die Entwässerung wird nicht zu Lasten der Bahnanlagen erfolgen.	Kenntnisnahme
12.2.5 Ein Zugang zu den bahneigenen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.		Kenntnisnahme
12.2.6 Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen unmittelbar an der Bahn von vornherein auszuschließen.	Neupflanzungen erfolgen außerhalb des Grundstücks der Bahn. Eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes kann ausgeschlossen werden, da die Neupflanzungen von den Gleisen aus gesehen hinter den bestehenden Grünstrukturen erfolgen.	Klarstellung
12.2.7 Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe	Die Emissionen aus dem aktuellen, „gewöhnlichen Betrieb“ wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung be-	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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 dem Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen, dem gewöhnlichen Bahnbetrieb und der Erhaltung der Bahnanlagen ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen.</p>	<p>rücksichtigt. Geeignete Maßnahmen zum Schutz wurden getroffen. Emissionen wie Abgase, Funkenflug und Abrieb werden aufgrund der vorhandenen, abschirmenden Grünstruktur für die Planung als nicht erheblich erachtet.</p> <p>Sofern eine Intensivierung der Nutzung der Deutschen Bahn AG über den „gewöhnlichen Betrieb“ hinaus erfolgen sollte, sind ggf. Immissionsschutzmaßnahmen durch die Bahn AG zu ergreifen.</p>	
12.2.8 Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten. Spätere Bauanträge sind uns erneut zur Prüfung vorzulegen. Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien behält sich weitere Auflagen und Hinweise vor.	Die Grenzabstände gemäß LBO wurden bei der Planung berücksichtigt.	Klarstellung