

**Bebauungsplan 09.13.00 – Bornkamp / Schärenweg –
und zugehörige 122. FNP-Änderung**

**Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
vom 28.07.2025 bis 01.09.2025**

Umweltbezogene Stellungnahmen,

**die gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB zusammen den Entwürfen der
Bauleitpläne und den zugehörigen Begründungen veröffentlicht werden**

Wesentliche, bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen

Auszüge aus den Berichten vom 02.07.2025 und 03.07.2025 zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der bisher durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen aus den Behördenbeteiligungen nach § 4 Abs. 1 BauGB mit den dazugehörigen Stellungnahmen. Die Auszüge aus den Berichten beinhalten alle wesentlichen, umweltbezogenen Stellungnahmen.

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 und umweltbezogenen 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. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein- Referat Straßenbau (Schreiben vom 25.09.2024)
5. Travenetz GmbH (Schreiben vom 24.09.2024)
6. HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz - Abt. 2 Natur, Klima Immissionen (Schreiben vom 25.09.2024)
7. HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz – Abt. 3 Wasser, Boden, Abfall (Schreiben vom 26.09.2024)
8. HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 25.09.2024)
9. HL, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 25.09.2024)

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>		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
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.	
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 sein, dass bei Windwurf und Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird.	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
1.6 <u>Beleuchtung</u> 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 <u>Immissionen</u>		Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
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.	
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 Plangeltungsbereich ausgewiesenen Baufenstern bzw. geplanten Gebäuden/baulichen Anlagen. Sofern der 30 m Waldabstand, gemäß § 24 LWaldG, eingehalten wird, bestehen zu den vorgelegten Planunterlagen keine Bedenken.	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
Nr. 3 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 20.08.2024)		
3.1 Hinweis auf potenzielle Kampfmittelfunde	In den Bebauungsplan wird in Teil B – Text – ein entsprechender Hinweis aufgenommen.	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Im Plangebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist der Kampfmittelräumdienst frühzeitig zu beteiligen.	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.	
Nr. 4 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>4.1 <u>Bahnlinie - Zugfrequenz und Geschwindigkeit</u></p> <p>Nach Rücksprache mit der NAH.SH teilen wir Ihnen mit, dass das Schallschutzgutachten aktualisiert werden sollte. Es sind 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).</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diesen kann jedoch nur teilweise gefolgt werden. In dem aktualisierten 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.	Tlw. Berücksichtigung
Nr. 5 Travenetz GmbH (Schreiben vom 24.09.2024 und 12.08.2019)		
<p>5.1 <u>Kosten</u></p> <p>Die Kosten der Leitungsverlegungen sind entsprechend vor Ausführung zu Aktualisieren.</p>		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>5.2 <u>Energieversorgung</u></p> <p>Eine flächendeckende Erschließung mit Erdgas ist nicht mehr vorgesehen.</p>		Kenntnisnahme
<p>5.3 <u>Anordnung Straßenbäume</u></p> <p>Baumpflanzungen sind einseitig der Straße vorzusehen, da die Leitungserschließung einen geradlinigen Trassenverlauf benötigt und nicht ständig die Straßenseite wechseln kann.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den städtebaulichen Entwurf, in dem die Bäume exemplarisch 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.</p>	Klarstellung
<p>5.4 <u>Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung</u></p> <p>Vorab wird mitgeteilt, dass die Stellungnahme vom 12.08.2019 weiterhin Bestand hat.</p>	<p>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.</p>	Kenntnisnahme
<p>5.5 <u>Abstand Hochbau zur Wassertransportleitung</u></p> <p>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 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>Die Haupttrinkwasserleitung liegt bezüglich des städtebaulichen Entwurfes 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 Reduzierung 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</p>	Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	<p>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>5.6 <u>Hinweis zur Wassertransportleitung</u></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 gewartet 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>5.7 <u>Kosten interne Erschließung</u></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 Planungskordinierung.</p>		Kenntnisnahme
<p>5.8 <u>Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für TraveNetz ergänzen</u></p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass Bestandsleitungstrassen, welche zukünftig nicht in öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen liegen, durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Bebauungsplan zu sichern sind. Dementsprechend ist das südlich gelegene Leitungsrecht für die Entsorgung zu ergänzen zugunsten unserer Versorgungsleitungen.</p>	<p>Nach den Bestandsplänen für die Versorgungsleitungen der TraveNetz (Trinkwasserleitungen) liegen im Gegensatz zu der 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 Leitungsrechtes bezüglich der Nutzungsberechtigten nicht erforderlich. Durch die geplante</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Wohnbebauung werden auch keine Erfordernisse hier eine Versorgungsleitung vorzusehen ausgelöst.	
<p>5.9 <u>Beschränkte persönliche Grunddienstbarkeit</u></p> <p>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.</p>	Der Hinweis bezieht sich auf den geplanten Grundstücksverkauf und ist in dem Zusammenhang zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen.	Kenntnisnahme
<p>5.10 <u>Netztrafostation</u></p> <p>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.</p>	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. 6 HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz - Abt. 2 Natur, Klima Immissionen (Schreiben vom 25.09.2024)		
<p>6.1 <u>Landschaftsplanerische Stellungnahme</u></p> <p>Zu o.g. Bebauung bestehen aus landschaftsplanerischer Sicht zunächst keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die folgenden Punkte sowie der Lärmschutz berücksichtigt werden:</p>		Kenntnisnahme
<p>6.1.1 Das Vorhaben stellt, räumlich gesehen, einen baulichen Lückenschluss zwischen den bestehenden Wohngebieten Hochschulstadtteil und Bornkamp dar. Aufgrund der im benachbarten Hochschulstadtteil gegebenen</p>		Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>und gut erreichbaren Infrastruktureinrichtungen und der verkehrlichen Erschließungssituation kann auch funktional von einer wünschenswerten „integrierten Lage“ gem. Landesentwicklungsplanung gesprochen werden.</p>		
<p>6.1.2 Die zentrale Grünfläche in der Mitte des Baugebietes wird begrüßt, wie auch die Möglichkeit zur fußläufigen Passage der Reihenhausbauflächen.</p>		Kenntnisnahme
<p>6.1.3 Die verkehrliche Erschließung des Baugebietes ist jedoch in Zeiten des Klimawandels und dem durch die Bürgerschaft beschlossenen Zieles der Hansestadt Lübeck, bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen, nicht mehr angemessen. Die Erschließung wird durch auto-gerechte Straßenquerschnitte, mit Fahrbahnbreiten incl. öffentlicher Stellplatzanlagen von bis zu 16 m 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</p>	<p>Lediglich im Bereich der Zufahrt in den Schärenweg ist der Straßenquerschnitt 16 m breit. Die übrigen Straßenquerschnitte sind deutlich schmaler 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 Entfernungen 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>	Tlw. Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>zu säumen. Die Planung ist dahingehend anzupassen und über entsprechende Festsetzungen abzusichern.</p>		
<p>6.1.4 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 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.</p>	<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) und des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) werden Vorgaben für eine nachhaltige Wärme- und Energieversorgung gegeben.</p> <p>Es wird weiterhin darauf verwiesen, dass gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO Anlagen für die Wärmeversorgung in Baugebieten errichtet werden können.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>6.1.5 <u>Rad- und Wanderwege</u></p> <p>Die im Entwurf angesprochene bessere Anbindung des zukünftigen Wohngebietes an den „Lisa-Träger-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 Flä-</p>	<p>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</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>che 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-Planentwurfes 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.</p>	<p>Aneignung entstehen nachdem der aktuell noch vorhandene Zaun entfernt wird.</p>	
<p>6.2 <u>Eingriff in die Natur</u></p>		
<p>6.2.1 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 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.</p>	<p>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 Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durchgeführt werden.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>6.2.2 Zu Pkt. 5.9 der Begründung „Werbeanlagen für Neubauten“: Es ist zu erläutern, welche Werbeanlagen in diesem Gebiet aufgestellt und nächtlich beleuchtet werden.</p>	<p>Maßgeblich sind die Festsetzungen unter II Baugestalterische Festsetzungen. Dort wird folgendes festgesetzt: „Bewegliche und blendende Werbeanlagen und Werbeanlagen mit wech-</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>den sollen. Unnötige Werbeanlagen oder Beleuchtungen beeinträchtigen das Ortsbild und nachtaktive Arten und führen zu vermeidbaren und damit unzulässigen Eingriffen in die Natur.</p>	<p>selndem 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.</p>	
<p>6.2.3 Gem. Pkt. 6.5.2 der Begründung zum Bebauungsplan sollen Eingriffe in den Gehölzbestand artenschutzrechtlich durch Neupflanzung eines Brombeergebüsches 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 Brombeerpflanzung 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.</p>	<p>Der Hinweis auf die Verdachtsfläche für das gesetzlich geschützte Biotop „Trockenrasen“ wird beachtet. Auf die Anpflanzung eines Brombeergebüschs wird vorsorglich verzichtet.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>6.2.4 Zur Eingriffsminimierung ist vorzusehen, dass der Bolzplatz außerhalb des Krontraufbereichs + 1,5 m angrenzender Gehölze errichtet wird.</p>	<p>Der Bolzplatz als konkrete Darstellung wird aus der Planzeichnung entfernt. Die Berücksichtigung der Wurzelschutzbereiche erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.</p>	<p>Klarstellung</p>
<p>6.2.5 Zur Eingriffsminimierung im Hinblick auf die Belange der Biodiversität ist für die Dachbegrünung folgendes festzusetzen:</p> <p>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</p>	<p>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.</p>	<p>Tlw. Berücksichtigung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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>Nebengebäude sind vollständig mit einer extensiven Dachbegrünung mit derselben Artenzusammensetzung wie bei den Hauptgebäuden zu begrünen. Die durchwurzelbare Substrathöhe muss mind. 6 cm betragen.</p>		
<p>6.2.6 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Klarstellung</p>
<p>6.2.7 Unter Pkt. 12.7 der textlichen Festsetzungen ist festzusetzen, dass großkronige, standortgerechte, klimaanangepasste und biodiversitätsfördernde Straßenbaumarten zu verwenden sind ohne Nennung spezifischer Arten oder Sorten.</p>	<p>Die Festsetzungen zu Baumanpflanzungen werden dahingehend geändert, dass von standortgerechten Bäumen gesprochen wird. Die Pflanzliste wird nur noch als Hinweis aufgeführt.</p>	<p>Tlw. Berücksichtigung</p>
<p>6.3 <u>Artenschutz und zu Natura 2000</u></p> <p>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.</p> <p>Natura 2000-Gebiete sind von der Planung nicht betroffen.</p>	<p>Im weiteren Planverfahren wird die aktualisierte artenschutzrechtliche Prüfung dem Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz vorgelegt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.4 <u>Anpassung an den Klimawandel</u>		
6.4.1 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
6.4.2 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
6.4.3 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. Starkregenhinweiskarte 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 angeregt, das Bodenmaterial aus dem Lärmschutzwall für etwaige Aufschüttungen zu verwenden.	Der Hinweis wurde bereits im wasserwirtschaftlichen Begleitplan berücksichtigt. Großflächige Aufschüttungen sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht beabsichtigt. Bezüglich 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. 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.	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.4.4 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
6.5 <u>Klimaschutz</u>		
6.5.1 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. Sofern nicht mindestens ein Passivhausstandard erreicht wird, verbrauchen die Häuser Energie zur Bereitstellung von Strom und Wärme. Es wird weiterer (Kfz-)Verkehr induziert, was selbst bei vollständiger Elektrifizierung den Energieverbrauch erhöht.	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. 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 Passivhausstandard ist kein Regelungsinhalt der Bauleitplanung und somit in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. 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.	Klarstellung
6.5.2 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
6.5.3 <u>Energieversorgung</u>		Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
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 Klimaschutzgesetz – EWKG verpflichtend.	
6.5.4 Nachhaltiges Bauen 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 Regelungsinhalt der Bauleitplanung. Ggf. kann die Stadt hierzu vertragliche Regelungen treffen.	Klarstellung
6.5.5 Mobilität Übereinstimmend mit der Landschaftsplanerische Stellungnahme ist die aktuelle Planung aus Klimaschutzsicht nicht ausreichend im Sinne einer Mobilitätswende. Es würde deutlich mehr Kfz-Verkehr induziert, was die Treibhausgasemission erhöhen würde und damit nicht im Sinne des Beschlusses zur Klimaneutralität 2035 ist.	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 Hochschulstadteils, kann zusätzlicher Kfz-Verkehr verringert werden. Dadurch hat das Plangebiet erhebliche Standortvorteile. Es ist im Rahmen der 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.	Klarstellung
6.5.6 Umgekehrt ergibt sich durch ein Autofreies Gebiet die Gelegenheit Rad- und Fußverkehr zu fördern. Sammelplätze 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 Sammelplatzfläche 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

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.6 <u>Immissionsschutz</u>		
6.6.1 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 BImSchG) 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 (Schutzgut Fläche, Landschaft, Boden). Insofern stellt eine Planung im Anschluss an Verkehrsinfrastrukturen immer auch einen Kompromiss im Ausgleich mit anderen Belangen dar.	Kenntnisnahme
6.6.2 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
6.6.3 Es werden folglich durch die Planung der Wohnbebauung neue Lärmbetroffenheiten geschaffen, die den o.a. Zielen des Lärmaktionsplans entgegenstehen. Die Auswirkungen sind im Rahmen der Begründung darzulegen.	Die Lärmbetroffenheiten der geplanten Wohnbebauung wurden gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens sowie die erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz werden in der Begründung dargelegt.	Klarstellung
6.6.4 <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	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Aktualisierung des Lärmgutachtens berücksichtigt.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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.</p>		

Nr. 7 HL, Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz – Abt. 3 Wasser, Boden, Abfall (Schreiben vom 26.09.2024)

<p>7.1 <u>untere Abfallentsorgungsbehörde</u></p> <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>		Kenntnisnahme
<p>7.2 <u>untere Bodenschutzbehörde</u></p>		
<p>7.2.1 Altlasten</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise auf altlastenrelevanten Nutzungen, Altablagerungen oder sonstige Verunreinigungen des Untergrundes im Plangebiet vor.</p>		Kenntnisnahme
<p>7.2.2 Vorsorgender Bodenschutz</p> <p>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 Bundesbodenschutzgesetz (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.</p>		Kenntnisnahme

7.3 <u>untere Wasserbehörde</u>		
<p>7.3.1 <u>Grundwasser</u></p> <p>Erlaubnispflichtig sind folgende Benutzungen:</p> <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 (UVP) 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). 	<p>Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt.</p> <p>Eine Entnahme von Grundwasser von > 5.000 m³ pro Jahr ist mit der Planung nicht vorgesehen.</p> <p>Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis auf die erlaubnispflichtige Nutzung wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsphase berücksichtigt.</p>	Kenntnisnahme
<p>7.3.2 <u>Geothermie</u></p> <p>Erdwärmennutzungsanlagen dürfen nicht auf Altlasten, altlastverdächtigen Flächen bzw. nur nach Prüfung des Einzelfalls errichtet werden.</p>	Das Plangebiet ist nicht altlastenverdächtig.	Kenntnisnahme

<p>7.3.3 Drainagen</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 notwendige 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>7.3.4 Niederschlagswasser</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 anzei-</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.		
7.3.5 Schmutzwasser: Keine Bedenken		Kenntnisnahme
Nr. 8 HL, Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 25.09.2024)		
<p>8.1 Regenwasser</p> <p>Dier 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. Insofern sind die Anmerkungen aus dem bisherigen Verfahren zu berücksichtigen.</p> <p>Für die EBL wird es keine öffentlichen Regenwasserkanäle 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).</p>	<p>Es wird bestätigt, dass die Niederschlagswasserentwässerung nicht geändert wurde. Die Anmerkungen zum bisherigen Verfahren wurden in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Der Anschluss an einen öffentlichen Regenwasserkanal ist nicht vorgesehen und nicht notwendig. Die Niederschlagsentwässerung erfolgt im Plangebiet.</p>	Klarstellung
<p>8.2 Schmutzwasser</p> <p>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.</p>	Ein entsprechendes weiteres Leitungsrecht wird in die Planzeichnung aufgenommen.	Berücksichtigung
<p>8.3 Abfallentsorgung</p> <p>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</p>	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

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.	Schleppkurven für Dreiachsfahrzeuge sowie die Herstellung eines angemessenen Untergrundes werden im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt. Abschließend müssen hierzu Festlegungen in der Ausführungsplanung erfolgen.	
<p>8.4 <u>Zur Planzeichnung</u></p> <p>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>	Ein entsprechendes weiteres Leitungsrecht wird in die Planzeichnung aufgenommen.	Berücksichtigung
<p>8.5 <u>Zu den Festsetzungen</u></p> <p>Die Anforderungen aus dem WBP finden sich in den Festsetzungen wieder.</p>		Kenntnisnahme
<p>8.6 <u>Zum wasserwirtschaftlichen Begleitplan</u></p> <p>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>		Kenntnisnahme
<p>8.7 <u>Weiteres</u></p> <p>Es muss sichergestellt werden, dass die Fläche (PW) nicht zugeparkt 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).</p> <p>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>	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.	Klarstellung, Kenntnisnahme

<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>	
Nr. 9 HL, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 25.09.2024)		
<p>9.1 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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Zulässigkeit wird indirekt über die zulässige Grundfläche geregelt. Eine zusätzliche Regelung wird im Sinne einer planerischen Zurückhaltung abgelehnt.</p> <p>Die Erteilung / nicht-Erteilung von Überfahrtsgenehmigungen erscheint als geeigneteres Mittel zur Planung von Grundstückszufahrten.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>9.2 Im Textteil B werden unter I 7.2 nur die Standorte von Garagen und Carports geregelt. Stellplätze scheinen</p>		

<p>überall zulässig zu sein.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>9.3 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 Reihenhauseinheit 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>9.4 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 verkehrsgefährdend sein kann. Diese Festsetzung würde der Formulierung in den Überfahrtsgenehmigungen widersprechen, in denen der Bereich Stadtgrün und Verkehr regelt, dass Bewuchs beidseitig der Überfahrt</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>die Sichtbeziehung auf die Verkehrsflächen nicht behindern darf.</p>		
<p>9.5 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 Wohneinheit steht (Textteil B I Nr. 6, 7.3 und 8.1).</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>
<p>9.6 Im städtebaulichen Entwurf ist pro Doppelhaushälfte bzw. Reihenhaushälfte 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>	<p>Klarstellung</p>
<p>9.7 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.</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 inner-</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>

<p>den. 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 er richtlinienkonform hergestellt werden kann. Ein öffentlicher Weg an der Stelle wird hinsichtlich der sonst zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen nicht als notwendig angesehen.</p>	<p>halb 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> <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>	
<p>9.8 Nördlich des öffentlichen Bolzplatzes ist eine private Grünfläche festgesetzt.</p> <p>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 Bauhofes.</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 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>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>9.9 Die in der Planzeichnung dargestellten späteren öffentlichen Verkehrsflächen sind zukünftig mit einer Beleuchtungsanlage zu versehen. Weiterhin ist der jetzige Verlauf des Schärenwegs beleuchtet.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht bereits jetzt darauf aufmerksam, dass die vorhandene Beleuchtungsanlage an die neue Erschließung angepasst werden</p>	<p>Der Hinweis ist nicht relevant für den Bebauungsplan.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>muss. Ggf. sind alte, überflüssig gewordene Mastenstandorte zu Lasten des Erschließungsträgers zurückzubauen.</p>		
<p>9.10 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 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</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>Keine Berücksichtigung</p>

<p>„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>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>9.11 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 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>Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Festsetzung von Mindest- und Höchstmaßen stellt ein sinnvolles städtebauliches 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>Keine Berücksichtigung</p>
<p>9.12 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>9.13 Unter Pkt. 1.3 der Begründung werden Angaben zum planungsrechtlichen Verfahren gemacht. Im 2. Absatz (S 4 unten) wird erläutert, um welchen Rechtsmangel es</p>		<p>Klarstellung</p>

<p>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>9.14 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 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>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 davon 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>Klarstellung</p>
<p>9.15 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 Haushaltsmittel bekommen soll, widerspricht. Evtl. müsste somit der Bereich 660 für die Planung, den Bau und die Kosten verantwortlich sein.</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>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 Haushaltsklarheit und –wahrheit aufzuführen, dass zur Unterhaltung der zusätzlichen öffentlichen Flächen ca. 0,33 zusätzliche Vollzeitarbeitskräfte benötigt werden.</p>		
<p>9.16 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</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>Keine Berücksichtigung</p>

<p>„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>Die Errichtung von Parktaschen ist aufgrund der erforderlichen Flächen für die Versickerungsmulden nicht möglich.</p>	
<p>9.17 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 Quell- und Zielverkehr geschaffen werden; zum anderen soll durch dieses Wohngebiet die Anbindung des Bahnhofpunktes „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 Bahnhofpunktes in einem nicht ausreichenden Maß.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet zum einen darum, die Wendeanlage zu bemaßen. Desweiteren wird hinterfragt, ob ein Wendehammer für Pkw ausreichend sein wird. Über diese Straße wird der Bahnhofpunkt 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</p>	<p>Die Wendeanlage gehört zu der Parkplatzanlage für den Bahnhofpunkt und wurde 2015 geplant und umgesetzt. Mit dem Bebauungsplan 09.13.00 wird lediglich der Bestand übernommen. Ein Anlass für Bemaßungen wird nicht gesehen, zumal die Ausführungsplanung zu der Parkplatzanlage vorliegt.</p> <p>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.</p> <p>Von der Ausprägung des Schärenweges (neu) als Einbahnstraße wird Abstand genommen. Der Schärenweg (neu) wird im</p>	<p>Teilw. Berücksichtigung</p>

<p>einbahnstraßenbedingte Verbot der Weiterfahrt.</p> <p>Ggf. sind Überlegungen anzustellen, inwiefern eine Kfz-Erschließung des Bahnhaltdepunktes 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.</p> <p>Weiterhin wird die Planung einer Einbahnstraße in Frage gestellt. Unter Berücksichtigung entsprechender Breiten wäre nach hiesiger Auffassung auch die Neuplanung einer Fahrbahn machbar, die Begegnungsverkehre zulässt.</p>	<p>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.</p> <p>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> <p>Von der Planung einer Einbahnstraße wird Abstand genommen (s.o.).</p>	
<p>9.18 Im Einmündungsbereich „Bornkamp / Planstraße A“ ist westlich eine Versorgungsanlage „Elektrizität“ eingezeichnet.</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 „Straßenbegleitgrün“, die eine Ausdifferenzierung der Verkehrsfläche darstellt. Versorgungsanlagen innerhalb von Verkehrsflächen zu verorten, entspricht der gängigen Praxis.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p>
<p>9.19 Die Straßenquerschnittsbreiten B-B, D-D und E-E erscheinen für die gewünschte Nutzung zu gering. Eine mögliche Aufenthaltsqualität wird von hier aus kritisch betrachtet. Weiterhin stellen verbleibende Fahrspurbreiten von 3,50 m ggf. keine ausreichende Breite für Feuerwehreinsatzfahrzeuge dar. Längsparkplätze weisen teilweise 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 problematisch werden, zumal es sich bei der Planstraße A wahrscheinlich um die hauptsächlich genutzte Straße zur Erreichung des Bahnhaltdepunkts handeln wird.</p> <p>Der neue Schärenweg soll im Norden über eine schmale</p>	<p>Die Verkehrsfläche der Planstraße A wird auf durchgehend 11,75 m verbreitert. Dadurch können Fahrbahnbereiten von mind. 4 m gewährleistet 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 entfernt, sodass in den Kreuzungsbereichen größere Fahrbahnflächen möglich sind.</p>	<p>Teilw. Berücksichtigung</p>

<p>Straße im Einrichtungsverkehr (Schnitt C-C) auf der vorhandenen Trasse mit der neuen Haupteinfahrungsstraße verbunden werden.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Überplanung der Querschnittsbreiten unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörde und des hiesigen Bereichs, zumal von der Fachaufsicht der Straßenverkehrsbehörde 2021 aufgrund eines Urteils mitgeteilt wurde, dass die Anordnung einer Einbahnstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich – wie hier angedacht - nicht zulässig sei. Die VwV zum Z. 325.1 sieht unter der Nr. V inzwischen 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 Zufahrtbereichen der GFL 1, was zu zusätzlichen Behinderungen führen kann.</p>	<p>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.</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>9.20 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 Bahnhalt punktes 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</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>Teilw. Berücksichtigung</p>

<p>abgeleiteten Stellplatzschlüsseln liegt von Seiten der Straßenverkehrsbehörde nicht vor.</p> <p>Die Anzahl der erforderlichen Parkplätze am Bahnhofspunkt 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 erfahrungsgemäß 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 Fahrradständen 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. Insofern 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>Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Nachweis für die erforderlichen Parkplätze am Bahnhofspunkt 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>Die Wendeanlage der Parkplatzanlage für den Bahnhofspunkt 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>9.21 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</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>

hier eine entsprechende bemaßte Wendemöglichkeit darzustellen.		
<p>9.22 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>	Der Empfehlung wird gefolgt. Die künftige Formulierung stellt lediglich den planerischen Willen zum Ausdruck, dass der Charakter einer Tempo 30-Zone intendiert ist.	Berücksichtigung
<p>9.23 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>	Bei den Straßenquerschnitten handelt es sich um Darstellungen ohne Normcharakter, d. h. sie entfalten keine rechtliche Verbindlichkeit und dienen lediglich der Illustration.	Keine Berücksichtigung
<p>9.24 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>	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.	Klarstellung
<p>9.25 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>	Die Festsetzung wird entsprechend angepasst.	Berücksichtigung

<p>9.26 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>9.27 Im Textteil B steht unter 13.7 d), dass ein Brombeergebüsch aus Stecklingen hergestellt werden soll.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr informiert, dass Wurzelschnittlinge die einfachere Variante ist, Brombeeren zu vermehren.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
<p>9.28 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. Diese Flächen müssten als „Versorgungseinrichtung“ schraffiert werden.</p>	<p>Der Satz wird angepasst: „Geothermie kann auf den jeweiligen Grundstücken zur Anwendung kommen“. Geothermieranlagen zur Versorgung des Plangebietes können gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO auch innerhalb der allgemeinen Wohngebiet errichtet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

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 und umweltbezogenen Inhalten vor:

1. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 05.03.2025)
2. Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung S-H, untere Forstbehörde (Schreiben vom 06.03.2025)
3. Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 17.03.2025)
4. Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 25.03.2025)
5. HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 04.04.2025)
6. HL, Bereich 3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (Schreiben vom 04.04.2025)
7. Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 04.04.2025)

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 05.03.2025)		
<p>1.1 Hinweis auf potenzielle Kampfmittelfunde</p> <p>Im Plangebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen wie z.B. Leitungsverlegungen und Straßenbaumaßnahmen ist der Kampfmittelräumdienst frühzeitig zu beteiligen.</p>	In den Bebauungsplan wird in Teil B – Text – ein entsprechender Hinweis aufgenommen.	Berücksichtigung
Nr. 2 Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung S-H, untere Forstbehörde (Schreiben vom 06.03.2025)		
<p>2.1 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.</p> <p>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.</p>		Kenntnisnahme
<p>2.2 Durch die geplante Änderungen wird eine Fläche die vormals als Sportplatz genutzt werden sollte in ein Wohngebiet 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.</p>	<p>Die Gehölze sollen voraussichtlich im Zuge der für 2026 vorgesehenen Erschließungsarbeiten fachgerecht entfernt werden.</p> <p>Der Hinweis wird dem Bereich Liegenschaften zur Prüfung und Beachtung weitergeleitet.</p>	Kenntnisnahme
<p>2.3 Zur Gewährleistung eines waldfreien Flächenzustandes von bislang gepflegten „Parkanlagen“ sowie gärtnerisch angelegten „öffentlichen/privaten Grünflächen“ weise ich</p>	Eine dauerhafte Pflege und Unterhaltung öffentlicher Parkanlagen wird durch den zuständigen Bereich der Hansestadt Lübeck gewährleistet.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
auf eine, diesen Flächenbereichen zu Grunde liegende, kontinuierliche und dauerhafte Pflege und Unterhaltung hin.		
2.4 Aufgrund dessen, dass sich wie oben dargestellt Waldentwicklungen 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
2.5 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
2.6 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 mit einer konkreten Bauleitplanung und/oder mit einer Anfrage zu einem Bauprojekt - durch Bauvoranfragen / Bauantragsstellungen etc.).	Zum Bebauungsplan 09.13.00 hat die zuständige Forstbehörde am 30.07.2024 mitgeteilt, dass sich innerhalb des Plangebiets kein Wald befindet.	Klarstellung
Nr. 3 Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 17.03.2025)		
3.1 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

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
3.2 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
3.3 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 ist weist einen älteren Sachstand auf. Dennoch ist eine ausreichende Erkennbarkeit der Örtlichkeiten gegeben.	Kenntnisnahme
Nr. 4 Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 25.03.2025)		
4.1 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
4.1.1 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
4.2 <u>Allgemeine Hinweise:</u>		
4.2.1 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

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4.2.2 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.	Nebstehendes wird im Rahmen einer Bauausführung berücksichtigt.	Berücksichtigung
4.2.3 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
4.2.4 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 Wuchshöhe soweit vom Gleis entfernt sein, dass bei Windwurf und Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird.	Nebstehendes wird im Rahmen einer Bepflanzung berücksichtigt.	Berücksichtigung
4.2.5 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
4.2.6 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
4.2.7 Bitte beachten Sie, 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.	Eine Beteiligung der DB AG hat bereits stattgefunden.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5 HL, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 04.04.2025)		
<p>5.1 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>5.2 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 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.</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 Lärmimmissionen als von einem Bolzplatz zu erwarten. Daher wird die irreführende Passage aus der Begründung entfernt. Die Auseinandersetzung mit möglichen Lärmimmissionen aufgrund der Grünfläche erfolgt im Rahmen des Umweltberichts.</p> <p>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.</p> <p>Im Übrigen wird auf die grundsätzliche Zustimmung zu der Planung seitens der unteren Immissionsschutzbehörde hingewiesen.</p>	Klarstellung
<p>5.3 Der zu ändernde F-Plan weist westlich des Bahnhaltepunktes im Bereich des zukünftigen BPlans Nr. 09.13.00 Wohnbaufläche aus.</p> <p>Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, hier darüber</p>	<p>Die Ausweisung eines urbanen Gebietes kann städtebaulich nicht begründet werden. Hierzu müsste wenigstens die Möglichkeit bestehen, dass sich Gewerbebetriebe oder soziale/kul-</p>	Keine Berücksichtigung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
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.	turelle 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)	
Nr. 6 HL, Bereich 3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (Schreiben vom 04.04.2025)		
6.1 <u>Unteren Abfallentsorgungsbehörde</u> Aus Sicht der unteren Abfallentsorgungsbehörde bestehen keine Bedenken.		Kenntnisnahme
6.2 <u>Untere Bodenschutzbehörde</u>		
6.2.1 Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise auf altlastenrelevanten Nutzungen, Altablagerungen oder sonstige Verunreinigungen des Untergrundes im Plangebiet vor.		Kenntnisnahme
6.2.2 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	Die einschlägigen Gesetze werden zur Kenntnis genommen und in den jeweils relevanten Phasen (Planung, Ausführung) berücksichtigt.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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 ermitteln und festzulegen.</p>	<p>Der Umweltbericht zum Bebauungsplan 09.13.00 beinhaltet eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung.</p>	
<p>6.3 <u>Untere Naturschutzbehörde</u></p>		
<p>6.3.1 Zu o.g. Bebauung bestehen aus landschaftsplanerischer Sicht zunächst keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die folgenden Punkte sowie der Lärmschutz berücksichtigt werden:</p> <p>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.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
<p>6.3.2 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</p>	<p>Planungsrechtlich ist der Abschnitt im Bebauungsplan 09.07.00 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 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 städti-</p>	<p>Klarstellung</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Fläche im Bebauungsplan 09.07.00 Bornkamp Teilabschnitt 2 als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche festgesetzt worden ist.	schem Eigentum ist. Der Trampelpfad soll im Wege der Aneignung entstehen nachdem der aktuell noch vorhandene Zaun entfernt wird.	
6.3.3 Es wird begrüßt, dass dieser Bebauungsplan nun im Regelverfahren mit Umweltbericht und Eingriffsbilanzierung aufgestellt wird!		Kenntnisnahme
6.3.4 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
6.3.5 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 Siedlungsentwicklung, die u.a. zu geringeren Flächenbedarfen führt.	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 realistisch in naher Zukunft von einer Autofreien Siedlung auszugehen.	Klarstellung
6.3.6 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

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
6.3.7 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
6.3.8 Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.		Kenntnisnahme
6.3.9 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 ist zudem zu erwarten, dass sich dieser Trend fortsetzen wird und die Wahrscheinlichkeit von Hitzewellen zunimmt.“	Der Wert wird angepasst.	Kenntnisnahme, Berücksichtigung
6.3.10 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	Der Hinweis wird berücksichtigt.	Teilweise Berücksichtigung, Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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>	<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>	
<p>6.3.11 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.</p>	<p>Wie zuvor dargestellt, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen für eine Hitzeangepasste Siedlung in die Planung aufgenommen.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>6.3.12 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 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 BImSchG) aufgenommen worden ist. Ziel des Lärmaktionsplans ist es u.a. die Auswirkungen des Lärms zu erfassen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen.</p>	<p>Anbaufrei im Sinne des Straßenrechts bedeutet, dass keine Grundstücke über die Straße erschlossen werden. Dies ist mit der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.</p> <p>Zur Berücksichtigung von Lärmimmissionen wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme, Klarstellung</p>
<p>6.3.13 Das Plangebiet grenzt zudem an die Bahnstrecke 1121, die zukünftig im Zuge des Ausbaus der Schie-</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>nenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) mehr Verkehr aufnehmen muss, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung im Plangebiet führen wird.</p>		
<p>6.3.14 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 Lärmbetroffenheiten geschaffen, die den o.a. Zielen des Lärmaktionsplans entgegenstehen.</p>	<p>Zur Berücksichtigung von Lärmimmissionen durch Straßen- und Schienenlärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt.</p> <p>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.</p>	<p>Klarstellung</p>
<p>6.3.15 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 „Lärmschutzbebauung“ die Orientierungswerte für ein WA am Tag und in der Nacht im Großteil des Gebietes eingehalten 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.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 7 12. Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 04.04.2025)		
7.1 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
7.1.1 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
7.1.2 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 Betonschaltheus. 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 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@deutschebahn.com.	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
7.1.3 Die Lage der TK-Kabel/TK-Anlagen kann dem beige-fügten 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
7.1.4 Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.		Kenntnisnahme
7.2 <u>Grundsätzliche infrastrukturelle Belange</u>		
7.2.1 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
7.2.2 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
7.2.3 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
7.2.4 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 Bauge-	Maßnahmen an Gewässern werden nicht durchgeführt und die Entwässerung wird nicht zu Lasten der Bahnanlagen erfolgen.	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>bieten nicht mehr Oberflächenwasser als bisher zugeführt werden. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein.</p>		
<p>7.2.5 Ein Zugang zu den bahneigenen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.</p>		Kenntnisnahme
<p>7.2.6 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.</p>	<p>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.</p>	Klarstellung
<p>7.2.7 Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von dem Bauherrn auf eigene</p>	<p>Die Emissionen aus dem aktuellen, „gewöhnlichen Betrieb“ wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. 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</p>	Klarstellung

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<p>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>ggf. Immissionsschutzmaßnahmen durch die Bahn AG zu ergreifen.</p>	
<p>7.2.8 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.</p>	<p>Die Grenzabstände gemäß LBO wurden bei der Planung berücksichtigt.</p>	<p>Klarstellung</p>