

# **Begründung zum Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 26.05.00 - Ehemaliger Bahnhof Schlutup / Konradstraße -**

## **1. Einleitung**

### **1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes**

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans 26.05.00 - ehemaliger Bahnhof Schlutup / Konradstraße - liegt im Stadtteil Schlutup.

Begrenzt wird das ca. 2 ha große Plangebiet

- im Nordwesten durch das Wohngebiet südlich der Wesloer Straße zwischen Ottostraße und Am Dovensee,
- im Nordosten durch die Straße Am Dovensee,
- im Südosten durch die Gleisanlage der Lübecker Hafenbahn sowie
- im Südwesten durch die Ottostraße.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke in der Gemarkung Schlutup, Flur 5, Flurstücke 74, 77 (teilweise), 360/50 (teilweise), 308/50 (teilweise), 374, 63/4 (teilweise), 375 163/57 (teilweise), 220/59 (teilweise). Darüber hinaus umfasst der Geltungsbereich die Grundstücke in der Gemarkung Schlutup, Flur 2, Flurstücke 802, 807, 152/10, 730/152 (teilweise), 152/22, 152/36, 706/152, 506/152, 611/152 (teilweise) und 64/4.

### **1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung**

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans ist die Wiedernutzbarmachung von derzeit brach liegenden Bahnflächen im Lübecker Stadtteil Schlutup für den Wohnungsbau.

Im Wesentlichen umfasst das Plangebiet ehemals durch die Lübecker Hafenbahn genutzte Flächen, die nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt werden. Durch Umstrukturierungen am Hafen Schlutup wurden die hier in Rede stehenden Flächen nicht weiter benötigt und stehen somit einer neuen baulichen Entwicklung zur Verfügung. In der Folge wurden die Flächen im Plangebiet an einen privaten Investor veräußert. Es liegt ein städtebauliches Konzept für die Realisierung von ca. 50 Wohneinheiten in unterschiedlichen Bautypologien vor (siehe Anlage 3). Die Planung soll hierbei einen wichtigen Beitrag zur Deckung des dringend benötigten Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck leisten (siehe auch Kapitel 3.4).

Planungsrechtlich sind die Flächen innerhalb des Plangebietes derzeit dem Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen, so dass die geplante städtebauliche Entwicklung derzeit nicht umsetzbar wäre. Aufgrund dessen ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung von Wohnungsbau erforderlich. Zusätzlich wird das Grundstück mit den denkmalgeschützten Bahnhofsgebäuden mit seinen derzeitigen Nutzungen und angrenzenden Freiflächen im Bestand gesichert und eine weitere bauliche Entwicklung auf den angrenzenden Freiflächen ausgeschlossen.

### 1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan 26.05.00 - ehemaliger Bahnhof Schlutup / Konradstraße - wird als qualifizierter Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a i. V. m. § 13b BauGB ohne Umweltbericht, aber mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aufgestellt werden.

Die Voraussetzungen für die Einbeziehung der Außenbereichsfläche in ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13b BauGB werden erfüllt. Der Bebauungsplan verfügt über eine Grundfläche von weniger als 10.000 m<sup>2</sup>, die durch die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf Flächen begründet werden und arrondiert einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil.

Des Weiteren liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass bei der Bebauungsplanung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind. Schutzgüter nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB, also der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes, werden ebenfalls nicht beeinträchtigt. Es besteht darüber hinaus keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach dem Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Ein Umweltbericht und eine Umweltprüfung sind nicht erforderlich. Gemäß § 13b i. V. m. § 13a Absatz 2 Nummer 4 BauGB gelten die Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne von § 1a Absatz 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig; die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist somit nicht erforderlich. Unbenommen dessen sind die für die Aufstellung des Bebauungsplans relevanten Umweltbelange zu ermitteln, zu bewerten und in die Abwägung einzustellen.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt den Planbereich überwiegend als Wohnbaufläche dar. Im Süden des Plangebietes ist ein Teilbereich als Bahnanlage dargestellt (siehe Kapitel 3.2). Die im Bebauungsplan vorgesehene Festsetzung von einem allgemeinen Wohngebiet ist in dem vorgesehenen Umfang nicht in Gänze aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Es ist daher erforderlich, den Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung für den betreffenden Teilbereich anzupassen (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB).

## 2. Ausgangssituation

### 2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

#### Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die ehemaligen Bahnflächen der Lübecker Hafenbahn. Die Freistellung der Flächen innerhalb des Plangebietes erfolgte bereits 2010. Die Gleisanlagen sind innerhalb des Plangebietes heute bereits vollständig zurückgebaut und von den Baulichkeiten verbleibt nur das Bahnhofgebäude, die ehemalige Güterhalle und ein einst als Werkstatt und Stall genutztes Gebäude im östlichen Teil des Plangebietes.

Das Plangebiet wird über die vorhandenen Straßen Ottostraße, Konradstraße, Am Bullenkrooch, Am Dornbusch und Am Dovensee an das vorhandene Straßennetz angebunden. Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen besteht derzeit die Möglichkeit, das Plangebiet von West nach Ost zwischen Konradstraße und der Straße Am Dornbusch über einen Trampelpfad zu durchqueren. Die Verbindung weiter in Richtung Osten zwischen den Straßen Am Dornbusch und Am Dovensee ist mit der Weiterveräußerung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes und den zugehörigen Gebäuden sowie angrenzenden Flächen, die ohne Einbindung oder Abstimmung mit der Hansestadt

Lübeck stattgefunden hat, unterbunden worden. Das Bahnhofsgrundstück im östlichen Teil ist vollständig eingezäunt worden und steht der Öffentlichkeit daher nicht mehr zur Verfügung. Mit dem Ziel, die einstigen Erschließungsflächen auf der ehemals bahnrechtlich gewidmeten und damit öffentlich nutzbaren Fläche im Bereich des Bahnhofsgebäudes künftig auch wieder öffentlich nutzen zu können, hat die Hansestadt Lübeck das Gespräch mit dem derzeitigen Eigentümer dieser Flächen gesucht. Es konnte jedoch keine Einigung für eine öffentliche Erschließung erzielt werden, so dass auch künftig keine Überwegung des am östlichen Rand des Plangebietes gelegenen Bahnhofsrundstückes mehr möglich ist. Das gilt sowohl für die Erschließungsstraße sowie für den einst bestehenden Fußweg östlich des Plangebietes.

Das Bahnhofsgebäude mit seinen Nebenanlagen und der vorgelagerten Kopfsteinpflasterstraße sind in der Liste der Kulturdenkmale der Hansestadt Lübeck geführt. Das Bahnhofsgebäude wird heute im Wesentlichen zu Wohnzwecken genutzt. Die ehemalige Güterhalle dient derzeit der Unterbringung von Sommerateliers, Lager- und Büronutzungen. Das ehemalige Werkstatt- und Stallgebäude östlich des Bahnhofsgebäudes wird derzeit nicht genutzt. Die Freiflächen werden durch eine private Pferdehaltung genutzt.

Nördlich am Areal des ehemaligen Schlutuper Bahnhofs schließen die rückwärtigen Wohngärten der Wesloer Straße 1 bis 21 (ungerade), das Grundstück mit dem Wohngebäude Am Dovensee 6 und ein Grundstück mit einem Technikgebäude der Telekom (Am Dovensee 16-18) an.

Im Westen des Plangebiets hat sich eine großflächige Ruderalvegetation aus Dornbüschen und Gräsern entwickelt und es befinden sich dort kleinteilige bauliche Anlagen, die einer Taubenzucht dienen. Ein landschaftlich prägender Laubbaumbestand ist südlich der Konradstraße vorhanden.

#### Umfeld des Plangebiets

Das Plangebiet befindet sich in gut erreichbarer Lage unweit des Schlutuper Marktes, welcher die historische und zentrale Mitte des Stadtteils bildet. Die Naturräume der Speckmoorniederung, des Schlutuper Mühlenteichs und der Trave zeichnen das Plangebiet sowie die nähere Umgebung als attraktiven Wohn- und Erholungsstandort aus.

Westlich an das Plangebiet grenzt der Bebauungsplan 26.02.02 - Schlutup / Müllerberg - an. Die Baugrundstücke östliche der Ottostraße sind darin als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die bei der Planaufstellung noch verfolgte Entwicklung eines Schulstandortes westlich der Ottostraße wird nicht mehr verfolgt; die betreffenden Flächen werden nach wie vor durch Kleingärten genutzt.

Nördlich des Plangebiets schließt ein heterogenes, durch Einzelhäuser und Hausgruppen geprägtes Wohnquartier an. Überwiegend handelt es sich hier um ein- bis dreigeschossige Wohngebäude in offener Bauweise.

Abbildung 1 Umfeld des Plangebiets

Quelle: Apple Maps 2020



Die südlich des Plangebietes gelegenen Gleisanlagen werden weiterhin für Bahnzwecke, insbesondere für den Güterverkehr genutzt. Die Fläche dient rund einmal täglich als Rangier- und Sammelplatz für die mit Papierrollen beladenen Güterwagen am Schlutuper Hafen, die vom Schiff auf die Eisenbahn verladen werden (Umkehrgleis). Die Gleisanlagen stellen eine stadträumliche Barriere im Übergang vom Siedlungsbereich zum südlich gelegenen Landschaftsschutzgebiet „Schlutup“ dar. Eine Querung der Gleisanlage ist an der Ottostraße südwestlich vom Plangebiet möglich.

#### Verkehrliche Erschließung

Das Gebiet ist über die Ottostraße, die Konradstraße, die Straße Am Bullenkrooch sowie über die Straßen Am Dornbusch und Am Dovensee an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Lübecker Innenstadt ist über die B 104 und B 75 innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. In ca. 7 km Entfernung liegt der Autobahnanschluss Lübeck-Siems der Bundesautobahn A226. Der Schlutuper Markt ist in rund 5 Minuten fußläufig erreichbar.

#### ÖPNV-Anbindung

Am „Lübeck-Schlutup Markt“ verkehren zu den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt die Buslinien Nr. 11 und 12. Die Haltestelle befindet sich ca. 350 m östlich des Plangebiets. Durch die Bushaltestelle der Linien Nr. 11 und 12 ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr gut angebunden. Diese bedienen Buslinien in Richtung Lübecker Innenstadt, Hauptbahnhof und St. Gertrud. Die Lübecker Innenstadt kann in ca. 20 Minuten und der Lübecker Hauptbahnhof innerhalb von ca. 30 Minuten erreicht werden.

Ein zusätzliches Verkehrsangebot besteht durch die Grevesmühlener Busbetriebe, die eine Regionalbuslinie von Grevesmühlen über Schönberg, Selmsdorf und Schlutup bis zum Lübecker Hauptbahnhof und ZOB betreiben.

Derzeit wird die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der südlich des Plangebietes verlaufenden Bahnstrecke geprüft. Konkret geht es hier um die Einrichtung einer Regio-S-Bahn, die zwischen Schlutup und dem Lübecker Hauptbahnhof verkehren soll.

### Denkmalschutz

Der Schlutuper Bahnhof (Am Dovensee 7) aus dem Jahr 1902/3 steht denkmalrechtlich unter Schutz. Zum Schutzbereich gehörten das Bahnhofsgebäude (Hauptgebäude), der giebelständige Ziegelbau (Lagerhalle) mit dem angebauten traufständigen eingeschossigen Nebenbau, separatem Stall- und Werkstattgebäude (östlich im Gartengelände) und die Kopfsteinpflasterstraße (Denkmalliste Lübeck, Stand 02.03.2020).

## **2.2 Natur und Umwelt**

### Topographie und Hochwasserschutz

Die Geländehöhen liegen im Plangebiet zwischen rd. 11 m und 13 m ü. NHN. Der höchste Punkt des Geländes liegt auf der Straße Am Bullenkrooch und der niedrigste Punkt an der nördlichen Grenze der Gleisanlagen. Das Gelände fällt flach von Norden nach Süden ab und bildet einen kleinen Hangbereich mit einem Geländeversprung von ca. 2 m parallel zur Gleisanlage aus.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht berührt werden.

### Landschaftsbild / Erholung

Das Landschaftsbild wird überwiegend durch die nördlich angrenzende Bebauung, die südlich gelegene Gleisanlage sowie die dazwischenliegenden naturnahen Grünflächen bestimmt. Südlich der Gleisanlage liegt das Landschaftsschutzgebiet „Schlutup“, das durch gehölzreiche Brachflächen, Mager- und Trockenrasen sowie Feuchtbiotopen wie dem Mühlenteich, der Speckmoorniederung, dem Schwarzmühlenteich, dem ehemaligen Müllermoor und dem unbebauten Uferabschnitt der Untertrave geprägt wird.

Südlich der Gleisanlagen verläuft die Straße „Am Teich“, die eine wichtige Erschließungsfunktion für den angrenzenden Naturraum hat (s. auch Kap. 3.8).

Die Flächen zwischen der vorhandenen Bebauung und den Gleisanlagen haben sich naturnah entwickelt und werden für die Naherholung insbesondere von Radfahrer:innen und Spaziergänger:innen genutzt. Es gibt großflächige offene Bereiche parallel zu einem Schotterweg, der die gesamte Fläche von Ost nach West durchzieht, sowie dichter bewachsene Bereiche, wo sich Gebüsche entwickelt haben. Die Geländekante ist überwiegend mit dichten Brombeergebüschen bewachsen. Der westliche Bereich der Hangkante zwischen Otto- und Konradstraße ist mit einer markanten Reihe aus größeren Laubbäumen bestanden.

Die Flächen um das alte Bahnhofsgebäude sind intensiver gestaltet und bestehen überwiegend aus Rasenflächen mit vereinzelt Großgehölzen.

### Vegetationsbestand

Den größten Flächenanteil im Plangebiet umfassen die ehemaligen Gleisanlagen. Dort haben sich ruderalisierende Gras- und Staudenfluren gebildet, die teilweise auch bereits in gehölzbestandene, dichter bewachsene Flächen übergehen. So haben sich in den ebeneren Flächen des Plangebietes größere Weidengebüsche gebildet sowie in den Übergangsbereichen zur Hangkante und im Hangkantenbereich selbst dichte Brombeergebüsche. Teilweise finden sich auch Ziersträucher (Flieder), die größere Bestände bilden.

Parallel zum Schotterweg und in den Randbereichen der noch aktiven Gleisanlagen finden sich auch offenere, z. T. vegetationslose Bereiche, in denen sich kleinteilig Trockenrasenstrukturen sowie ruderale Gras- und Staudenfluren gebildet haben.

An der oberen Hangkante wachsen vereinzelt einige größere Laubbäume (Ahorn, Erle, Blutbuche). Der westliche Hangkantenbereich zwischen Otto- und Konradstraße ist dicht mit einer markanten Reihe aus Ahornen (Stammdurchmesser 50 – 60 cm) und Pappeln (Stammdurchmesser 60 – 120 cm) bewachsen, so dass hier der Ortsrand von den Gleisanlagen aus nicht sichtbar ist. Die Böschung unterhalb der Baumreihe ist dicht mit naturnahem Strauchaufwuchs bewachsen.

Zwei markante Baumgruppen befinden sich zudem im Umfeld des alten Schlutuper Bahnhofs, so ein Lindenpaar (Stammdurchmesser 90 cm) östlich des Bahnhofsgebäudes sowie ein weiteres Lindenpaar (Stammdurchmesser 50 – 70 cm) im östlichen Einmündungsbereich der Straße Am Dovensee in das Plangebiet. Die Freiflächen im Abschnitt des Bahnhofs sind überwiegend als intensiv gemähte Rasenflächen ausgebildet.

### Natur- und Artenschutz

Das Landschaftsschutzgebiet "Schlutup" grenzt südlich an die Gleisanlagen an. Ein Fachbeitrag zum Artenschutz soll im weiteren Verfahren erarbeitet werden. Zu untersuchen ist das Vorkommen von Brutvögeln, Fledermäusen und Reptilien und ggf. von anderen relevanten Artengruppen.

### Boden, Wasser, Altlasten

Östlich vom Schlutuper Bahnhof befindet sich das nördliche Ufer des rd. 8 ha großen Schlutuper Mühlenteichs (auch Dovensee genannt). Der Mühlenteich ist über den Schlutuper Mühlenbach mit der Trave verbunden. Der Landschaftsplan (Karte 3 b – Bodenwasserhaushalt, 2008) stellt das Plangebiet als Perkolationsstyp (Dünensand, Sand, Kies) dar. Ein Bodengutachten wird im weiteren Planverfahren erstellt.

Hinweise auf schädliche Boden- oder Grundwasserverunreinigungen sind nicht bekannt. Von 1902 bis 1916 wurde die Fläche für den Personenverkehr genutzt. Seitdem werden von dort Güter transportiert und umgeschlagen. Aufgrund der vorgehenden Umnutzung des Gebiets ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens eine Schadstoffuntersuchung des Bodens vorgesehen.

### Potenzielle Kampfmittelbelastung

Grundsätzlich sind Kampfmitteln in der Hansestadt Lübeck nicht auszuschließen. Im Zuge des Aufstellungsverfahrens wird zeitnah eine Anfrage zum möglichen Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet gestellt werden.

### Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Das Plangebiet ist von Lärmimmissionen durch das Rangieren der Güterwagen auf den Gleisanlagen betroffen. Darüber hinaus kann es bei einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der angrenzenden Bahnfläche zu erhöhten Lärmbelastungen kommen. Eine schalltechnische Untersuchung ist im Zuge des Verfahrens vorgesehen.

In der Nähe der Gleisanlagen kann es zu spürbaren Erschütterungen in Gebäuden und zu hörbarem sekundären Luftschall kommen. Weitere Untersuchungen sind im Zuge des Verfahrens vorgesehen.

## **2.3 Eigentumsverhältnisse**

Sämtliche Flächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum zweier privater Eigentümer. Während der östliche Planbereich rund um das ehemalige Bahnhofsgebäude einem privaten Eigentümer

gehört, befinden sich die sonstigen Bauflächen im Westen im Eigentum des Entwicklers des Bebauungsplanes. Die bestehenden Verkehrsflächen befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck.

## **2.4 Bisheriges Planungsrecht**

Für den Plangeltungsbereich bestehen keine Bebauungspläne und ist planungsrechtlich dem Außenbereich i. S. des § 35 BauGB zuzuordnen.

## **3. Übergeordneten Planungen**

### **3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung**

Die gemeindliche Bauleitplanung ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele sind im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP) sowie im Regionalplan für den Planungsraum II dargelegt.

Der Regionalplan für den Planungsraum II stellt die Hansestadt Lübeck als ein Oberzentrum mit zentralen Funktionen über die Grenzen des Planungsraums hinaus dar. Das Plangebiet wird als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Orts ausgewiesen. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung, die durch eine der künftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von u. a. Wohnbaufläche dieser Aufgabe gerecht werden (Ziel der Raumordnung).

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplans liegt vollständig in den dargestellten Siedlungsachsen des Regionalplans. Ziel der Raumordnung für den Ordnungsraum Lübeck ist es, dass sich die siedlungsbezogene Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen soll. Die Bauleitplanung steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung.

In der Zielsetzung für die Siedlungsentwicklung hat im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck die Innenentwicklung (z. B. Reaktivierung von brach gefallenen Infrastrukturflächen) aus landschaftlichen und stadtwirtschaftlichen Gründen (z. B. Auslastung der vorhandenen Infrastruktur) Vorrang vor der Außenentwicklung, sofern Überlastungstendenzen vermieden und ausreichende Freiräume erhalten bleiben. Dabei sollen neue Bauflächen in Zuordnung zu den vorhandenen Siedlungskernen (städtebauliche Abrundungen) ausgewiesen werden.

Die mit der Aufstellung des Bebauungsplans verfolgte Entwicklung von Wohnbauflächen durch die Nachnutzung brach gefallener Bahnflächen als Arrondierung einer bestehenden Siedlung steht somit im Einklang zu den Zielen der Landes- und Regionalplanung.

### **3.2 Flächennutzungsplan (FNP)**

Der geltende Flächennutzungsplan (FNP) stellt die Fläche als Wohnbaufläche, gemischte Baufläche und Bahnanlage dar. Der Bebauungsplan ist mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes in dem geplanten Umfang nicht in Gänze aus dem geltenden Flächennutzungsplan entwickelbar. Es ist daher erforderlich, den Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung für den Teilbereich der bisherigen gemischten Baufläche und der Bahnanlage anzupassen (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB).

### **3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)**

Für den Stadtteil Schlutup werden im ISEK mehrere Projekte für die Weiterentwicklung genannt. Das Plangebiet betreffend formuliert das ISEK folgende Entwicklungsziele:

- Stabilisierung als attraktiven Wohnort für Familien mit Kindern,
- Halten und Werben mittlerer Einkommensschichten,
- Sicherung preiswerten Wohnraums für einkommensschwächere Einwohner:innen,
- Vermarktung von ungenutzten Gewerbeflächen.

Die Planung folgt den Entwicklungszielen des ISEK.

### **3.4 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020**

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020, der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten Jahren bis 2040 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von ca. 5.300 Wohnungen haben.

Unter anderem aufgrund der voraussichtlich auch in den nächsten Jahren noch anhaltenden Zuzüge wird dabei das Gros der erwarteten Bevölkerungs- und Haushaltszunahme bereits in den nächsten Jahren auf die Hansestadt Lübeck zukommen. Dementsprechend geht das Wohnungsmarktkonzept von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein erheblicher Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort zu halten bzw. entsprechende Zuzüge zu generieren. Der Wohnungsmarktbericht geht dementsprechend von einer Verteilung des zusätzlichen Bedarfs zu zwei Dritteln auf den Geschosswohnungsbau und einem Drittel auf den Bau von Einfamilienhäusern aus.

Das im Plangebiet für die neue Siedlung in Schlutup vorgesehene Spektrum an Wohnformen (50 Wohneinheiten (WE), davon ca. 38 WE in Geschosswohnungsbau, ca. 12 WE im Reihenhausbau oder Einfamilienhausbau) trägt zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2040 bei. Insgesamt 30 % der geplanten Wohneinheiten werden im geförderten Wohnungsbau errichtet.

Bei dieser im Wohnungsmarktbericht aufgezeigten Potenzialfläche handelt es sich um eine Brachfläche am äußeren Siedlungsrand. Zwar sind in Schlutup durch die Aufgabe und Neuordnung von Hafen- und Gewerbeflächen verschiedene Flächenpotenziale auch im Innenbereich vorhanden, jedoch handelt es sich bei dieser Planung um eine Konversion ehemaliger Bahnflächen, so dass keine unberührte Fläche beansprucht wird und die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen hinnehmbar ist. Das Plangebiet ist trotz Lage am Gleisbett des ehemaligen Bahnhofs Schlutup gut für eine Siedlungsflächenenerweiterung geeignet, da es über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügt und den bisherigen Siedlungsbereich sinnvoll arrondiert. Daher wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Plangebiet insbesondere zur Deckung des Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für dringend erforderlich erachtet.

Die Flächen am ehemaligen Schlutuper Bahnhof werden im Wohnungsmarktbericht 2020 als „Projekte in Bearbeitung (B-Planverfahren)“ dargestellt. Die Schaffung von Planungsrecht bietet die Möglichkeit, Wohnraum in städtebaulich integrierter Lage zeitnah bereit zu stellen.

### **3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030**

In dem 2015 aufgestellten Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ wurden Suchräume für die Wohnbauflächenentwicklung identifiziert und bewertet. Das Plangebiet wurde unter der Bezeichnung „W16 „Bahnhof Schlutup“ in die Kategorie 2, als potenzielle Wohnbaufläche vorzuhalten und von weiteren konkurrierenden Nutzungen freizuhalten, eingestuft (gemäß dem Beschluss vom 27.11.2014 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck).

Die mit der Aufstellung des Bebauungsplans verfolgte Entwicklung von Wohnbauflächen steht im Einklang mit den genannten Entwicklungszielen.



### **3.6 Landschaftsrahmenplan Planungsraum III 2020**

Der 2020 neu aufgestellte Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III stellt in Hauptkarte 1 Blatt 2 für die Flächen südlich der Gleisanlagen (Naturraum Speckmoorgraben und Schlutuper Mühlenteich) ein Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems dar. Das Plangebiet selbst liegt in einem großräumigen Trinkwassergewinnungsgebiet.

### **3.7 Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck**

Das Entwicklungskonzept des am 04.03.2008 beschlossenen Gesamtlandschaftsplans der Hansestadt Lübeck (GLP) stellt für das eigentliche Plangebiet den Gehölzbestand an der nordwestlichen Hangkante dar.

Für die Flächen südlich der Gleisanlagen (Naturraum Speckmoorgraben und Schlutuper Mühlenteich) stellt der GLP besonders geeignete Flächen zum Aufbau eines Biotopverbundsystems, gesetzlich geschützte Biotope und Flächen mit festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen dar.

Der für das Plangebiet relevante Plan 5.3 des Teillandschaftsplans „Anpassung an den Klimawandel“ (2014) stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans als Suchraum für Wohnen: Flächen in 1. Priorität (Wohnen umzusetzen) dar. Südlich des Plangebiets liegen der Naturraum Speckmoorgraben und der Schlutuper Mühlenteich. Die Karte 5.3 stellt diese Flächen mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz und die Klimaanpassung dar.

Weitere Hinweise zur klimatischen Einschätzung des Plangebiets zeigt die Klimafunktionskarte der „Klimaanalyse Lübeck“ (2017). Demnach grenzt das Plangebiet an bebaute Flächen in einem Siedlungsraum mit einer günstigen bioklimatischen Situation. Die Flächen südlich des Plangebiets wurden als Ausgleichsraum mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Bedeutung gekennzeichnet.

### **3.8 Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Erholung in Lübeck (LEK 2010)**

In dem vertiefenden Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept "Erholung in Lübeck" werden die südlich an die Gleisanlagen angrenzende Speckmoorniederung sowie der Mühlenteich als Grünzug „Speckmoor und Dovensee“ mit besonderer Eignung für die landschaftsgebundene Erholung dargestellt. Der parallel zu den Gleisanlagen südlich liegende Weg „Am Teich“ hat eine wichtige Erschließungsfunktion für das Naherholungsgebiet und verbindet den Naturraum mit der Ortsmitte.

## **4. Ziele und Zwecke der Planung**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 26.05.00 - Ehemaliger Bahnhof Schlutup / Konradstraße - sollen im Wesentlichen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung einer neuen Wohnbebauung auf ehemaligen Bahnflächen in Erweiterung des südlich der Wesloer Straße gelegenen Wohngebietes geschaffen werden. Darüber hinaus sollen die zum ehemaligen Bahnhof gehörenden Gebäude mit ihren Nutzungen einschließlich der zugehörigen Grünflächen planungsrechtlich gesichert werden.

Die Planung beinhaltet folgende Maßnahmen (Liste ist nicht abschließend):

- Umnutzung einer Brachfläche durch die Entwicklung als allgemeines Wohngebiet,
- Umsetzung eines verkehrsberuhigten und durchgrüntes Bebauungskonzepts für ca. 50 Wohneinheiten,
- Errichtung von Gründächern auf sämtlichen Neubauten,

- vertragliche Sicherung eines 30 %-Anteils geförderter Wohnungen,
- Verknüpfung des neuen Wohngebiets mit der Umgebung durch Entwicklung von neuen Wegeverbindungen,
- Sicherung einer öffentlichen Zuwegung zu einem potenziellen Bahnsteig,
- Erhalt der vorhandenen Bäume und Gehölzgruppen und
- Sicherung des denkmalgeschützten Bahnhofsareals und den nördlich angrenzenden Wohngärten in der Straße Am Dovensee.

### Geplante Nutzungen

Die geplante Wohnbebauung im westlichen Teil des Plangebietes soll die angrenzenden bestehenden Siedlungsstrukturen arrondieren und einen städtebaulichen Abschluss zu den verbleibenden Bahnanlagen und dem angrenzenden Landschaftsraum bilden.

Geplant ist eine einreihige Bebauung südlich der bestehenden Wohnbebauung parallel zu den Gleisanlagen. Im Westen des Plangebiets südlich der Konradstraße sollen drei Einfamilienhäuser als Doppel- bzw. Einzelhaus errichtet werden. Insgesamt sind zwischen Konradstraße und der Straße Am Bullenkrooch sechs Mehrfamilienhäuser mit jeweils vier Vollgeschossen vorgesehen. Die geplanten Geschosswohnungsbauten wirken aufgrund der vorhandenen Topographie aus Richtung Norden dreigeschossig. Das jeweils untere Geschoss soll der Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie von Kellerräumen dienen. Es ist ebenerdig von der südlich der geplanten Gebäude gelegenen Erschließungsstraße befahrbar. Da das untere Geschoss baurechtlich als Vollgeschoss zu werten ist, setzt der Bebauungsplan vier Vollgeschosse ohne ein weiteres Nichtvollgeschoss fest. Die Nutzung des unteren Geschosses als Park- und Kellergeschoss wird im weiteren Verfahren textlich festgesetzt. An die geplanten Geschosswohngebäude schließen sich Richtung Osten zweigeschossige Kettenhäuser sowie zwei weitere Doppelhaushälften an. Die Gärten, Terrassen und Balkone werden überwiegend nach Norden ausgerichtet, um den immissionsrechtlichen Anforderungen des Bahnbetriebs gerecht zu werden. Die Stellplätze für die Ketten-, Doppel- und Einzelhäuser sind ebenerdig bzw. in Garagen zwischen den Gebäuden vorgesehen.

Auf dem Grundstück rund um das ehemalige Bahnhofsgebäude sind keine weiteren Neubauten geplant. Das Grundstück des denkmalgeschützten Bahnhofs sowie für die nördlich angrenzenden gärtnerisch oder als Weideland genutzten Grundstücke werden bestandssichernde Festsetzungen getroffen. Der ehemalige Bahnhof soll auch künftig durch eine Mischung aus Wohn- und das Wohnen nicht störenden Gewerbenutzungen genutzt werden. Auf den westlich und nördlich angrenzenden Freiflächen soll weiterhin die Nutzung durch private Hausgärten stattfinden bzw. wie im Bestand zu Telekommunikationszwecken nutzbar sein. Für letzteres werden im weiteren Verfahren max. Höhen und nutzbare Flächen für oberirdische bauliche Anlagen ermittelt und festgesetzt. Für das Wohngebäude Am Dovensee 6 sollen ebenfalls bestandssichernde Festsetzungen getroffen werden

Im gesamten Plangebiet sollen insgesamt 50 Wohneinheiten in verschiedenen Grundrissen und Wohnungstypen entstehen. Davon sollen 30 % (15 Wohnungen) im sozialen Wohnungsbau errichtet werden. Die Hälfte davon (7 WE) können auch im 2. Förderweg errichtet werden. Folgende Wohneinheiten und Wohntypologien sollen entwickelt werden:

- ca. 38 Wohneinheiten in sechs Geschosswohnungsbauten
- ca. 7 Wohneinheiten im Kettenhäuserbau
- ca. 5 Wohneinheiten im Einfamilienhausbau

Die Planstraße hat eine Breite von 6,50 m und eignet sich für einen verkehrsberuhigten Endausbau. Die Planstraße wird durch die Konradstraße und die Straße Am Bullenkrooch an das vorhandene Straßennetz angebunden.

Südlich der Planstraße wird das Plangebiet durch einen mit Hecken zu bepflanzenden Grünstreifen von der Bahnfläche abgegrenzt.

Das Gebiet soll für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen von West nach Ost durchgängig erschlossen werden.

## **5. Finanzielle Auswirkungen**

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Planung und Umsetzung der Planung keine Kosten.

## **6. Rechtsgrundlagen und Fachgutachten**

### **6.1 Rechtsgrundlagen**

Der Aufstellungsbeschluss erfolgt aufgrund des § 2 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151).

### **6.2 Fachgutachten**

Es sind folgende Gutachten / Fachplanungen noch zu erarbeiten:

- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag
- Faunistische Potenzialanalyse
- Bodengutachten / Schadstoffuntersuchung
- Schalltechnische Untersuchung
- Erschütterungstechnische Untersuchung
- Wasserwirtschaftlicher Begleitplan
- Energiekonzept

Lübeck, den 17.11.2021

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.4 / Co  
in Zusammenarbeit mit den Büros  
claussen-seggelke stadtplaner, Hamburg und  
Andresen Landschaftsarchitekten, Lübeck