



NIEDERSCHRIFT
(öffentlicher Teil)
19. Sitzung des Bauausschusses

Sitzungstermin:	Montag, 19.08.2019	
Sitzungsbeginn:	16:00 Uhr	
Sitzungsende:	21:05 Uhr	
Sitzungsort:	Foyer der Bauverwaltung, Mühlendamm 12, Lübeck	
Anwesende Mitglieder		
Vorsitz		
	Christopher Lötsch- CDU	
Mitglieder aus der Bürgerschaft		
	Kristin Blankenburg- SPD	
	Antje Jansen- FREIE WÄHLER & GAL	
	Thomas-Markus Leber- FDP	
	Ragnar Harald Lüttke- Die Linke	
	Ulrich Pluschkell- SPD	
	Arne-Matz Ramcke- BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
	Dagmar Hildebrand- CDU	Vertretung für: Herrn Andreas Zander
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.		
	Dr. Ulrich Brock- CDU	
	Sabine Haltern- SPD	
	Frank Müller-Horn- Die Unabhängigen	
	Roland Vorkamp- BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
	Bernd Lutzkat- CDU	Vertretung für: Herrn Dirk Freitag
	Sascha Wienck- BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	Vertretung für: Frau Nina vom Ende
Weitere Teilnehmer aus Bürgerschaft und Fraktion		
	Dr. Axel Flasbarth- Bündnis90/DieGrünen	
	Oliver Prieur- CDU-Fraktion	
Verwaltung		
	Senatorin Joanna Hagen- FB 5 - Planen und Bauen	
	Dennis Bunk- 5.651 Gebäudemanagement	
	Karsten Schröder- 5.610 Stadtplanung und Bauordnung	
	Steffi Wulke-Eichenberg- 5.660 Stadtgrün und Verkehr	
	Arnd Babendererde- Gebäudemanagement HL (5.651)	
	Karl-Heinz Bresch- Stadtplanung und Bauordnung	Bis TOP 2.1

(5.610)	
Angela Buske- Stadtbibliothek (4.416)	Bis TOP 9.3
Jens Johannsen- Stadtgrün und Verkehr (5.660)	
Christine Koretzky- Stadtplanung und Bauordnung (5.610)	
Markus Toll- Fachbereichscontrolling (5.060)	
Protokollführung	
Thomas Kaacksteen- 5.061 Fachbereichsdienste	
Wilk Wendorff- Fachbereichsdienste (5.061)	
Gäste	
Rüdiger Arfmann- Initiative Broilingplatz	Bis TOP 3.2.1
Dr. Ralph Bruns- KWL	Bis TOP 3.7.1
Beiratsmitglieder	
Margret Wulf-Wichmann- Seniorenbeirat	Nur öffentlicher Teil
Entschuldigte Mitglieder	
Mitglieder aus der Bürgerschaft	
David Jenniches- AfD	Abwesend - Verzicht auf Sitz im BA
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.	
Andreas Zander- CDU	Entschuldigt abwesend
Dirk Freitag- CDU	Entschuldigt abwesend
Nina vom Ende- BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	Entschuldigt abwesend

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1.	Allgemeiner Teil
1.1.	Feststellung der Beschlussfähigkeit
1.2.	Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung
1.3.	Niederschriften, öffentlich vom 17.06.2019
2.	Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren
2.1.	Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung für das Gebiet der Lübecker Altstadt Auslegungsbeschluss Vorlage: VO/2019/07680
3.	Sonstige Beschlussvorlagen
3.1.	Mobilitätskonzept Travemünde Vorlage: VO/2019/07291
3.1.1.	AM Carl Howe (GAL) zu VO/2019/07291 Mobilitätskonzept Travemünde Vorlage: VO/2019/07787
3.1.2.	Änderungsantrag des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde" Vorlage: VO/2019/07291-01
3.1.3.	Änderungsantrag des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde" Vorlage: VO/2019/07291-04
3.1.4.	Christopher Lötsch (CDU) und Ulrich Pluschkell (SPD): Antrag zum Mobilitätskonzept Travemünde Vorlage: VO/2019/08053
3.2.	Vorgaben Wettbewerb Schlachthof Vorlage: VO/2019/07765
3.2.1.	Änderungsantrag des AM Ulrich Pluschkell (SPD) und AM Christopher Lötsch (CDU) zu VO/2019/07765 - Vorgaben Wettbewerb Schlachthof Vorlage: VO/2019/08051
3.3.	Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept Vorlage: VO/2019/07798
3.3.1.	Änderungsantrag des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07798 - Rahmenplan Innenstadt mit Mobili-

	tätskonzept Vorlage: VO/2019/07885
3.3.2.	Änderungsantrag des Ausschussmitgliedes Ulrich Pluschkell (SPD) und Christopher Lötsch (CDU) zu VO/2019/07798 - Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept Vorlage: VO/2019/08050
3.3.3.	Die Unabhängigen: Änderungsantrag des AM Frank Müller-Horn: Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept Vorlage: VO/2019/07798-01
3.4.	Übertragung der Erschließung des Bebauungsplangebietes "22.04.00 - Buntekuh/Pinassenweg" auf Dritte durch Vertrag Vorlage: VO/2019/07883
3.5.	Freigabe zur Fortsetzung des Projektes "Berufsschulzentrum Georg-Kerschensteiner-Straße, Sanierung Brandschutz und LED-Beleuchtung, Georg-Kerschensteiner-Straße 25-29 in 23554 Lübeck, aufgrund einer Überschreitung der Projektkosten von >175.000 EUR des veranschlagten Gesamtbudgets Vorlage: VO/2019/07934
3.6.	Außerplanmäßige Bewilligung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2019 für das Projekt Albert-Schweitzer-Schule Vorlage: VO/2019/07940
3.7.	Richtungsentscheidung für das weitere Vorgehen beim Parkhaus Holstentor Vorlage: VO/2019/07944
3.7.1.	AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Änderungsantrag zu VO/2019/07944: Richtungsentscheidung für das weitere Vorgehen beim Parkhaus Holstentor Vorlage: VO/2019/08056
4.	Mitteilungen und Berichte
4.1.	Mitteilungen des Vorsitzenden
4.2.	Sonstige Mitteilungen und Berichte
4.2.1.	Mündliche Mitteilung (5.660): Verkehrsversuch: Änderung der Verkehrsführung in der Kaiserallee in Travemünde
4.2.2.	Mündliche Mitteilung: Aktueller Sachstand Drehbrückenplatz
4.3.	Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung
4.4.	Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen

4.5.	Eilentscheidungen des Bürgermeisters
5.	Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes
5.1.	Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen
5.1.1.	Antwort auf eine Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zum baulichen Zustand der kommunalen Parkhäuser Vorlage: VO/2019/07954
5.1.2.	Weitere Antworten auf Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen
5.2.	Neue Anfragen
5.2.1.	Anfrage des stellv. AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parksituation Katharinenstrasse Vorlage: VO/2019/07936
5.2.2.	Anfrage des stellv. AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Spielplatz Kerckringstraße Vorlage: VO/2019/07937
5.2.3.	Anfrage des Bauausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke: Parkflächen für Fahrräder auf der Altstadtinsel Vorlage: VO/2019/07996
5.2.4.	Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 30er Zone in der Beethovenstraße Vorlage: VO/2019/07997
5.2.5.	Anfrage des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Gutachten zur Tarifgestaltung des ÖPNV Vorlage: VO/2019/08004
5.2.6.	Anfrage AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): LED Straßenbeleuchtung Vorlage: VO/2019/08008
5.2.7.	Anfrage des Ausschussmitglieds Sascha Wienck (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN / DIE PARTEI): Ausbau der Straßen Reetweg und Schwalbenweg Vorlage: VO/2019/08029
5.2.8.	Die Unabhängigen: Anfrage des AM Frank Müller-Horn: Bebauung Marling/Goebenstraße/Folke-Bernadotte-Straße Vorlage: VO/2019/08038
5.2.9.	Anfrage AM Lötsch (CDU): Lisa-Dräger-Weg Vorlage: VO/2019/08039
5.2.10.	Anfrage AM Lötsch (CDU): Halteverbot Maria-Mitchell-Straße Vorlage: VO/2019/08040

5.2.11.	Anfrage AM Lötsch (CDU): Ehemaliges Aldi-Gelände Maria-Mitchell-Straße / Paul-Ehrlich-Straße Vorlage: VO/2019/08041
5.2.12.	Anfrage AM Lötsch (CDU): Klimaschutz im Radverkehr Vorlage: VO/2019/08042
5.2.13.	Anfrage des Ausschussmitglieds Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Geschädigte oder schon absterbende Bäume aufgrund der Klimaextreme Vorlage: VO/2019/08048
5.2.14.	Weitere neue Anfragen während der Sitzung
5.3.	Anträge
5.3.1.	DIE LINKE: Rippenstraßen der Königstraße wieder öffnen Vorlage: VO/2018/06665
5.3.2.	SPD+CDU: Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr Vorlage: VO/2019/07370
5.3.3.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Änderungsantrag zu VO/2019/07370 - "Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr" Vorlage: VO/2019/07432
5.3.4.	Carl Howe (GAL): Klimaneutrale Bauweise Vorlage: VO/2019/07771
5.3.5.	Freie Wähler & GAL: "Steingärten" reduzieren - Artenvielfalt fördern Vorlage: VO/2019/07809
5.3.6.	CDU - Schulwegbeleuchtung Vorlage: VO/2018/06696
5.3.7.	Baulückenkataster Vorlage: VO/2018/06702
5.3.8.	Verpachtung kommunaler Dächer für Photovoltaik-Anlagen Vorlage: VO/2018/06704
5.3.9.	Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90 / Die Grünen) & Lothar Möller (fraktionslos): Änderungsantrag zu VO/2018/06704 "Verpachtung kommunaler Dächer für Photovoltaik-Anlagen" Vorlage: VO/2018/06704-01
11.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse

Öffentlicher Teil:

zu 1 Allgemeiner Teil

zu 1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende Herr Lötsch begrüßt die Anwesenden und eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung des Bauausschusses.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit fest und stellt Herrn Wendorff vor, der neben Herrn Kaacksteen die geschäftsführenden Tätigkeiten des Bauausschusses durchführen wird.

Weiterhin teilt der Vorsitzende mit, dass in der heutigen Sitzung nur 14 Mitglieder teilnehmen werden, da die AfD-Fraktion ihren Sitz im Bauausschuss zurückgezogen habe und in der nächsten Bürgerschaft am 29.08.2019 erst wieder ein ordentliches Mitglied gewählt werde.

Ferner weist der Vorsitzende darauf hin, dass seitens der Protokollführung Tonaufzeichnungen vorgenommen werden, die ausschließlich der Protokollerstellung dienen.

Der Bauausschuss nimmt hiervon Kenntnis.

zu 1.2 Anträge und Beschlussfassung zur Tagesordnung

Der Vorsitzende beantragt folgende gemeinsame Behandlungen von Tagesordnungspunkten:

TOP 3.1 mit den dazugehörigen Anträgen unter TOP 3.1.1 bis 3.1.4 zum Thema „Mobilitätskonzept Travemünde“.

TOP 3.2 mit TOP 3.2.1 zum Thema „Wettbewerb Schlachthof“.

TOP 3.3 mit den dazugehörigen Anträgen unter TOP, 3.3.1 bis 3.3.3 und 5.3.1 zum Thema „Rahmenplan Innenstadt“.

Herr Müller-Horn beantragt die Vertagung des TOP 9.3 bei Ablehnung der Vertagung schlägt er vor, die Vorlage in öffentlicher Sitzung zu behandeln.

Der Vorsitzende lässt über den Vertagungsantrag abstimmen:

Für eine Vertagung: 1 Stimme

Gegen eine Vertagung: 13 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Vertagungsantrag mehrheitlich ab.

Frau Hagen erläutert, dass die Vorlage unter TOP 9.3 nicht in öffentlicher Sitzung debattiert werden könne, da dies der Inhalt nicht hergebe.

Herr Müller-Horn beantragt weiterhin die Vertagung des TOP 3.7 zur Vorlage bezüglich des Parkhauses Holstentor.

Herr Lüttke merkt an, dass sich am Zustand des Parkhauses nichts ändern werde und eine Vertagung nicht sinnvoll sei.

Herr Müller-Horn zieht seinen Vertagungsantrag zurück.

Herr Ramcke beantragt die Vertagung der Vorlage inklusive der Anträge zu Thema Mobilitätskonzept Travemünde (TOP 3.1), da er es bisher nicht geschafft habe, die umfangreichen und erst sehr spät in Allris eingestellten Anträge durchzulesen.

Ebenfalls beantragt er aus dem gleichen Grund die Vertagung der Anträge zum Thema Rahmenplan Innenstadt (TOP 3.3). Über die Vorlage jedoch könne, seiner Meinung nach abgestimmt werden.

Herr Dr. Flasbarth ergänzt, dass die Vorlagen, die Anfang Mai 2019 erstellt worden seien, bisher dreimal im Bauausschuss und Hauptausschuss, sowie in der Bürgerschaft zweimal vertagt worden seien, so dass es nicht darauf ankäme, diese ein weiteres Mal zu vertagen, zumal erst am Sitzungstag lange interfraktionelle Anträge der SPD und CDU gestellt worden seien.

Herr Pluschkell merkt an, dass diese Vorlagen sehr wohl schon lange in den Gremien seien und nun endlich einmal entschieden werden müssten.

Herr Lötsch weist darauf hin, dass es auch möglich sei, während der Sitzung noch Anträge zu den Vorlagen zu stellen.

Der Vorsitzende lässt über den Vertagungsantrag zum Thema Mobilitätskonzept Travemünde (TOP 3.1 und 3.1.1 bis 3.1.4) abstimmen:

Für eine Vertagung: 6 Stimmen

Gegen eine Vertagung: 8 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Vertagungsantrag mehrheitlich ab.

Der Vorsitzende lässt über den Vertagungsantrag der Änderungsanträge zum Thema Rahmenplan Innenstadt (TOP 3.3.1 und 3.3.3) abstimmen:

Für eine Vertagung: 6 Stimmen

Gegen eine Vertagung: 8 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Vertagungsantrag mehrheitlich ab.

Der Bauausschuss beschließt einstimmig die beantragte gemeinsame Beratung sowie die nicht öffentliche Behandlung der hierfür vorgesehenen TOP.

zu 1.3 Niederschriften, öffentlich vom 17.06.2019

*Der Bauausschuss beschließt die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom **17.06.2019** einstimmig.*

zu 2 Satzungen / Widmungen / Veränderungssperren

zu 2.1 Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung für das Gebiet der Lübecker Altstadt Auslegungsbeschluss Vorlage: VO/2019/07680

Herr Lötsch möchte wissen, ob es möglich sei, dass die Verwaltung, zu einer der nächsten Sitzungen, spätestens zum Satzungsbeschluss, einmal schriftlich darlegen könne, wonach gemäß § 2 Abs. 2 abgewogen werden solle, und einen Kriterienkatalog hierfür vorstellen könne.

Herr Schröder und Herr Bresch sagen dies zu.

Der Vorsitzende lässt über die Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die Vorlage: 12 Stimmen

Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Bauausschuss beschließt die Vorlage einstimmig.

Beschluss:

1. Der Entwurf der Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung für das Gebiet der Lübecker Altstadt sowie die zugehörige Begründung werden in den vorliegenden Fassungen (Anlagen 1 und 2) gebilligt.
2. Der Bauausschuss nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass die Entwürfe der Satzung und der zugehörigen Begründung für die Dauer von einem Monat in den Räumen der Bauverwaltung öffentlich ausgelegt und in das Internet eingestellt werden und im Rahmen der öffentlichen Auslegung eine öffentliche Informations- und Erörterungsveranstaltung durchgeführt wird, die ortsüblich bekannt gemacht wird.

zu 3 Sonstige Beschlussvorlagen

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden diese Vorlage und die dazugehörigen Anträge unter TOP 3.1.1 bis 3.1.4 zusammen behandelt. Die Diskussion ist unter diesem TOP wiedergegeben, die Abstimmungsergebnisse zusätzlich unter den jeweiligen TOP.

Frau Haltern erläutert, dass in dem interfraktionellen Antrag der SPD und CDU Fraktionen unter Punkt 3 (Verkehrsversuche) vergessen wurde, den Hinweis der Ausschilderung mit dem Verkehrszeichen 260 aufzunehmen.

Herr Pluschkell erläutert ausführlich den interfraktionellen Antrag der SPD und CDU unter TOP 3.1.4, in dem der Wille der Bürger aus Travemünde umgesetzt werden solle.

Herr Ramcke möchte wissen, wie weit eine Entscheidung über eine zweite Zufahrt nach Travemünde sei und ob hierfür auch ein Stresstest vorgesehen wäre. Weiterhin möchte er wissen, wie die Verwaltung zu dem interfraktionellen Antrag der SPD und CDU stehe.

Herr Lüttke möchte wissen, wie die Verwaltung die Kosten für diesen Antrag einschätze.

Herr Lötsch führt aus, dass auch in der Vorlage der Verwaltung nicht alle Maßnahmen mit Kosten hinterlegt seien.

Frau Hagen erläutert, dass das Verkehrsnetz in Travemünde so leistungsfähig eingeschätzt werde, dass die anstehenden Verkehre und die zukünftigen Bedarfe mit abgewickelt werden können. Gleichwohl bestehe in Travemünde die Einschätzung, dass eine weitere Erschließung des Stadtteils erforderlich wäre.. Gemäß dem Beschlussvorschlag werden weitere Untersuchungen angestrebt, und die Verwaltung werde sich bezüglich der erforderlichen Flächen und der Auswirkungen einer solchen Erschließungsmaßnahme im Rahmen des Prüfungsauftrages auseinandersetzen.

Frau Haltern merkt an, dass eine zweite Zufahrt nicht automatisch mehr Verkehr nach Travemünde bringe, sondern sich die Verkehrsströme nur anders verteilen werden. Ihrer Meinung nach müssen die Themen mit erhöhter Priorität vorrangig in Travemünde abgewickelt werden.

Herr Lötsch teilt mit, dass der vorgesehene Zeitplan auf drei Jahre gestrafft worden sei.

Herr Dr. Flasbarth möchte wissen, warum der Zeitplan auf drei Jahre gekürzt worden sei, obwohl die Verwaltung zwei plus drei Jahre zur Umsetzung angesetzt habe.

Herr Pluschkell erkennt die Arbeit der Verwaltung an, stellt aber fest, dass viele Aspekte noch nachgearbeitet werden müssten. In diesem Zusammenhang müsse der Tourismus auch als wichtiger Aspekt mit aufgenommen werden. Er möchte wissen, ob eine Umwidmung der Vorderreihe in einem verkehrsberuhigten Bereich überhaupt möglich sei, da sich dort hauptsächlich Handel befände und keine Wohnbebauung.

Herr Johannsen erläutert, dass dies nicht möglich sei und eine Ausgestaltung der Vorderreihe als Flaniermeile durch eine Fußgängerzone Konsequenzen haben werde. Alternativ könne dort ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet werden, dann allerdings mit einer separaten Fahrbahn. Herr Johannsen verweist in diesem Zusammenhang auf die Sandstraße, bei der eine Umsetzung mit Tempo 10 km/h nur mit einer Ausnahmegenehmigung seitens des Landes möglich war.

Herr Schröder ergänzt, dass es der Wille der Bürgerinnen und Bürger in Travemünde sei, die Aufenthaltsqualität zu steigern und demzufolge die Fläche der Vorderreihe zum Schlendern

und für die Außengastronomie zu nutzen.

Frau Jansen erwähnt, dass der ÖPNV in dieser Vorlage zu kurz komme bzw. generell nicht angesprochen werde, was für sie allerdings ein wichtiger Aspekt sei, wenn versucht werden solle den Individualverkehr aus Travemünde herauszuhalten.

Herr Lötsch möchte von Frau Jansen wissen, ob sie den Antrag von Herrn Howe unter TOP 3.1.1 übernehme, da er nicht anwesend sei, was Frau Jansen bestätigt.

Herr Leber sieht den interfraktionellen Änderungsantrag der SPD und CDU unter TOP 3.1.4 als positiv an, würde aber gerne die Entscheidung ob Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich in der Vorderreihe aus dem Antrag herausnehmen, um darüber noch einmal eine separate Diskussion in Travemünde mit den Bürgerinnen und Bürgern zu führen.

Herr Johannsen erklärt, dass die im Antrag vorgesehene Lösung für die Vorderreihe so rechtlich nicht möglich sei.

Herr Lötsch sagt zu, dass dieser Passus bis zur Entscheidung in der Bürgerschaft neu bzw. anders formuliert werde. Er ergänzt, dass es das Ziel gewesen sei, in der Vorderreihe eine Sommer- und eine Winterlösung zu finden, bei der der Individualverkehr im Sommer herausgenommen und lediglich Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten zugelassen werde. Weiterhin solle das Radfahren möglich sein. Dies müsse allerdings deutlicher als heute dargestellt werden.

Herr Pluschkell merkt an, dass der ÖPNV für Travemünde nicht zu kurz komme, sondern bereits im Februar 2019 mit der 4. RNVP beschlossen wurde und darüber hinaus noch eine halbstündige Taktung der Züge nach Travemünde sowie eine dritte Priwallfähre geplant seien.

Herr Dr. Flasbarth möchte zum Betrieb einer Parkpalette in Travemünde durch einen privaten Investor wissen, ob dieser rentabel sei und ob es möglich wäre, in einer Fußgängerzone Radfahrende zuzulassen.

Herr Johannsen erläutert, dass es möglich sei, auf markierten Sonderwegen in einer Fußgängerzone Radfahrer zuzulassen.

Frau Haltern führt aus, dass die Parkpalette am Lotsenberg als Ersatz für die weggefallenen Parkplätze errichtet werden solle und die am Fahrenberg aufgrund eines Bürgerschaftsbeschlusses von 2017.

Herr Vorkamp merkt an, dass Parkpaletten im Randbereich fast immer unrentabel seien.

Herr Lüttke wundert sich darüber, dass hier nur über Kfz diskutiert werde, der ÖPNV aber zu kurz komme und das, obwohl der Klimawandel im Mittelpunkt stehen solle.

Herr Pluschkell merkt an, dass der ÖPNV in Travemünde genutzt werde.

Herr Prieur erläutert an, dass nicht vergessen werden dürfe, dass Travemünde vom Tourismus profitiere und der nun mal mit dem Kfz anreise. Daher sei es wichtig, das Mobilitätskonzept und die Schaffung von Parkplätzen voranzutreiben, damit die Touristen nicht in die benachbarten Gemeinden an der Ostsee ausweichen.

Frau Jansen führt aus, dass der Kfz-Verkehr zurück gedrängt werden müsse, da es zu vermehrten Individualverkehr kommen werde, je mehr Parkmöglichkeiten es gäbe. Hier müsse komplett umgedacht werden.

Herr Ramcke merkt an, dass die Anträge unter TOP 3.1.1 (GAL-Fraktion) und TOP 3.1.3 (Die Unabhängigen) bereits im vorliegenden Mobilitätskonzept erfüllt seien.

Der Vorsitzende lässt über die Anträge und die Vorlage abstimmen.

Frau Jansen teilt mit, dass sie den Antrag (VO/2019/007787) unter TOP 3.1.1 zurückziehe.

Abstimmung über den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen (VO/2019/07291-01) – TOP 3.1.2.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 4 Stimmen
Gegen den Änderungsantrag: 8 Stimmen
Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Änderungsantrag unter TOP 3.1.2 mehrheitlich ab.

Abstimmung über den Änderungsantrag von der Fraktion Die Unabhängigen (VO/2019/07291-04) – TOP 3.1.3.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 2 Stimmen
Gegen den Änderungsantrag: 8 Stimmen
Enthaltungen: 4 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Änderungsantrag unter TOP 3.1.3 mehrheitlich ab.

Abstimmung über den interfraktionellen Änderungsantrag der CDU & SPD Fraktion (VO/2019/08053) – TOP 3.1.4 – ohne der Punkt 3 (Regelung der Vorderreihe).

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 9 Stimmen
Gegen den Änderungsantrag: 1 Stimme
Enthaltungen: 4 Stimmen

Der Bauausschuss beschließt den Änderungsantrag unter TOP 3.1.4 mehrheitlich.

Der Vorsitzende lässt über die durch den Änderungsantrag unter TOP 3.1.4 geänderte Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die geänderte Vorlage: 8 Stimmen
Gegen die geänderte Vorlage: 1 Stimme
Enthaltungen: 5 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt mehrheitlich gemäß Beschlussvorschlag mit dem interfraktionellen Änderungsantrag der CDU und SPD zu beschließen.

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft nimmt das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Die Bürgerschaft beschließt das Mobilitätskonzept mit seinem Maßnahmenkatalog als Rahmen für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde. Das Mobilitätskonzept wird als Baustein in den Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt einfließen.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Fußgängerzone in der Vorderreihe bis zur Hauptsaison 2020 umzusetzen. Kurzfristig erfolgt 2019 eine Zusatzbeschilderung mit dem Hinweis auf besondere gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer in der Vorderreihe.

4. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupteinfahrt Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.

Siehe hierzu auch den beschlossenen interfraktionellen Änderungsantrag unter TOP 3.1.4 (VO/2019/08053).

**zu 3.1.1 AM Carl Howe (GAL) zu VO/2019/07291 Mobilitätskonzept Travemünde
Vorlage: VO/2019/07787**

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.1 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.1.2 bis 3.1.4 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Frau Jansen teilt mit, dass sie den Antrag zurückziehe.

**zu 3.1.2 Änderungsantrag des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde"
Vorlage: VO/2019/07291-01**

Antrag:

Das „Mobilitätskonzept Travemünde“ inkl. Anlage wird in den folgenden Punkten verändert. Ziel dieser Änderungen ist insbesondere, auch in Travemünde die ökologische Verkehrswende voranzutreiben und die Aufenthaltsqualität vor Ort („sanfter Tourismus“) zu verbessern, indem prioritär verbesserte Anreize und Infrastruktur für die Verkehrsträger des Verkehrsverbundes (Fußgänger*innen, Fahrradfahrende, ÖPNV) geschaffen werden.

1. Eine zweite Haupteinfahrt Travemündes wird nicht geplant. Ziel und Aufgabe der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist, das Volumen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und bis 2030 auf andere Verkehrsträger umzuleiten, um die Notwendigkeit einer zweiten Haupteinfahrt zu verhindern. Wesentlicher Bestandteil dieser Maßnahmen sind:
 - a. Konzeptionierung der neuen Siedlung „Teutendorfer Weg“ als weitgehend autofreies Wohnquartier (angelehnt an Vorbilder wie Weißenburgsiedlung in Münster und Vauban in Freiburg).
 - b. Einrichtung von Park & Ride-Infrastruktur (insbesondere in Stoßzeiten) mit Außenparkplätzen am Ortsrand, z.B. Dreilingsberg und Howingsbrook, und moderner Anschlussmobilität (siehe Punkte 2 und 4).
2. Der ÖPNV in Travemünde wird ausgebaut und seine Attraktivität gesteigert. Hierzu werden insbesondere folgende Maßnahmen durchgeführt:

- a. Tariflicher Anschluss der Priwall-Fähre an den ÖPNV, so dass der Fahrpreis in der Zone Travemünde enthalten ist, inklusive kostenloser Fahrradmitnahme.
 - b. Einrichtung eines kostenfreien Shuttle-Verkehrs (mit sehr hoher Frequenz in Stoßzeiten) zwischen Außenparkplätzen und Hauptstrand.
 - c. Sukzessive Umrüstung der Fähren auf alternative Antriebe (Elektro-Antrieb oder Brennstoffzelle).
 - d. Verbesserung des Busnetzes, insbesondere durch:
 - i. Ausweitung der Busverbindung zwischen Travemünde und Lübeck von ca. 23.30 Uhr bis ca. 4 Uhr (Linien 30/31/40).
 - ii. Deutliche Steigerung der Taktung der Busse innerhalb Travemündes (Linien 35/38).
 - iii. Ergänzung des Schnellbusses zwischen Lübeck und Travemünde um Linien mit zusätzlichen Haltestellen.
3. Die Parkpaletten auf den Parkplätzen Lotsenberg und Godewind werden, soweit noch kein Baurecht besteht, nicht gebaut. Sie würden zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bis ins Zentrum von Travemünde führen und Architektur, Ästhetik und Aufenthaltsqualität des Seebades beeinträchtigen. Zudem erscheint eine Finanzierung durch private Betreiber nicht gesichert. Analog zu 1) ist die Nachfrage nach Parkplätzen durch zunehmende Nutzung des Verkehrsverbundes und ggf. durch einen Shuttle-Service zu reduzieren.
4. Innovative Zukunftstechnologien werden im Mobilitätskonzept durch gezielte Maßnahmen gefördert. Hierzu zählen:
- a. Integration Travemündes in ein in Lübeck zu installierendes Fahrrad-(VO/2017/05069) und E-Scooterverleihsystem.
 - b. Ausweitung von Ride-Sharing-Diensten nach Travemünde (z.B. Lümo in Lübeck oder e.GO Mover auf Sylt), insbesondere zu den Stoßzeiten.
 - c. Ausbau des Radwegenetzes für gemeinsame Nutzung mit E-Rollern.
5. Zum Ausbau der Fußweg- und Fahrradinfrastruktur und zur Förderung des Fahrradfahrens und der Fußgänger*innen werden folgende Maßnahmen durchgeführt:
- a. Der Moorredder wird in östlicher Fahrtrichtung zur Einbahnstraße für KFZ/LKW. Zudem werden dort die Fahrradstreifen auf jeweils 2m verbreitet und baulich von der Straße getrennt.
 - b. Der Steenkamp wird zwischen Moorredder und Howingsbrook in nördlicher Fahrtrichtung zur Einbahnstraße.
 - c. Der Radverkehrsstreifen auf dem Gneversdorfer Weg Richtung Süden verläuft durchgängig auf der Fahrbahn und wird baulich durch Überfahrhemmnisse abgetrennt. Hierzu wird die Verkehrsinsel auf Höhe des Penny-Supermarktes entfernt.
 - d. Der Kowitzberg bekommt einen durchgängigen Fuß- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird reduziert.
 - e. Der Fahrradweg am Ende der Travemünder Landstr. Richtung Süden wird durchgängig ausgebaut und wird baulich durch Überfahrhemmnisse abgetrennt.
 - f. Die folgenden Wege werden landschaftsadäquat mit einem fahrradfreundlichen Belag ausgebaut:
 - i. Entlang der ehemaligen Bahnstrecke parallel des Steenkamps.
 - ii. Von An der Bäk zum Dreilingsberg/Gneversdorfer Weg.
 - iii. Vom Steenkamp bis Lembkestr./Kowitzberg.
 - g. Die unfallträchtige Kreuzung Ivendorfer Landstr./Teutendorfer Weg wird durch geeignete Maßnahmen sicherer gemacht.

- h. Der Ostseeküstenradweg wird über die Kurgartenstr. geführt und eine baulich von der Straße getrennte Verbindung zur Kaiserallee geschaffen.
 - i. Die Eisenbahnquerung in der Rose wird für KFZ/LKW gesperrt.
 - j. Die Einfahrt in den Mühlenberg vom Gneversdorfer Weg wird für KFZ/LKW gesperrt.
6. Der geplante Überlaufparkplatz Dreilingsberg wird zum Außenparkplatz ausgebaut und erhält eine Zufahrt über den Gneversdorfer Weg.
 7. Vor dem Hintergrund des hohen Durchschnittsalters der Travemünder Bevölkerung und zur Inklusion von Einheimischen und Tourist*innen sind zusätzliche Maßnahmen für Barrierefreiheit notwendig. Hierzu erstellt die Verwaltung bis Ende 2019 ein ergänzendes Nachtragskonzept.
 8. Der Priwall ist in ein „Mobilitätskonzept Travemünde“ einzubeziehen. Hierzu erstellt die Verwaltung bis Ende 2019 ein ergänzendes Nachtragskonzept.

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.1 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.1.1, 3.1.3 und 3.1.4 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Der Vorsitzende lässt über die Anträge und die Vorlage abstimmen.

Der Vorsitzende lässt über den Änderungsantrag abstimmen

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 4 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag: 8 Stimmen

Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Änderungsantrag mehrheitlich ab.

zu 3.1.3 Änderungsantrag des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen) zu VO/2019/07291: "Mobilitätskonzept Travemünde" Vorlage: VO/2019/07291-04

Änderungsantrag:

1. Das Mobilitätskonzept wird als Teil eines Gesamtverkehrsplanes für Travemünde zur Kenntnis genommen.
2. Der Bürgermeister wird beauftragt, den Gesamtverkehrsplan mit hoher zeitlicher Priorität weiterzuentwickeln, und zwar durch Einbeziehung ergänzender und übergreifender mittel- und langfristiger Entwicklungsziele, um letztlich zu einem zukunftsorientierten Gesamtverkehrsplan für Travemünde gem. Bürgerschaftsbeschluss von 2015 (VO/2015/02384) zu kommen. Wichtigster Bestandteil des Gesamtverkehrsplans ist dabei eine strategisch-konzeptionelle Ebene bis 2030 mit Zielen und Maßnahmen, die geeignet sind in Travemünde die notwendige Verkehrswende zugunsten einer nachhaltigen urbanen Mobilität herbeizuführen, die sowohl den Bedürfnissen der BürgerInnen Travemündes, der Travemünder Wirtschaft als auch der Touristen entspricht.

3. Wesentlicher Teil eines Gesamtverkehrsplans wird die Erstellung eines strategischen Konzeptes zur Reduzierung des PKW-Verkehrs sein. Dafür wird die Beteiligungsform einer beratenden Arbeitsgruppe vorgeschlagen (AG Verkehrswende). Die Arbeitsgruppe tagt grundsätzlich öffentlich.
4. Die im Mobilitätskonzept angeführten Einzelmaßnahmen sind an den Zielen des Gesamtverkehrsplanes auszurichten. Bis dahin sind ausschließlich Maßnahmen umzusetzen, die notwendig sind, um die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit des Verkehrs aufrechtzuerhalten.
5. Der Bürgermeister wird beauftragt, vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen.

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.1 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.1.1, 3.1.2 und 3.1.4 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Der Vorsitzende lässt über den Änderungsantrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 2 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag: 8 Stimmen

Enthaltungen: 4 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Änderungsantrag mehrheitlich ab.

**zu 3.1.4 Christopher Lötsch (CDU) und Ulrich Pluschkell (SPD): Antrag zum Mobilitätskonzept Travemünde
Vorlage: VO/2019/08053**

Antrag:

Der Bauausschuss möge beschließen:

1. Die Bauausschuss nimmt das von der Verwaltung vorgelegte „Mobilitätskonzept Travemünde“ incl. Anlagen zur Kenntnis.
2. Der Maßnahmenkatalog für verkehrliche Maßnahmen im Stadtteil Travemünde ist zu überarbeiten nach Maßgabe folgender Vorgaben:
 - a) Die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung (Ziffer 1.2 des Maßnahmenkatalogs) über die Straßen „Am Dreilingsberg“ ist räumlich großzügiger und unter Einplanung von Radwegen oder Schutzstreifen vom Gneversdorfer Weg in die Neue Teutendorfer Siedlung anzulegen.

Über den Maßnahmenkatalog hinaus ist zu berichten, warum eine Erschließung über eine neu anzulegende Zufahrtsstraße nördlich des bestehenden Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ oder über eine Verlängerung des Howingsbrook in westlicher Richtung über die B75 hinweg nicht in Betracht gezogen wurde.

- b) Die Ampellösung Vogteistr./Gneversdorfer Weg (Ziffer 1.3) ist unverzüglich umzusetzen, nicht erst 2023.
- c) Die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. (Ziffer 1.4) ist von drei auf zwei Fahrspuren (eine ortseinwärts, eine ortsauswärts) zu reduzieren.

In jedem Fall muß mit Rücksicht auf die bevorstehenden Bauarbeiten am Baggersand und am Fischereihafen eine Lösung unverzüglich erfolgen, nicht erst ab 2025, um bestehende Gefahren insbesondere für Radfahrer während der anstehenden Bauphase zu minimieren.

- d) Die Einführung von Anwohnerparkzonen (Ziffern 2.4 und 2.5) wird begrüßt, allerdings ist darzustellen, wo ausreichend Parkzonen für Strand- und Grünstrandbesucher eingerichtet werden sollen.
- e) Die Führung des Radverkehrs auf dem Baggersand im Mischverkehr (Ziffer 2.6) begegnet angesichts der anstehenden Baustellenverkehre am Fischereihafen und am Baggersand gravierenden Sicherheitsbedenken und ist zu überprüfen.
- f) Der vorgesehene Schutzstreifen / Radweg im Teutendorfer Weg (Ziffer 2.7) ist entlang der Straße nach Warnsdorf fortzuführen bis zum Anschluss an den Ostholsteiner Radweg in diese Richtung, jedoch nachrangig der Lösung der Radwegeproblematik im Gneversdorfer Weg.
- g) Die vorgesehenen Schutzstreifen im Moorredder (Ziffer 2.8) und in der Außenallee (Ziffer 2.9) werden zurückgestellt zugunsten einer vordringlich umzusetzenden Lösung der Radwegeproblematik im Gneversdorfer Weg, wo der derzeit vorhandene ortseinwärts führende Schutzstreifen an mehreren Stellen gefährlich verengt und ausgesetzt wird. Diese Problematik ist umgehend aufzugreifen. Der vorgesehene Zeitrahmen bis 2025 ist inakzeptabel.
- h) Der Fahrradweg an der Außenallee (Ziffer 2.9) ist entlang des Brüggmanngarten zu Lasten desselben als vom Fußweg getrennter Radweg weiterzuführen. Ob hier ein Schutzstreifen auch auf der in Richtung Vorderreihe führenden Fahrtrichtung unbedingt erforderlich ist, wird zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen sein.
- i) Die Parkpaletten am Lotsenberg (Ziffer 3.1) und am Godewind (Ziffer 3.2) werden umgehend errichtet, entsprechend dem Bürgerschaftsbeschluss zum Verkauf von Teilen des ehemaligen Parkplatzes Fahrenberg. Die Arbeiten am Parkplatz Leuchtenfeld werden umgesetzt nach Errichtung vorgenannter Parkpaletten.
- j) Die bestehende verkehrsrechtliche Situation im Steenkamp bleibt erhalten. Es werden keine weiteren Halteverbote (Ziffer 2.4) zur Ermöglichung von Ausweichstellen eingerichtet. Die Umgestaltung des Ortseingangsbereiches am Steenkamp Ziffer (4.3) wird für nicht für notwendig gehalten. Der Radweg von Travemünde über Brodten nach Niendorf wird ausgebaut, wofür teilweise auch die alte Eisenbahntrasse genutzt werden kann. Ein Konzept hierfür ist zu entwickeln und dessen Einarbeitung in das Mobilitätskonzept zu veranlassen.
- k) Eine Erlaubnis für Radfahrer, den Nordlandring und den Strandweg (Ziffer 2.11) auch entgegen der Fahrtrichtung befahren zu dürfen, wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Im Falle des Nordlandringes ist deutlicher hinzuweisen auf den vorhandenen Weg durch den Park hinter der Dänemark-/Schwedenstraße zwischen Moorredder und Nordmeerstraße.

Im Mobilitätskonzept bisher nicht erwähnt, aus Sicht der antragstellenden Fraktionen aber geboten erscheinen folgende weitere Ergänzungen des Maßnahmenkataloges:

- l) Die Einmündung des Kowitzberg in den Steenkamp ist auszuweiten.
- m) In ganz Travemünde wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h eingeführt - mit Ausnahme des Gneversdorfer Weges bis zu zur Bahntrasse, der Straßen Moorredder, Howingsbrook, Wedenberg/Pfingstbusch, Ivendorfer Landstraße, Teutendorfer Weg, Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße.
- n) Die Verwaltung wird aufgefordert im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Einrichtung eines Shuttlebus-Verkehrs in Travemünde zeitnah zu prüfen, um eine Umsetzung ab der Saison 2020 vornehmen zu können.
- o) Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise ist zu prüfen.

3. Verkehrsversuche:

Der Bürgermeister wird beauftragt, kurzfristig in der Vorderreihe eine verkehrsberuhigte Zone auszuweisen. Zugleich sind in der Vorderreihe Schilder aufzustellen, die Radfahrer und Fußgänger zu gegenseitiger Rücksichtnahme auffordern. Kfz.-Lieferverkehr soll im Sommer jeweils vormittags bis 11:00 Uhr zulässig bleiben. Im Winter wird die Einschränkung aufgehoben. Diese Regelung soll probeweise für 2 Jahre gelten. Danach soll die Wirkung dieser Regelung evaluiert werden.

Der vorgeschlagene Absenkpoller in der St-Lorenz-Straße wird nicht eingebaut. Die Verbindung für den Anliegerverkehr in die Kurgartenstraße muss bei der favorisierten Lösung der verkehrsberuhigten Zone für die Vorderreihe erhalten bleiben.

4. Prüfaufträge:

Der Bürgermeister wird beauftragt,

- a) vertiefende Untersuchungen zur Realisierung einer leistungsfähigen zweiten Haupteinfahrt Travemündes für den Kfz-Verkehr zu veranlassen. Der dafür vorgesehene Zeitplan wird auf drei Jahre gestrafft;
- b) die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserallee und die Möglichkeiten des Verkehrsabflusses von den dort nunmehr anstelle des vorher vorhandenen Fahrstreifens zugelassenen Stellplätzen darzustellen;
- c) eine mögliche Trasse für einen künftig zu planenden Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel zu erarbeiten und vorzustellen.

Begründung:

Zu 2a)

Die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung (Ziffer 1.2 des Maßnahmenkatalogs) über die Straßen „Am Dreilingsberg“ wird als zu eng und unterdimensioniert gesehen, denn diese Straße soll nicht nur die einzige Zufahrt für ein Wohngebiet mit 500 Wohneinheiten bilden, sondern auch das Gewerbegebiet mit einer Praxisklinik und einem Altenheim bilden. Diese Erschließungsstraße und insbesondere die Abzweigung in den Gneversdorfer Weg/Moorredder ist großzügiger anzulegen als in dem vorgelegten Konzept vorgesehen.

Vorgezogen würde eine Erschließung über eine neu anzulegende Zufahrtsstraße nördlich des bestehenden Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ oder über eine Verlängerung des Howingsbrook in westlicher Richtung über die B75 hinweg. Denn dadurch würde nicht nur die Erschließung der Neuen Teutendorfer Siedlung verbessert, sondern es würde für die mittelfristige Planung auch bereits die Möglichkeit geschaffen für eine ggf. später zu erwägende Ausweitung des Gewerbegebietes „Am Dreilingsberg“ in Richtung Norden. Travemünder Betriebe, insbesondere Handwerksbetriebe, suchen bereits seit längerem geeignete Grundstücke für ihre Betriebe, um sich vor Ort entwickeln zu können. Das ist insbesondere an ihren derzeitigen Standorten im Gneversdorfer Weg, in der Kurgartenstr. und Vogteistr. nicht möglich und wird bei der im Konzept vorgesehenen weiteren Verkehrsberuhigung in diesen Straßen zusätzlich erschwert.

Zu 2b) und 2c)

Die Ampellösung Vogteistr./Gneversdorfer Weg (Ziffer 1.3) wird begrüßt, muss aber unverzüglich umgesetzt werden, nicht erst wie im Konzept vorgesehen in 2023. Die derzeitige Situation für Fußgänger, vor allem aber für Radfahrer im unteren Gneversdorfer Weg ist lebensgefährlich und bedarf der sofortigen Verbesserung, insbesondere in Ansehung des durch die Großbaustellen am Baggersand und am Fischereihafen bedingten verstärkten Lkw-Verkehrs in diesem Bereich.

Im Zusammenhang damit ist auch die Einmündung Gneversdorfer Weg/Torstr./Travemünder Landstr. (Ziffer 1.4) erneut zu überplanen. Die dort derzeit laut Konzept vorgesehenen Fahrbahnbreiten sind zu knapp bemessen, wiederum vor allem angesichts des in den kommenden Jahren besonders starken LKW-Verkehrs und angesichts des ebenfalls über diese Einmündung laufenden ÖPNVs.

Vorgezogen wird insbesondere eine Beschränkung auf 2 statt 3 Fahrspuren im Gneversdorfer Weg. Zwar wären hier für den Ortseingangsverkehr im Grundsatz eine Links- und eine Rechtsabbiegerspur wünschenswert. Aber wenn der Platz dafür nicht vorhanden ist, ist entsprechend anders zu disponieren.

Im Übrigen ist für die Sicherheit der Radfahrer gerade im unteren Gneversdorfer Weg unbedingt ein beidseitiger und ausreichend breiter Radweg geboten.

Zu 2d)

Die Einführung von Anwohnerparkzonen (Ziffern 2.4 und 2.5) wird begrüßt, da insbesondere in der Saison die Wohnstraßen im strandnahen Bereich regelmäßig zugeparkt sind, in einzelnen Straßen sogar in 2. Reihe.

Allerdings ist auch darzustellen, wo ausreichend Parkzonen für Strand- und Grünstrandbesucher eingerichtet werden sollen, denn gerade bei guten Sommerwetterlagen sind die einzig strandnahen Parkplätze am Backbord und am Kowitzberg regelmäßig überlastet. Die derzeitige Praxis, die Kaiserallee zur Einbahnstraße zu machen, um Strand- und Grünstrandbesuchern Parkraum in der Kaiserallee zu schaffen, wird kritisch betrachtet, zumal der Verkehrsfluss durch die Wohnstraßen problematisch ist.

Zu 2e)

Die Führung des Radverkehrs im Baggersand im Mischverkehr (Ziffer 2.6) begegnet angesichts der anstehenden Baustellenverkehre am Fischereihafen und am Baggersand gravierenden Sicherheitsbedenken und ist zu überprüfen.

Zu 2f)

Die vorgesehenen Schutzstreifen im Teutendorfer Weg (Ziffer 2.7) wird in Teilen der antragstellenden Fraktionen kritisch gesehen, da der Radverkehr auf dieser Straße im

Mischverkehr relativ problemlos läuft, jedenfalls unproblematischer als im Baggersand. Seit Jahren aber wird gefordert die Anbindung des an der Stadtgrenze bei Teutendorf in Richtung Warnsdorf endenden Ostholsteiner Radweges an einen durch die Teutendorfer Siedlung nach Travemünde hineinführenden Radweges. Diese Forderung wird wiederholt.

Zu 2g) und h)

Über die vorgesehenen Schutzstreifen im Moorredder und in der Außenallee mag nachgedacht werden, jedenfalls aber deutlich nachrangig nach einer Lösung für den Gneversdorfer Weg und dessen Einmündung in die Torstraße und die Travemünder Landstraße.

Von Teilen der antragstellenden Fraktionen wird insbesondere in der Außenallee ein Richtung Vorderreihe führender Schutzstreifen für entbehrlich gehalten. Dort ist straßenbegleitender Radweg vorhanden. Dieser ist zwar nur einseitig ausgebaut, aber ausreichend breit, dass er auch im Begegnungsverkehr befahren wird, und das seit Jahrzehnten. Allein entlang des Brügmanngarten wird er auf einem gemischten Geh-/Radweg geführt, was unglücklich ist. Hier wäre eine Trennung des Gehweges vom Radweg problemlos möglich durch Verbreiterung der Wegefläche zu Lasten der Fläche des Brügmanngarten.

In jedem Falle ist die Verbesserung der Radwegesituation in diesen Straßen deutlich nachrangig im Verhältnis zur Klärung des Radverkehrs im Gneversdorfer Weg, für den das Konzept einen Zeitrahmen bis 2025 vorsieht. Das ist ein deutlich zu langer Zeitraum für die Auflösung dieser Gefahrenquelle. Nicht zu vergessen ist, dass dieser Bereich Schulweg für Grundschulkinder ist und die hier bestehende Gefahr dringend entschärft werden muss.

Zu 2i)

Gefordert wird eine zeitnahe Realisierung der geplanten Parkpaletten am Lotsenberg (Ziffer 3.1) und am Godewind (Ziffer 3.2), deren Aufnahme in das Mobilitätskonzept ausdrücklich begrüßt wird. Begrüßt wird auch, dass vorgesehen ist, die geplanten Arbeiten am Parkplatz Leuchtenfeld unter Erhalt der – wenngleich reduzierten -Parkmöglichkeit dort erst umzusetzen nach Errichtung dieser Parkpaletten. Diese Priorisierung wird unterstützt.

Zu 2j)

Die Umgestaltung des Ortseingangsbereiches am Steenkamp wird nicht für notwendig gehalten. Gerade die starke Nutzung der Fahrbahn durch parkende Pkw bewirkt eine (funktionierende) Disziplinierung der Pkw-Fahrer und eine Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Ein Ausbau des Radweges von Niendorf über Brodten nach Travemünde hinein würde gleichwohl begrüßt. Der Radweg könnte über die alte Bahntrasse hinter dem Steenkamp bis nach Travemünde hinein verlängert werden, bei einer Asphaltierung sogar aufgewertet und sicherer gestaltet werden. Hier könnte auch ein direkter Durchstich durch die Wohnbebauung von diesem Radweg zur Schule am Meer hin erfolgen.

Zu 2k)

Die im Konzept vorgesehene Öffnung des Nordlandringes für Radfahrer entgegen den Fahrtrichtung der Einbahnstraße begegnet erheblichen Sicherheitsbedenken. Radfahrer, die nicht den Bogen des Nordlandringes ausfahren möchten, können problemlos durch den Weg im Park zwischen Moorredder und Nordmeerstraße die Dänemark und die Schwedenstraße von hinten erreichen. Das ist künftig besser auszuschildern.

Zu 2 l)

Die Einmündung des Kowitzberg in den Steenkamp ist zu eng, insbesondere in Ansehung des Umstandes, dass diese Kreuzung besonders häufig von Wohnmobilen genutzt wird wegen des Wohnmobilstellplatzes am Ende des Kowitzberg. Dadurch kommt es gerade in den Sommermonaten regelmäßig zu problematischen

Zu 2m)

Die Einführung eines Tempolimits von 30km/h in ganz Travemünde mit Ausnahme der genannten Haupterschließungsstraßen soll eine Verkehrsberuhigung im Ortsteil sicherstellen. Die genannten Straßen sind davon auszunehmen, um einen zügigen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Zu 3.)

Die sofortige Umwandlung der Vorderreihe in eine Fußgängerzone ist entbehrlich und würde dem Radverkehr in der Vorderreihe ausschließen, was keine Akzeptanz im Ort finden würde.

Eine zweijährige Versuchszeit mit der Ausweisung der Vorderreihe zur verkehrsberuhigten Zone sollte erweisen, ob diese Lösung praktikabel ist. Ggf. wäre sie fortzusetzen, andernfalls wäre dann über die von der Verwaltung favorisierte Fußgängerzonenvariante zu befinden.

Zu 4 a)

Eine leistungsfähige zweite Haupterschließung Travemündes für den Kfz-Verkehr ist dringend geboten, da mit eher mit einer Zu- als Abnahme des Kfz.-Verkehrs zu rechnen ist. Auch bei einer Sperrung - sei es unfallbedingt, sei es im Zuge von Instandsetzungsmaßnahmen - muß Travemünde erreichbar sein, was in den letzten beiden Sommern nur eingeschränkt möglich war.

Der dafür vorgesehene Zeitplan wird auf drei Jahre gestrafft.

Zu 4 b)

Die derzeitige die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserallee, die im Mobilitätskonzept noch nicht einmal skizziert worden war und recht übereilt eingerichtet wurde, befriedigt nicht. Sie sorgt insbesondere beim Verkehrsfluss zu erheblichen Behinderungen und Verkehrsstauungen in den Wohnstraßen.

Zu 4 c)

Langfristig ist ein Fahrradschnellweg von Travemünde bis zum Herrentunnel und von dort nach Lübeck zu bauen. Eine Trasse dafür sollte bereits jetzt ausfindig gemacht und im Zuge der anstehenden Maßnahmen freigehalten werden.

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.1 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.1.1 bis 3.1.3 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Der Vorsitzende lässt über den interfraktionellen Änderungsantrag abstimmen, mit der Zusage der Änderung zur Vorderreihe bis zur Bürgerschaftssitzung.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 9 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag: 1 Stimme
Enthaltungen: 4 Stimmen
Der Bauausschuss beschließt den Änderungsantrag mehrheitlich.

zu 3.2 Vorgaben Wettbewerb Schlachthof Vorlage: VO/2019/07765
--

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden diese Vorlage und der Änderungsantrag unter TOP 3.2.1 zusammen behandelt.
Die Diskussion ist unter diesem TOP wiedergegeben, die Abstimmungsergebnisse unter den jeweiligen TOP.

Herr Lüttke möchte wissen, ob die im Änderungsantrag aufgeführte Variante drei mit dem Investor abgesprochen sei.
Herr Lötsch bestätigt dies.

Herr Leber stellt fest, dass der Bedarf für neue Wohnbebauung auf jeden Fall vorhanden sei und sieht es als positiv, dass es einen konkreten Lösungsvorschlag gäbe.

Frau Hildebrand begrüßt es ebenfalls, dass die Politik endlich, auch wenn nur durch Kompromisse, Entscheidungen zu diesem Thema treffen wolle.

Herr Pluschke führt aus, dass der bisherige Stillstand durch ständig wechselnde politische Mehrheiten zustande gekommen sei, jetzt aber die Kooperation mit der CDU dazu führen werde, dass an der dortigen Stelle 250 Wohneinheiten entstehen werden, von denen 40% aus gefördertem Wohnraum bestünden.

Herr Dr. Flasbarth sieht es als kritisch an, dass dort ein weiterer Versorger angesiedelt werden solle, zumal im größeren Umfeld diverse Märkte bereits vorhanden seien. Seiner Meinung nach müsse auf den angespannten Lübecker Wohnungsmarkt reagiert werden.

Herr Dr. Brock appelliert, die bestehenden Rahmenbedingungen zu akzeptieren und hier Wohnraum zu schaffen.

Herr Ramcke spricht sich dafür aus, die von der Verwaltung vorgeschlagene Variante eins umzusetzen, in der mehr Wohnbau umgesetzt werden solle und weniger Verkaufsfläche.

Frau Koretzky thematisiert die städtebaulich verträgliche Umsetzbarkeit der zusätzlichen 120 Wohneinheiten bei Reduzierung des Einzelhandels um lediglich 150m². Bereits die derzeit angebotenen 130 Wohneinheiten seien aufgrund fehlender Erschließung in dieser Größenordnung vermutlich nur schwer umsetzbar.

Herr Lüttke führt aus, dass es notwendig sei, bis zur Entscheidung durch die Bürgerschaft, eine schriftliche Einverständniserklärung des Investors zur Variante drei vorliegen zu haben.

Herr Lötsch merkt an, dass bei der Variante drei mehr Wohneinheiten als bei der Variante zwei vorgesehen seien.

Frau Jansen erläutert, dass zu damaliger Zeit ein weiterer Nahversorger an der Stelle als problematisch dargestellt worden wäre und möchte wissen, warum jetzt dieser Wandel ent-

standen sei. Sie plädiere für Wohnungsbau und gegen Verkaufsflächen.

Herr Arfmann von der Initiative Broilingplatz, der vom Bauausschuss Rederecht eingeräumt bekommt, merkt an, dass Kaufland kein Nahversorger sei, sondern ein Fernversorger, der weitere Verkehre anziehen werde. Er moniert, dass diese Variante nicht mit der Initiative im Vorwege abgesprochen wurde. Seiner Meinung nach seien Wohnungen und Grünflächen besser als Verkaufsflächen.

Herr Pluschke erklärt, dass es besser sei, 250 Wohneinheiten zu realisieren, anstatt die Fläche weitere Jahre brach liegen zu lassen.

Herr Müller-Horn merkt an, dass es gute Gründe geben müsse, um vom fachlichen Rat der Verwaltung abzuweichen. Seiner Meinung nach wäre der lange jetzige Zustand der Fläche kein guter Grund. Er appelliert an die Politik, die vorgeschlagene Variante eins beizubehalten.

Herr Leber führt aus, dass die beiden Nahversorger, Kaufland und der geplante Markt An der Lohmühle 84, gute Chancen haben werden, da sich seiner Meinung nach die angebotenen Sortimentere unterscheiden. Die Bewohner im Quartier seien mit dem jetzigen ansässigen Markt wohl sehr unzufrieden. Sollte an dieser Stelle Kaufland eröffnen und der jetzige Rewe-Markt schließen, könne an dessen Stelle noch zusätzlicher Wohnungsbau entstehen.

Herr Dr. Flasbarth merkt an, dass er es sich nicht vorstellen könne, wie auf dem Dach des Nahversorgers die angedachten Wohneinheiten entstehen könnten.

Herr Lötsch erläutert, dass dies dann der städtebauliche Wettbewerb zeigen werde.

Herr Lüttke stellt folgenden Antrag:

Der Tagesordnungspunkt 3.2 Schlachthof wird vertagt bis der Investor eine Stellungnahme dem Bauausschuss gegenüber zu den Varianten abgegeben hat, und eine Stellungnahme für einen Verkauf des Geländes an die Stadt, bei in Aussichtsstellung eines Ersatzgeländes, vorliegt.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag von Herr Lüttke abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Antrag: 3 Stimmen
Gegen den Antrag: 10 Stimmen
Enthaltungen: 1 Stimme

Der Bauausschuss lehnt den Antrag von Herrn Lüttke mehrheitlich ab.

Der Vorsitzende lässt über den interfraktionellen Änderungsantrag der SPD und CDU unter TOP 3.2.1 abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 8 Stimmen
Gegen den Änderungsantrag: 6 Stimmen

Der Bauausschuss beschließt den Änderungsantrag mehrheitlich.

Der Bauausschuss empfiehlt der Bürgerschaft in geänderter Fassung zu beschließen.

Mit Beschluss des Änderungsantrages ist der Beschlussvorschlag unter TOP 3.2 abgelehnt.

**zu 3.2.1 Änderungsantrag des AM Ulrich Pluschkell (SPD) und AM Christopher Lötsch (CDU) zu VO/2019/07765 - Vorgaben Wettbewerb Schlachthof
Vorlage: VO/2019/08051**

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, einen Wettbewerb für das ehemalige Schlachthofareal und die direkt angrenzenden Bereiche entsprechend der Varianten 3 auszuloben.

Variante 3:

Es werden folgende Vorgaben für den Wettbewerb für das ehemalige Schlachthofareal beschlossen:

1. Integriertes, städtebauliche Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Vorgaben im Gebiet zwischen Matthäistraße, Schwartauer Allee, Karlstraße und Katharinenstraße
2. Entwicklung eines in Stufen entwickelbaren gemischt genutzten Quartiers, in dem auf dem ehemaligen Schlachthofareal sowohl Wohnen als auch Nahversorgung unter Integration der denkmalgeschützten Strukturen und Bauten stattfindet
3. Mindestens 250 Wohneinheiten, davon mindestens 40% geförderter Wohnraum
4. Verbrauchermarkt mit höchstens 2900 m² Verkaufsfläche inklusive Getränkemarkt und zuzüglich Konzessionäre (ca. 250 m²)
5. Nachnutzung des denkmalgeschützten Verwaltungsbaus und der Großviehschlachthalle
6. Städtebaulich verträgliche Verortung der Kfz-Stellplätze (z. B. Tiefgaragen, Parkpaletten) und der Warenanlieferung
7. Grünverbindung zwischen St. Lorenz Nord und Roddenkoppel, Naherholung
8. Konzeptionelle Einbindung der angrenzenden Bereiche
9. Energieeffiziente und klimafreundliche Bauweise und Versorgung

**Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Änderungsantrag und die Beschlussvorlage unter TOP 3.2 zusammen behandelt.
Die Diskussion ist unter dem TOP 3.2 wiedergegeben.**

Der Vorsitzende lässt über den Änderungsantrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 8 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag: 6 Stimmen

Der Bauausschuss beschließt den Änderungsantrag mehrheitlich.

zu 3.3 Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept Vorlage: VO/2019/07798

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden diese Vorlage und die Änderungsanträge unter TOP 3.3.1 bis 3.3.3 und der Überweisungsauftrag unter TOP 5.3.1 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter diesem TOP wiedergegeben, die Abstimmungsergebnisse unter den jeweiligen TOP.

Herr Ramcke erläutert, dass er den Antrag unter TOP 3.3.1 zurückziehe.

Herr Leber führt aus, dass es wichtig sei, die fundierten Ansätze der Verwaltung ernst zu nehmen und die Prioritätensetzung zu akzeptieren.

Herr Dr. Flasbarth sieht die zusammengetragenen Inhalte der diversen Veranstaltungen als getrübt an, wenn das aufgeführte Zeitfenster sich über 15 Jahre erstrecke. Er plädiert dafür, die verkehrlichen Maßnahmen schnellstmöglich durchzuführen und die örtlichen Gegebenheiten so zu belassen, wie sie seien.

Frau Hagen erläutert, dass es keine Verzögerungen bei der Abarbeitung des Konzeptes geben solle, allerdings sei eine gewisse Reihenfolge wichtig, da es nicht möglich sein werde, an verschiedensten Stellen in der Stadt gleichzeitig eine Umsetzung herbeizuführen. Frau Hagen plädiert dafür, den Rahmenplan nicht allein auf die verkehrlichen Belange zu reduzieren. Mobilität sei sicherlich ein wichtiger Aspekt dieser Fachplanung, aber nicht der einzige. Insbesondere die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität sei eine wesentliche Zielstellung des Rahmenplans. Insofern sei es von besonderer Bedeutung, dass die durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gewonnenen freien Flächen, zum Beispiel die in der Beckergrube, so gestaltet und in Nutzung genommen werden, dass der Mehrwert der verkehrlichen Maßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger erlebbar werde

Herr Pluschkell bedankt sich bei der Verwaltung für die Vorlage und ergänzt, dass der Änderungsantrag unter 3.3.2 lediglich eine Ergänzung zur Vorlage sei.

Herr Lüttke merkt an, dass es teilweise gegenläufige Forderungen seien, es aber wichtig sei, das Wohnen, die Wirtschaft und den Tourismus in gleicher Maßen zu berücksichtigen. Seiner Meinung nach sei es wichtig, den Verkehr so wenig wie möglich in der Innenstadt zu belassen und daher die Rippenstraßen teilweise verkehrlich umzudrehen, um so den Abfluss zu beschleunigen.

Herr Ramcke möchte wissen, ob es möglich sei, in dem Änderungsantrag zu TOP 3.3.2 die Punkte sieben und acht zu streichen.

Herr Lötsch erläutert, dass hiermit keine anderen Maßnahmen in den Stufen nach hinten verschoben werden sollen, sondern dass die Maßnahmen additiv zu sehen seien.

Frau Hagen führt aus, dass es der Verwaltung wichtig sei, die Stadtgrabenbrücke aus Aspekten der Verkehrssicherheit vorzuziehen. Die Verwaltung würde die Beibehaltung des Punktes sieben begrüßen.

Herr Dr. Brock regt an, dass es mehr Überwachungen, gerade am Wochenende gäben müsse, um das unerlaubte Einfahren in die Innenstadt zu unterbinden.

Herr Müller-Horn sieht es als wichtig an, gemäß seines Antrages unter TOP 3.3.3 die Meng-

straße als eine Einheit zu betrachten und nicht in zwei Abschnitten.

Frau Hagen weist darauf hin, dass die Baumaßnahmen in der unteren Mengstraße ein laufendes Projekt der EBL, der Stadtwerke Lübeck und der HL sei.

Herr Ramcke stellt den Antrag bei dem Änderungsantrag unter TOP 3.3.2, den Punkt 8 separat abzustimmen.

Der Bauausschuss stimmt diesem Antrag einstimmig zu.

Der Vorsitzende lässt über die Punkte 1 bis 7 und 9 des interfraktionellen Änderungsantrages der SPD und CDU unter TOP 3.3.2 abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag (1-7 und 9): 13 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag (1-7 und 9): 1 Stimme

Der Bauausschuss beschließt die Punkte 1 bis 7 und 9 des Änderungsantrages unter TOP 3.3.2 mehrheitlich.

Der Vorsitzende lässt über den Punkt 8 des interfraktionellen Änderungsantrages der SPD und CDU unter TOP 3.3.2 abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag (8): 8 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag (8): 5 Stimmen

Enthaltungen: 1 Stimme

Der Bauausschuss beschließt den Punkt 8 des Änderungsantrages unter TOP 3.3.2 mehrheitlich.

Herr Müller-Horn teilt mit, dass er seinen Änderungsantrag unter TOP 3.3.3 zurückziehe.

Der Vorsitzende lässt über die geänderte Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die geänderte Vorlage: 14 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig gemäß Beschlussvorschlag mit dem Inhalt des Änderungsantrages unter TOP 3.3.2 zu beschließen.

Beschluss:

1. Der Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die im Rahmenplan Innenstadt aufgestellten Ziele weiteren Planungen zugrunde zu legen.
3. Auf Basis des Stufenkonzeptes werden die erforderlichen Verfahren für die zur Zielerreichung entwickelten Maßnahmen und Projekte eingeleitet.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt für die beiden Schlüsselprojekte der ersten Stufe (Beckergrube und Rathaus-/Marienumfeld) städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerbe auszuloben.
5. Nach der Umsetzung der in Stufe 1 aufgeführten Projekte werden die Auswirkungen der Planung evaluiert und ggf. notwendige Anpassungen bzw. Ergänzungen vorgenommen und der Bürgerschaft vorgelegt.

Siehe hierzu auch den beschlossenen interfraktionellen Änderungsantrag unter TOP 3.3.2 (VO/2019/08050).

**zu 3.3.1 Änderungsantrag des Ausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2019/07798 - Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept
Vorlage: VO/2019/07885**

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.3 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.3.2 und 3.3.3 sowie 5.3.1 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Herr Ramcke teilt mit, dass er den Änderungsantrag zurückziehe.

**zu 3.3.2 Änderungsantrag des Ausschussmitgliedes Ulrich Pluschkell (SPD) und Christopher Lötsch (CDU) zu VO/2019/07798 - Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept
Vorlage: VO/2019/08050**

Antrag:

Die Beschlussvorlage VO/2019/07798 - Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wird wie folgt geändert:

1. Der Beschlussvorschlag wird in Punkt 3 ergänzt um den Zusatz „...und Projekte eingeleitet *in Übereinstimmung mit allen anderen gesamtstädtischen Planungen im Rahmen von LÜBECK über MORGEN*“.
2. Der Beschlussvorschlag wird in Punkt 4 ergänzt um die VO/2019/07718-01:
*„Die Lübecker Altstadt mit ihrer vielfältigen Nutzung muss für alle Menschen erreichbar bleiben. Um die Nutzungsmöglichkeiten zu verbessern, die Aufenthalts- und Lebensqualität zu erhöhen, soll der öffentliche Raum in der Altstadt neu geordnet werden.
Um die Umsetzbarkeit dieser Neuordnung an einem konkreten Beispiel praktisch zu prüfen, wird die obere Beckergrube im Rahmen eines Verkehrsversuchs für die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs und als Parkplatz gesperrt. Die Verwaltung wird gebeten, für den Modellversuch einen sinnvollen Zeitrahmen vorzuschlagen. Für den ÖPNV, Taxen, Fahrräder und e-Scooter soll die Durchfahrt weiter möglich sein. Die Durchfahrgeschwindigkeit darf 20 km/h nicht übersteigen. Der Straßenraum ist provisorisch entsprechend neu zu ordnen. Für die entfallenden Parkplätze sind Ersatzparkplätze nachzuweisen.
Der Bürgermeister wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass der Verkehrsversuch im 1. Quartal 2020 beginnt.“*
3. Im Punkt 5 des Beschlussvorschlags wird *„in Stufe 1“* gestrichen und wie folgt ergänzt:
„Die Evaluierung ist nach jedem umgesetztem Teilprojekt durchzuführen.“

4. Der Beschlussvorschlag wird um einen Punkt 6 - bislang VO/2019/ 07715-01 – wie folgt ergänzt:
„Der Bürgermeister wird gebeten ein Konzept vorzulegen, wie die in der Innenstadt eventuell wegfallenden Parkplätze ersetzt werden sollen. Ein Ergebnis ist bis September 2020 vorzulegen.“
5. Der Beschlussvorschlag wird um einen Punkt 7 wie folgt ergänzt:
„Der Bürgermeister wird beauftragt, den Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept zu ergänzen durch ein Konzept „Lübecker Altstadt: klimaneutrales Weltkulturerbe“ und hierfür über einen offenen Bürgerdialog geeignete Ziele zu definieren. Ein Ergebnis ist bis September 2021 vorzulegen.“
6. Der Beschlussvorschlag wird um einen Punkt 8 - bislang VO/2019/ 07717 - wie folgt ergänzt:
„Der Bürgermeister wird beauftragt, die Kosten für die Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe spätestens zum Juni 2020 zu beziffern und der Lübecker Bürgerschaft vorzulegen. Die Kostenschätzung soll aufzeigen, welche Beträge bei der Realisierung des Rahmenplanes auf den Haushalt der Stadt zukommen und welche Beträge ggf. durch Fördergelder abgedeckt werden können. Dabei soll ersichtlich sein, aus welchen Fördertöpfen die entsprechenden Mittel eingeworben werden können. Hier sind die eventuell neu zu schaffenden Parkplätze mit einzubeziehen.“
7. Das Projekt Stadtgrabenbrücke wird von Stufe 2 nach Stufe 1 vorgezogen. Im Haushalt 2020 sind hierfür ausreichend Planungsmittel bereitzustellen. Im Gegenzug wird das Projekt Holstenstraße von Stufe 1 nach Stufe 2 verschoben.
8. Das Projekt Pferdemarkt/Parade wird von Stufe 3 nach Stufe 2 vorgezogen. Im Gegenzug wird das Projekt Pergamentmachergang von Stufe 2 nach Stufe 3 verschoben.
9. Das Projekt Wahnstraße/Krähenstraße wird in Stufe 2 zum Schlüsselprojekt für die städtebauliche Rückgewinnung von Lebens- und Freiraum in einem innerstädtischen Wohnviertel.

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.3 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.3.1 und 3.3.2 sowie 5.3.1 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Herr Ramcke stellt den Antrag, den Punkt 8 separat abzustimmen.

Der Bauausschuss stimmt diesem Antrag einstimmig zu.

Der Vorsitzende lässt über die Punkte 1 bis 7 und 9 abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag (1-7 und 9): 13 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag (1-7 und 9): 1 Stimme

Der Bauausschuss beschließt die Punkte 1 bis 7 und 9 mehrheitlich.

Der Vorsitzende lässt über den Punkt 8 abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag (8): 8 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag (8): 5 Stimmen
Enthaltungen: 1 Stimme
Der Bauausschuss beschließt den Punkt 8 mehrheitlich.

**zu 3.3.3 Die Unabhängigen: Änderungsantrag des AM Frank Müller-Horn: Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept
Vorlage: VO/2019/07798-01**

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag, die Beschlussvorlage unter TOP 3.3 sowie die dazugehörigen weiteren Anträge unter TOP 3.3.1 und 3.3.2 sowie 5.3.1 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.1 wiedergegeben.

Herr Müller-Horn teilt mit, dass er den Änderungsantrag zurückziehe.

**zu 3.4 Übertragung der Erschließung des Bebauungsplangebietes "22.04.00 - Buntekuh/Pinassenweg" auf Dritte durch Vertrag
Vorlage: VO/2019/07883**

Der Vorsitzende lässt über die Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die Vorlage: 14 Stimmen

Der Bauausschuss beschließt die Vorlage einstimmig..

Beschluss:

Die Erschließung des Bebauungsplangebiets „22.04.00 Buntekuh/Pinassenweg“ wird durch Vertrag auf die „Hanseatische Immobilien Treuhand GmbH + Co.“ übertragen.

**zu 3.5 Freigabe zur Fortsetzung des Projektes "Berufsschulzentrum Georg-Kerschensteiner-Straße, Sanierung Brandschutz und LED-Beleuchtung, Georg-Kerschensteiner-Straße 25-29 in 23554 Lübeck, aufgrund einer Überschreitung der Projektkosten von >175.000 EUR des veranschlagten Gesamtbudgets
Vorlage: VO/2019/07934**

Herr Ramcke möchte wissen, warum auf einmal, anstelle der geplanten 14 Brandschutztüren, nun 37 Türen benötigt werden.

Herr Bunk erläutert, dass sich im Laufe des Prozesses herausgestellt habe, dass noch weite-

re Türen auszuwechseln seien. Es könne sich hierbei um eine fehlerhafte Einschätzung des Fachplaners über den Zustand der Türen zum Zeitpunkt der Erstellung der EW-Bau handeln.

Nachträgliche Erläuterung zur Niederschrift:

Die Ausschreibung zu Metallbau / Türen wurde auf Grundlage einer Massenermittlung und Kostenschätzung vom Ersteller des Brandschutzkonzeptes vorgenommen. Diese Kostenschätzung ist 2016 im Rahmen von Ortsbegehungen ermittelt und der damalige Zustand beurteilt worden. Die zugehörige Begehungs-niederschrift vom 05.07.2019 wurde Teil der Bauantragsunterlagen / der Baugenehmigung.

Die ausführende Firma des Gewerkes Metallbau / Türen hat zur Montageplanung in 2019 eine aktuelle, technische Bewertung zur Umsetzbarkeit der geplanten Ertüchtigungen von Türen vorgelegt. Dabei wurde von dem Fachbetrieb festgestellt und vom GMHL nach örtliche Prüfung bestätigt, dass zum Teil der schlechtere Zustand der Türen gegenüber dem Zeitpunkt von „Planung und Ausschreibung“ eine Reparatur nicht mehr zulässt und auch die Möglichkeiten der Reparatur vom Planer fachlich zu positiv gegenüber der Bewertung und Begründung des Fachbetriebes eingeschätzt wurde.

Entsprechend kommt zu einer Massenmehrung und Mehrkosten.

Der Vorsitzende lässt über die Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die Vorlage: 14 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig gemäß Beschlussvorschlag zu beschließen.

Beschluss:

Die Baumaßnahmen am Hauptgebäude des Berufsschulzentrums Georg-Kerschensteiner-Straße werden mit Mehrkosten von 250.000,- EUR fortgesetzt. Die Projektgesamtkosten (PSK 111029 311 7851000) in Höhe von 4.977.000,- EUR werden um weitere 250.000,- EUR aufgestockt.

Die haushaltsmäßige Ordnung der voraussichtlichen Mehrauszahlungen in Höhe von 250.000,- EUR ist im Haushaltsplan 2019 und 2020 herzustellen. Die Kostendeckung ist durch Mittelübertragung aus dem PSK 111029 002 7851000R (Verwaltungsgebäude Mühlendamm, Brandschutzmaßnahmen) in Höhe von 250.000,- EUR gegeben.

**zu 3.6 Außerplanmäßige Bewilligung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2019 für das Projekt Albert-Schweitzer-Schule
Vorlage: VO/2019/07940**

Der Vorsitzende lässt über die Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die Vorlage: 14 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig gemäß Beschlussvorschlag zu beschließen.

Beschluss:

Im Haushaltsjahr 2019 wird für das Projekt „Albert-Schweitzer-Schule/Umbau/Erweiterung“ – Produktsachkonto 111029.269.7851 Gebäudemanagement – eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.350.000,- EUR zu Lasten des Haushaltsjahres 2020 gem. § 95 f Abs. 1 GO SH außerplanmäßig zur Verfügung gestellt.

Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 111029.353.7851 Gebäudemanagement - „Trave GGS Kirchplatz 7 - Grundinstandsetzung“ in Höhe von 1.200.000,- EUR und aus dem Produktsachkonto 552001.554.7851 Lübeck Port Authority - „Skandikai, Bau von 2 Papierhallen“ in Höhe von 1.150.000,- EUR.

zu 3.7 Richtungsentscheidung für das weitere Vorgehen beim Parkhaus Holstentor Vorlage: VO/2019/07944

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden diese Vorlage und der Änderungsantrag unter TOP 3.7.1 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter diesem TOP wiedergegeben, die Abstimmungsergebnisse unter den jeweiligen TOP.

Herr Ramcke möchte wissen, wie sinnvoll aus städtebaulicher Sicht die Erstellung eines größer gefassten B-Planes (ab Deutscher Bundesbank) sei.

Herr Schröder führt aus, dass es ggf. sinnvoll sein könne, einen B-Plan zu realisieren.

Frau Hagen führt aus, dass es aus Sicht der Verwaltung notwendig gewesen sei, hier frühzeitig die Einbindung der Politik zu bewirken, so dass eine grobe Richtung zum weiteren Vorgehen festgelegt werden könne. Aus jetziger Sicht sei eine Sanierung am Bestand unwirtschaftlich, und es bestehe akuter Handlungsbedarf.

Herr Ramcke möchte wissen, ob es auch eine Option sei, dass Parkhaus an einer anderen Stelle zu errichten.

Frau Hagen verweist in diesem Zusammenhang auf den bestehenden Prüfauftrag zum Bau einer Mehrzweckhalle.

Herr Dr. Bruns von der KWL erläutert, dass die durchschnittliche Auslastung des Parkhauses bei 30% läge, was relativ niedrig sei. Das Parkhaus habe an sieben Tagen in der Woche 24 Stunden geöffnet. Bei der errechneten Auslastung sei die Öffnung rund um die Uhr mit eingeflossen, führt Herr Dr. Bruns aus. Er merkt an, dass das Parkhaus am Holstentor das einzige der städtischen Parkhäuser sei, welches wirtschaftlich betrieben werden könne. Die Auslastung im Zeitraum von Montag bis Samstag zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr läge bei rund 50%. Herr Dr. Bruns sagt zu, diese Zahlen der Belegung der Niederschrift beizufügen (siehe Anlage). Die Mieter der Dauerparkplätze seien bei diesen Zahlen nicht berücksichtigt.

Herr Lötsch führt aus, dass es eine falsche Lösung wäre, dieses Parkhaus in dieser guten städtischen Randlage zu schließen, zumal geplant werde, den Verkehr aus der Innenstadt heraus zu halten.

Herr Lötsch stellt für die CDU-Fraktion folgenden interfraktionellen Antrag zusammen mit der SPD-Fraktion:

Wenn das Parkhaus am Holstentor nicht saniert werden könne, wird an gleicher Stelle ein Parkhaus – wenn möglich als Neubausystemparkhaus - mit 525 Stellplätzen errichtet.

Herr Müller-Horn stimmt ebenfalls zu, dass an gleicher Stelle ein Parkhaus mit der gleichen Kapazität erreicht werden müsse.

Herr Lutzkat merkt an, dass bei der Anlage in der Vorlage die Variante B mit Stellplatzbreiten von 2,50m anstelle 2,30m geändert werden müsse, um den aktuellen Standard zu erzielen.

Anmerkung zur Niederschrift: Gemäß Schätzung der KWL würde dies die Anzahl der Stellplätze von 525 auf ca. 480 verringern (siehe Anlage 2 der Vorlage).

Herr Wienck führt aus, dass an dem dortigen Standort dann auch der gewünschte Bau der Musikhochschule realisiert werden könne.

Herr Toll erwähnt, dass die in dem interfraktionellen Antrag erwähnte Variante zwischen den vorgeschlagenen Varianten B und E liegen würde und kostenmäßig noch nicht erfasst sei. Außerdem müsse bei 525 Stellplätzen auch wieder in die Tiefe gebaut werden was bei einem Systemparkhaus zunächst nicht vorgesehen sei.

Herr Lüttke möchte wissen, wie hoch die Wirtschaftlichkeit sei und schlägt vor, das Gelände für Wohnungsbau zu nutzen. Er möchte auch wissen, ob die 120 Dauerparker ihren Wohnort auf der Altstadtinsel haben oder diesen Platz nur nutzen, weil sich ihr Arbeitsplatz im Umfeld des Parkhauses befände.

Frau Hildebrand erwähnt, dass es wichtig sei, auch Parkmöglichkeiten für Touristen am Altstadtrand zur Verfügung zu stellen.

Herr Vorkamp regt an, auch einen Standort an der westlichen Stadtgrenze zu prüfen, wo auch Stellplatzbedürfnisse vorlägen. Ein Ersatzneubau sei wichtig, aber der Standort müsse genau geprüft werden, dazu wäre es wünschenswert zu wissen, wie hoch der Auslastungsgrad bei den Parkplätzen auf der mittleren Wallhalbinsel sei.

Der Vorsitzende lässt über den in der Sitzung gestellten interfraktionellen Antrag der CDU und SPD abstimmen (*Wenn das Parkhaus am Holstentor nicht saniert werden könne, wird an gleicher Stelle ein Parkhaus – wenn möglich als Neubausystemparkhaus - mit 525 Stellplätzen errichtet.*), erweitert um den Satz: „Die Stellplatzbreite soll dann 2,50m betragen“.

Abstimmungsergebnis:

Für den Antrag: 9 Stimmen

Gegen den Antrag: 5 Stimmen

Der Bauausschuss stimmt dem interfraktionellen Antrag mehrheitlich zu.

Der Bauausschuss empfiehlt mehrheitlich die Vorlage in geänderter Form zu beschließen.

**zu 3.7.1 AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Änderungsantrag zu VO/2019/07944: Richtungsentscheidung für das weitere Vorgehen beim Parkhaus Holstentor
Vorlage: VO/2019/08056**

Antrag:

Die Beschlussvorlage wird zurückgestellt. Der Fachbereich 610.3 Altstadt wird um eine Einschätzung hinsichtlich der Bedeutung des Parkhauses am Holstentor für die Realisierung des Rahmenplanes Innenstadt mit Mobilitätskonzept gebeten.

Wie bereits unter TOP 1.2 festgelegt, werden dieser Antrag und die Beschlussvorlage unter TOP 3.7 zusammen behandelt.

Die Diskussion ist unter dem TOP 3.7 wiedergegeben.

Der Vorsitzende lässt über den Änderungsantrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Änderungsantrag: 6 Stimmen

Gegen den Änderungsantrag: 8 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Änderungsantrag mehrheitlich ab.

zu 4 Mitteilungen und Berichte

zu 4.1 Mitteilungen des Vorsitzenden

zu 4.2 Sonstige Mitteilungen und Berichte

**zu 4.2.1 Mündliche Mitteilung (5.660):
Verkehrsversuch: Änderung der Verkehrsführung in der Kaiserallee in Travemünde**

Herr Johannsen berichtet, dass im Anschluss an die Travemünder Woche, auch auf Anraten der Polizei, die Kaiserallee in Travemünde als Versuch bis Oktober 2019 als Einbahnstraße eingerichtet worden sei. Ein Grund hierfür waren diverse Falschparker und dadurch notwendige Abschleppungen. Herr Johannsen berichtet auch von positivem Feedback der dortigen Bewohner.

Frau Haltern möchte wissen, ob es nun in den angrenzenden, ebenfalls engen Straßen, zum Beispiel im Strandweg zu Behinderungen käme, da dort nun mehr Verkehr entstünde.

Herr Johannsen erläutert, dass es nun zwei mögliche Abfahrten von dort gäbe, welche aber auch schon vorher sehr stark frequentiert worden seien, da an der Stelle Parkmöglichkeiten vorhanden wären. Darüber hinaus wird der Versuch auch von der Polizei begleitet und beobachtet.

Herr Dr. Brock möchte wissen, warum die Polizei nicht weiter abschleppen lasse, wenn dort

illegal geparkt werde, anstelle auf diese Verstöße mit der Änderung der Verkehrsführung zu reagieren.

Herr Lötsch möchte wissen, wie der Verkehrsversuch von der Verwaltung begleitet werde. Herr Johannsen erläutert, dass es keine direkten Beobachtungen (z.B. Zählungen) der Verwaltung gäbe und ergänzt, dass das Budget der Polizei erschöpft sei, da diese die Abschleppkosten im Voraus entrichten müsse.

Der Bauausschuss nimmt die mündliche Mitteilung zur Kenntnis.

**zu 4.2.2 Mündliche Mitteilung:
Aktueller Sachstand Drehbrückenplatz**

Frau Hagen berichtet zum Sachstand am Drehbrückenplatz, dass es hier keinen Baustopp gegeben habe und auch keine Mehrkosten, und dass der Platz noch 2019 fertiggestellt sein werde. Weitere Einzelheiten hierzu würde es am 17.09.2019 bei der Stadtteilkonferenz Innenstadt geben.

Der Bauausschuss nimmt die mündliche Mitteilung zur Kenntnis.

zu 4.3 Ankündigung von Öffentlichkeitsbeteiligung

zu 4.4 Mitteilungen zum Beginn von Ausschreibungen

zu 4.5 Eilentscheidungen des Bürgermeisters

zu 5 Anfragen, Anregungen, Anträge und Verschiedenes

zu 5.1 Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen

zu 5.1.1 Antwort auf eine Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zum baulichen Zustand der kommunalen Parkhäuser Vorlage: VO/2019/07954

Anlass:

Mit VO/2019/07753 stellte AM Thomas-Markus Leber (FDP) im Bauausschuss am 03.06.2019 eine Anfrage zum baulichen Zustand der kommunalen Parkhäuser.

Anfrage:

Wie ist es wirklich um den Zustand der kommunalen Parkhäuser bestellt?

Antwort:

2017 gab es umfangreiche Untersuchungen zum baulichen Zustand dieser Parkhäuser sowie einen entsprechenden Untersuchungsbericht. Vorgeschlagen wurde ein umfangreicher Sanierungsplan.

Anfragen:

Was wurde davon bislang umgesetzt? Was ist für die nächste Zeit geplant?

Gibt es auch entsprechende Erkenntnisse zum Zustand der privaten Parkhäuser in der Innenstadt?

Wie will man perspektivisch mit dem Problem umgehen?

Antworten

Die Hansestadt Lübeck hat für die drei Parkhäuser Burgtor, Falkenstraße und Holstentor die KWL GmbH mit dem Betrieb beauftragt. Die Antworten auf die Fragen können daher den Ausführungen der KWL entnommen werden, die dieser Vorlage als Anlage beigefügt sind.

Beim Parkhaus Holstentor besteht dringender Handlungsbedarf. Dieser wird mit der Vorlage VO/2019/07944 dargelegt.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

zu 5.1.2 Weitere Antworten auf Anfragen aus vorangegangenen Sitzungen

5.1.2 Planfeststellung Bahn Lübeck – Bad Kleinen (Frau Mählenhoff) – 5.610

TOP 5.2.11 am 04.03.2019

Frau Mählenhoff möchte wissen, ob im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der DB Strecke Lübeck – Bad Kleinen auch die Hansestadt Lübeck betroffen sei.

Zwischenantwort:

Frau Hagen erläutert, dass ihrer Meinung nach hier auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck zwei Brückenbauwerke betroffen seien. Eine detaillierte Antwort werde aber noch nachgereicht.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Die Strecke Lübeck – Bad Kleinen ist Bestandteil der Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin und wird künftig umfangreich modernisiert. In diesem Zusammenhang wird eine Oberleitungsanlage zwischen Lübeck und Bad Kleinen errichtet. Ebenfalls werden die signaltechnischen Anlagen durch digitale Stellwerkstechnik ersetzt. Der Streckenausbau ist im November 2018 im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als Vorhaben des „Potenziellen Bedarfes“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgerückt. Weitere bauliche Maßnahmen werden dann voraussichtlich im Planfeststellungsverfahren zu klären sein. Die Maßnahmen stehen nicht in direktem Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zur Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung, sondern stellen ein eigenes Verfahren dar.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.3 FNP Hochwasserschutzbauten (Herr Vorkamp) – 5.610

TOP 5.2.11 am 04.03.2019

Herr Vorkamp möchte wissen, ob in dem zu erstellenden FNP auch Hochwasserschutzbauten mit aufgenommen werden und welche Anforderungsprofile es hierfür gäbe.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt. Frau Hagen verweist zusätzlich darauf, dass hierzu zum Thema Küstenschutz der Bund noch Stellung nehmen müsste.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Im Flächennutzungsplan werden die Hochwassergebiete dargestellt. Weitere Bauflächen sind an diesen Stellen auszuschließen. Dort, wo sich Hochwassergebiete und bestehende Bauflächen überlagern, sind Maßnahmen des Hochwasserschutzes erforderlich – eine entsprechende Darstellung wird geprüft werden. Konkrete Bauwerke, wie zum Beispiel Schutzmauern, werden auf Ebene des Flächennutzungsplans aufgrund der Maßstäblichkeit des Planwerkes nicht dargestellt.

Weiter Nachfrage in der Sitzung am 19.08.2019

Herr Vorkamp merkt an, dass er nach nur einem speziellen Hochwasserschutzbauwerk im Rahmen des Flächennutzungsplanes gefragt habe und seiner Meinung nach die Antwort nicht ausreichend sei.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.1.4 Baupotential durch Dachaufstockung (Herr Ramcke) – 5.610

TOP 5.2.9 am 03.06.2019 – VO/2019/07784 – Ergänzende Antwort zur Antwort aus der Sitzung vom 17.06.2019 unter TOP 5.1.6

In der "Deutschlandstudie 2019" der TU Darmstadt und des Pestel-Institutes wurde ermittelt, welches Baupotenzial vorhanden ist, wenn Dachaufstockungen genutzt würden. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass auf Nichtwohngebäuden (Büro- und

Geschäftshäusern) rund 1,3 Mio. Wohnungen errichtet werden könnten. Dazu die Frage: Welches Potential wäre für Lübeck dadurch zu mobilisieren?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 17.06.2019:

In der deutschlandweit geführten Diskussion zur Schaffung von Wohnraum durch Dachaufstockungen ist grundsätzlich festzuhalten, dass dies nicht kategorisch auf sämtliche bestehende Baugebiete innerhalb des Lübecker Stadtgebietes übertragen werden kann. Wo Dachaufstockungen möglich sind, muss in jedem konkreten Einfall betrachtet werden. Bei der Betrachtung sind städtebauliche Maßstäbe (Dichte, bauliche Höhenentwicklung, Auswirkungen auf benachbarte Gebiete usw.) anzuwenden und im Detail zu überprüfen und auszuloten. Insgesamt dürfte in den meisten Fällen bei Dachaufstockungen die Aufstellung eines Bebauungsplanverfahrens erforderlich sein, um die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Bzgl. der konkreten Fragestellung hinsichtlich Dachaufstockungen für Wohnnutzungen auf Büro- oder Geschäftsgebäuden, die wohl vorwiegend in Gewerbegebieten gem. § 8 BauNVO oder Mischgebieten nach § 6 BauNVO oder in entsprechenden faktischen Baugebieten im Sinne des § 34 BauGB liegen, ist neben den obigen allgemeinen Hinweisen anzumerken, dass hier ggf. Nutzungskonflikte entstehen. Dies kann zu erheblichen Einschränkungen bestehender gewerblicher Nutzungen im jeweiligen Umfeld führen.

Die Potenziale in Lübeck sind daher derzeit nicht pauschal abschätzbar und können nur anhand konkreter Einzelfallbeispiele detaillierter geprüft und die Auswirkungen bewertet werden.

Ergänzende Antwort am 19.08.2019:

Eine flächendeckende Bestandsaufnahme zu Aufstockungsmaßnahmen im Bestand aller Immobilienarten wird seitens der Stadtplanung nicht angestrebt. Dies wäre mit sehr hohem Aufwand verbunden, zumal der Ermittlung des Bestandes die gezielte Ansprache aller Eigentümer folgen müsste. Die Effekte einer solchen Maßnahme sind nicht bezifferbar.

Weite Teile des genannten TU-Berichts beziehen sich jedoch auf Aufstockungen speziell von Supermärkten, was die Zahl der potentiell in Frage kommenden Gebäude einschränkt. Grundsätzlich steht der Bereich Stadtplanung und Bauordnung der Aufstockung von Handelsimmobilien offen gegenüber. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Fällen ein Bebauungsplanverfahren erforderlich sein wird.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.5 Begrenzung von Ferienwohnungen (Herr Schümann) – 5.610

TOP 5.2.15 am 06.05.2019

Herr Schümann spricht die in der Vorlage VO/2018/06771 gemachte Zusage an, dass zum zweiten Quartal 2019 die Öffentlichkeit über den Satzungsentwurf informiert werden solle. Er möchte hierzu wissen, wie der aktuelle Sachstand sei und ab wann welchem Zeitpunkt damit zu rechnen sei.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Die Bauverwaltung hat dem Bauausschuss im Juni 2019 eine Vorlage zur öffentlichen

Auslegung des Satzungsentwurfes vorgelegt (VO/2019/07680). Der Bauausschuss hat für diese am 17.06.2019 die Vertagung der Vorlage beschlossen, so dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung dadurch frühestens im August / September 2019 durchgeführt werden kann.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

**5.1.6 IEK Block 74 (Rathaus) (Herr Pluschkell) – 5.610
TOP 5.2.2 am 06.05.2019 – VO/2019/07464**

Beinhaltet die Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ auch eine Weiterentwicklung des Sanierungsgebiets Block 74 (Rathaus)?

Falls ja, welche aktuellen Planungen gibt es seitens der Hansestadt Lübeck für dieses Gebiet (Gebäude und Freiflächen)?

Welche Zwischennutzung ist für die Zeit bis zur endgültigen Sanierung vorgesehen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Ja, das Städtebauförderprogramm beinhaltet den Block 74.

Geplant und in Teilen als vorgezogene Maßnahme durchgeführt ist die Sanierung des Rathauses.

Darüber hinaus sind auch der Umbau und die Instandsetzung des Rathaushofes geplant. Die Gestaltung der Freiflächen sollen im Zusammenspiel mit Markt und den Freiflächen um St. Marien durch einen Wettbewerb geklärt werden.

Für das Rathaus ist keine Zwischennutzung geplant.

Für einzelne Räume am Rathaus (Gastronomieeinheit) ist eine Zwischennutzung während der Bauphase des Buddenbrookhauses im Gespräch.

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept (inkl. aller möglichen Maßnahmen im Fördergebiet) wurde im Juli 2019 durch das Ministerium in Kiel freigegeben. Die Beschlussvorlage wird derzeit erarbeitet und geht im September 2019 in die Gremien.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

**5.1.7 Wahrnehmung von Aufgaben des Stadtbildpflegers (Herr Müller-Horn) – 5.610
TOP 5.2.3 am 20.05.2019 – VO/2019/07678**

Die Stelle des Stadtbildpflegers der Hansestadt Lübeck ist seit 2014 unbesetzt.

In diesem Zusammenhang wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche stadtbildpflegerischen Aufgaben werden seitdem von wem wahrgenommen?
2. Warum wurde die Gestaltungssatzung für die Innenstadt von 1982(!) bisher nicht fortgeschrieben?
3. Ist die personelle Ausdünnung in diesem Fachbereich der Grund für die bisher nicht erfolgte Fortschreibung der Gestaltungssatzung?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

1. Stadtbildpflegerische Aufgaben außerhalb der Altstadt werden durch Frank Eckhardt (610.4) wahrgenommen, für die Altstadt durch fünf Mitarbeiter / Mitarbeiterinnen der Abteilung 610.3. Darüber hinaus berät die Bauordnung / Einvernehmen (610.5) bei Bauanträgen. Aufgaben sind gestalterische Fragestellungen wie Farbgestaltung, Fenster, Profile, Bedachungen, Stadtmobiliar, Werbung, usw. Die Stelle eines Stadtbildpflegers für die Altstadt ist im Stellenplan für 2020 angemeldet worden.
2. Die Gestaltungssatzung für die Innenstadt wurde als Testfassung für das Gründungsquartier fortgeschrieben und soll mit Baufortschritt evaluiert und basierend auf diesen Erkenntnissen neu aufgestellt werden.
3. Nein. Die Gestaltungssatzung bildet nach wie vor eine qualifizierte Grundlage für Beratungen und Genehmigungen. Vor diesem Hintergrund wurde der Fortschreibung der Gestaltungssatzung bislang keine Priorität eingeräumt.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.8 Brückensanierung / Panzersperren (Herr Leber) – 5.660

TOP 5.2.1 am 20.05.2019 – VO/2019/07665

In der Sitzung des Ausschusses für Kultur- und Denkmalpflege am 13.05.2019 wurde berichtet, dass die Stadt die Panzersperren zur Altstadt unter Denkmalschutz gestellt hat. Die Panzersperren sind Zeitzeugen einer Epoche, die mit dem Mauerfall vor 30 Jahre endete. Das ist nachvollziehbar.

Mit Blick auf anstehende Brückensanierungsmaßnahmen ergeben sich folgende Fragen:

- 1.) Wie schätzt die Verwaltung den zeitlichen Mehraufwand bei Planung und Umsetzung der Sanierung ein, wenn die Panzersperren mit den Brückenköpfen als Sachgesamtheit erhalten werden müssen?
- 2.) Ist es überhaupt möglich einfach „so drum-herum“ zu bauen?
- 3.) Haben die Panzersperren Auswirkungen auf die Statik der Brücke / der Brückenköpfe?
- 4.) Mit welchen Zusatzkosten ist zu rechnen, wenn die Panzersperren mit den Brückenköpfen als Sachgesamtheit erhalten werden müssen?
- 5.) Ist mit Verzögerungen bei der Brückensanierung zu rechnen, da komplizierte Verhandlungen mit der Bundeswehr zu erwarten sind?
- 6.) Welcher zusätzliche Aufwand musste in der Vergangenheit betrieben werden um die Panzersperren zu erhalten. Wer trug hierbei die Kosten?
- 7.) Welche Möglichkeiten werden von der Verwaltung gesehen die Panzersperren als Denkmal sichtbar und zugänglich zu machen? Sichtbar sind aktuell im Wesentlichen nur eine Vielzahl von Gullideckeln vor den Brücken. Darunter befinden sich Öffnungen für die Panzersperren. Diese sind aber ebenso unsichtbar wie jeweils ein oder mehrere massive Stahlriegel, die im Boden versenkt sind. Auch nicht zu sehen sind die T-Träger, die die Anlage komplettieren.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

1.) Die Berücksichtigung der Panzersperren ist grundsätzlich bei der Planung schon immer mit vorgesehen worden, sie sollten bisher gemäß Beschluss der Bundeswehr zurückgebaut werden, wenn passenden Baumaßnahmen im Umfeld anstünden. Dieses wäre durch die Hansestadt Lübeck durchgeführt und durch die Bundeswehr bezahlt worden.

Ein tatsächlicher zeitlicher Mehraufwand ist wesentlich davon abhängig, in welchem Rahmen ein Erhalt des Brückenbauwerks erforderlich und möglich ist. So ist bei einer Sanierung im Bestand eher mit wenig Aufwand zu rechnen, während bei einem Ersatzneubau ein weiterer Zwangspunkt zu berücksichtigen ist. Konkrete Zahlen können hier aber nur genannt werden, wenn eine konkrete Planung vorliegt.

2.) Durch die Breite der Sperren, sie nehmen die komplette Straßenbreite bis in die Seitenanlagen ein, stellen sie ein erhebliches Hindernis vor allem für die Versorgungsleitungen dar. Der Ersatzneubau der Possehlbrücke wurde deutlich erleichtert durch den Rückbau der Sperranlage. Der Platz wurde gebraucht für eine aufwändige und komplizierte Verlegung der Versorgungsleitungen.

3.) Nein

4.) Die Panzersperren und die Widerlager stellen keine Einheit dar und werden auch keine „Sachgesamtheit“ werden. Sie sind zwei eigenständige Bauwerke und können so unabhängig, wie die Nähe zueinander es zulässt, bearbeitet werden. Die zu erwartenden Mehrkosten sind abhängig von der Art und dem Umfang der Arbeiten, die an den Brücken durchgeführt werden sollen und können nur genannt werden, wenn eine konkrete Planung vorliegt.

Für die Unterhaltung liegt ein Mehraufwand für den Straßenbaulastträger vor, da zwischen der Vielzahl von Schachtdeckeln Austausch von Asphalt nur im Handeinbau erfolgen kann.

5.) Eher nicht, da die Sanierung der Brücken als solche unabhängig ist von den Eigentumsverhältnissen. Es wird eher eine Frage sein, wer mögliche Mehrkosten zu zahlen hat. Die Bundeswehr ist sich bewusst, dass die Objekte einen historischen Denkmalwert besitzen, nähere Vereinbarungen dazu werden durch den Bereich Archäologie und Denkmalpflege mit der Bundeswehr verhandelt.

6.) Keiner seitens der Hansestadt Lübeck. Die Wartung und Unterhaltung erfolgte seitens der Bundeswehr.

7.) Sichtbar sind die Objekte bereits, so sollte es auch bleiben. Es bestehen Überlegungen, zusätzlich an geeigneter Stelle (z. B. Burgtorbrücke) in den Randbereichen des Gehwegs die Sperren didaktisch aufzubereiten, ggf. einen Schacht zu öffnen und mit den Sperren zu versehen sowie auf einer Tafel die Funktion zu erklären.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.9 Spielplatz Kampstraße (Frau Blankenburg) – 5.660 TOP 5.2.4 am 17.06.2019 – VO/2019/07844

Welche Gründe liegen für die Errichtung eines Bauzaunes an dem in Schlutup neu hergerichteten Spielplatz Kampstraße zur Absperrung vor?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Der KSP Kampstraße ist für Unterhaltungsarbeiten wegen der sehr eingeschränkten Zufahrtmöglichkeiten vor allem beim Austausch von Fallschutzsand schon immer problematisch. Deshalb wurde versucht, bei der Grundüberholung den Anteil von Sand als Fallschutzbelag zu minimieren und Kunststoffgittermatten einzusetzen.

Bei den Klettergeräten kommt es nun zu einer unterschiedlichen Auslegung der erreichbaren Fallhöhen und den dadurch erforderlichen Kraftabbauwerten beim Fallschutzmaterial. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hat deshalb im Interesse der Kinder sicherheitshalber die Spielgeräte bis zur Klärung abgesperrt. Zudem wurde ein externer Gutachter beauftragt die sogenannten „HIC“-Werte zum Kraftabbau vor Ort zu messen.

Nach Vorliegen des Gutachtens werden dann eventuell erforderliche Nachbesserungen vorgenommen und die Absperrungen entfernt.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.10 Verirrter Schwerlastverkehr im Ortskern von Travemünde (Herr Lötsch) – 5.660 TOP 5.2.2 am 17.06.2019

1. Ist der Verwaltung bekannt, dass es seit Beginn der Bauarbeiten auf der B75-Ausfahrt Skandinavienkai vermehrt zu Schwerlastverkehr im Ortsbereich von Travemünde kommt, der die direkte Zufahrt zum Skandinavienkai nicht findet?
2. Ist die Ausschilderung des Skandinavienkais nach Ansicht der Verwaltung zurzeit ausreichend deutlich und gut verständlich für den ortsunkundigen überregionalen Schwerlastverkehr?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Ausschilderung zu verbessern, damit die Verkehre zum Skandinavienkai den derzeit kürzesten und die Anwohner an wenigsten belastenden Weg finden?
4. Welche Möglichkeiten gibt es nach Ansicht der Verwaltung, Maßnahmen zu ergreifen, damit sich der überregionale Schwerlastverkehr nicht in Wohngebiete und den Ortskern von Travemünde verirrt (Durchfahrtsverbote usw.)?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

zu 1.

Nein, weder die Polizei noch die Straßenverkehrsbehörde konnten vermehrten Schwerlastverkehr im Ortskern von Travemünde feststellen, der nicht die Zufahrt zum Skandinavienkai findet.

zu 2.

Ja, die Ausschilderung wird als ausreichend deutlich und gut verständlich eingeschätzt.

zu 3.

Mit Bezug auf die Antwort zu 2 erübrigt sich hier die Antwort.

zu 4.

Weder die Polizei noch die Straßenverkehrsbehörde nehmen verirrt überregionalen Schwerlastverkehr in den Wohngebieten und im Ortskern von Travemünde wahr. Es gibt aber zurzeit folgende größere Baustellen in Travemünde:

Größere öffentliche Baustellen:

- An der Logleine
- Achterdeck (endet Ende Juli / Anfang August)
- Travemünder Landstraße
- Nordmeerstraße

Private Großbaustellen (hier werden große Wohnblocks gebaut):

- Strandredder
- Steuerbord
- Am Fahrenberg
- Helldahl
- Auf dem Baggersand
- Fischereihafen
- Priwall / Waterfront

Aufgrund dessen findet zurzeit starker Schwerlastverkehr in Travemünde statt, wobei dann sicherlich auch mal Lkws die falsche Baustelle anfahren.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.11 Sachstand Entwicklung des Kühne-Geländes (Herr Leber) – 5.610

TOP 5.2.11 am 20.05.2019 – VO/2019/07675

Am 17.07.2017 informierte Vorhabenträger Bernd Kühne-Oertel letztmalig gemeinsam mit dem Architekten Frank Focke und dem Investor Frank Sadowsky über den aktuellen Sachstand auf dem Kühne-Gelände in Schlutup. Danach war das Projekt noch Gegenstand einzelner mündlicher Anfragen.

Insgesamt ist es ruhig geworden um schön gelegene Areal mit großem Potential.

Da die Entwicklung des Areals große Bedeutung für Schlutup hat hier einige Fragen:

- Wie ist der aktuelle Sachstand?
- Wie, wann und auf welche Weise könnte es mit der Entwicklung weiter gehen?
- Wann gab es zuletzt Gespräche mit dem Vorhabenträger?
- Was sind die Hauptknackpunkte im Projekt, die den aktuellen Stand der Dinge bedingen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Wie ist der Sachstand?

Die Verwaltung steht seit 2017 in einem wiederkehrenden Kontakt mit dem Grundstückseigentümer Herrn Kühne-Oertel.

Der Eigentümer hat 2018 die Abrissarbeiten der ehemaligen Fabrikgebäude der Fa. Kühne durchführen lassen. Im Jahr 2003 hat die Hansestadt Lübeck in Abstimmung mit der Fa. Kühne ein städtebauliches Gutachterverfahren mit vier Architekturbüros durchgeführt. 2017 hat der Eigentümer das damals erstplatzierte Büro Tschoban und Voss beauftragt, den städtebaulichen Entwurf, der eine maximale dreigeschossige Bebauung vorsieht, im Hinblick auf eine höhere städtebauliche Dichte zu überarbeiten. Diese Überarbeitung beinhaltet neben teilweise höheren Geschossen auch Baufelder auf dem Grundstück der Fa. Kühne nördlich des Palinger Weges, wo bis ca. 2003 teilweise ein unbefestigter Mitarbeiterparkplatz bestand (ca. 2.000 m² von 4.522 m² Gesamtfläche).

Diese gewünschten Baufelder liegen innerhalb eines seit 1993 rechtskräftig ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes, in welchem grundsätzlich ein Bauverbot besteht.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung sowie die Untere Naturschutzbehörde haben hierzu folgende Erläuterungen und Hinweise gegeben:

- Die Nachnutzung der seit ca. 16 Jahren bestehenden Gewerbebrache zur Entwicklung eines Wohngebietes wird begrüßt, ein Bebauungsplanverfahren zur Festsetzung von Wohnbauflächen wird in Aussicht gestellt.
- Die vom Eigentümer gewünschte Bebauung des im Jahr 1993 ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes ist nicht genehmigungsfähig. Ein Entlassungsverfahren einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet wird aufgrund der an dieser Stelle überwiegenden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes unter Berücksichtigung insbesondere des Orts- und Landschaftsbildes nicht in Aussicht gestellt.
- Eine vom Eigentümer gewünschte höhere Bebauung fügt sich nicht in das Orts- und Landschaftsbild nah dem historischen Ortskern Schlutup und benachbart zu eingeschossigen Einfamilienhäusern ein. Damit sich das Vorhaben in das Orts- und Landschaftsbild einfügt, wird im Bereich entlang der Straße Lauer Weg eine Höhenentwicklung von max. drei Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss für verträglich beurteilt.

Wie, wann und auf welche Weise könnte es mit der Entwicklung weiter gehen?

Damit ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden kann, muss aus Sicht der Verwaltung ein die o.g. Punkte berücksichtigendes Bebauungskonzept abgestimmt werden. Das Verfahren steht auf dem ersten Platz der Warteliste der zu erstellenden Bebauungspläne.

Wann gab es zuletzt Gespräche mit dem Vorhabenträger?

Zuletzt hat es im April 2019 einen Austausch mit Herrn Kühne-Oertel und im Juni 2019 mit seinem Rechtsvertreter gegeben. Im Juli 2019 waren zudem der Vertreter des Eigentümers und der Rechtsanwalt bei Herrn Bürgermeister Lindenau vorstellig. Absprachegemäß zu diesem Austausch wartet die HL auf überarbeitete Pläne mit Aussagen zu den vorgesehenen Anteilen geförderter Wohnungsbau und Mietwohnungsbau.

Was sind die Hauptknackpunkte im Projekt, die den aktuellen Stand der Dinge bedingen?

Hauptknackpunkt ist die gewünschte Bebauung im Landschaftsschutzgebiet Schlutup. Weiterer Punkt ist die vom Eigentümer angestrebte Geschossigkeit, die über das für die Umgebung verträgliche Maß hinaus geht.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.12 Parken in Travemünde (Herr Pluschkell) – 5.610

TOP 5.2.6 am 18.02.2019 – VO/2019/07167

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 31.01.2019 den Bürgermeister gebeten, ihr

1. in ihrer nächsten Sitzung eine Beschlussvorlage zur Umsetzung des Bürgerchaftsbeschlusses vom 25.06.2015 zum Bau einer Parkpalette am Standort "Am Fahrenberg" entgegen zu bringen.
2. zu berichten über den aktuellen Stand der Erstellung des B-Plans 32.12.00 - Am Lotsenberg / Parkhaus.
3. schnellstmöglich ein Realisierungskonzept "Parken in Travemünde" als Teil des von der Lübecker Bürgerschaft beauftragten Gesamtverkehrsplans Travemünde vorlegen.

Dieses vorausgeschickt, frage ich wie folgt:

1. Ist gewährleistet, dass der Lübecker Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 28.02.2019 eine Beschlussvorlage zum Bau einer Parkpalette am Standort "Am Fahrenberg" ent-

gegengebracht wird? Falls nein, wann wird die Lübecker Bürgerschaft die Beschlussvorlage erhalten?

2. Wann wird die Lübecker Bürgerschaft den Bericht über den aktuellen Stand der Erstellung des B-Plans 32.12.00 - Am Lotsenberg / Parkhaus voraussichtlich erhalten?

3. Wann wird der Lübecker Bürgerschaft der Gesamtverkehrsplan Travemünde zur Beratung und Beschlussfassung entgegengebracht?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Als Ersatz für die am Standort „Am Fahrenberg“ in Travemünde wegfallenden Parkplätze, hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 29.01.2015 den Bau einer Parkpalette am Standort Fahrenberg – hilfsweise am Lotsenberg - beschlossen. Die Umsetzung ist bis spätestens 2016 sicherzustellen.

Das Parkkonzept für Travemünde sieht entsprechend dem Bürgerschaftsbeschluss zwei Standorte für Parkhäuser vor, den Standort „Am Fahrenberg“ und den Standort „Am Lotsenberg“. Gemäß Parkkonzept soll zunächst der Standort „Am Lotsenberg“ entwickelt werden, da ein Investor bereit ist, das Parkhaus zu errichten, der Standort verkehrlich besser gelegen ist und mehr Kapazitäten aufnehmen kann.

Gemäß Kalkulation der KWL GmbH ist ein Parkhaus am Standort „Am Fahrenberg“ nicht rentierlich, sodass Bau und Betrieb eines Parkhauses auf Dauer ein Zuschussgeschäft bleiben.

Sollte somit vorrangig ein Parkhaus auf dem städtischen Grundstück „Am Fahrenberg“ errichtet werden, ist die KWL GmbH mit der Realisierung zu beauftragen. Gemäß Bürgerschaftsauftrag von 2015 (s.o.) soll die KWL GmbH hierfür einen einmaligen Investitionszuschuss in Höhe des verbleibenden Verkaufserlöses aus dem Grundstück „Am Fahrenberg“ erhalten. Da der Erlös damals dem allgemeinen Haushalt zugeführt wurde, sind keine Mittel mehr vorhanden. Eine Übertragung der Mittel hat nicht stattgefunden.

Das Grundstück „Am Lotsenberg“ wurde 2016 für eine Vergabe im Erbbaurecht ausgeschrieben. In der Ausschreibung wurden die kostenseitige Durchführung des Bebauungsplanverfahrens zur Schaffung des erforderlichen Planungsrechts und der Bau eines auf dieser Grundlage zulässigen öffentlichen Parkhauses bzw. einer Parkpalette vorgegeben.

Innerhalb der Ausschreibungsfrist wurde ein Gebot abgegeben. Unter Zugrundelegung des Gebotes wurde der Entwurf eines Erbbaurechtsvertrages zur Fixierung der Rahmenbedingungen (Laufzeit, Nutzungszweck, Durchführung B-Planverfahren, Sicherung der öffentlichen Nutzung) erstellt. Da der Bieter zwischenzeitlich verstorben ist und eine Stiftung gegründet wurde, sind mehrfach Gespräche mit dem Nachlassverwalter/Stiftungsverwalter geführt worden. Ob eine Realisierung des Vorhabens unter den geänderten Voraussetzungen weiterhin möglich ist, kann erst im Laufe des Septembers 2019 abschließend geklärt werden. Das Ergebnis wird der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben.

Das Realisierungskonzept sowie der Gesamtverkehrsplan sind in Arbeit.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

**5.1.13 Herreninsel (Herr Howe) – 5.610
TOP 5.2.5 am 20.05.2019**

Herr Howe möchte über den aktuellen Sachstand bezüglich der Herreninsel informiert werden. Er habe unter anderem gehört, dass dort Grundstücke verkauft werden sollen, dies aber seitens der Stadt blockiert werde.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Die Prüfaufträge zu Lärm usw. werden dann bearbeitet, wenn der Hafentwicklungsplan abgeschlossen ist und fundierte Aussagen zur zukünftigen Hafennutzung auf den gegenüberliegenden Hafentflächen vorliegen.

Die Stadt verkauft ihre stadteigenen Grundstücke auf der Herreninsel nicht, sondern behält diese im Eigentum, um sich zukünftige Entwicklungsoptionen zu sichern.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.14 Verkehrssituation in der Kieler Straße in Schönböcken (Herr Leber) – 5.660

TOP 5.2.2 am 06.05.2019 – VO/2019/07752

Im allmorgendlichen Berufsverkehr bildet sich seit einiger Zeit auf der L184 (Kieler Straße) an der Kreuzung Hofland / Hutmacherring in Schönböcken ein Rückstau von beachtlichen Ausmaßen. Fahrzeuge im vorgelagerten Kreisverkehr sind keine Seltenheit. Ursächlich scheint die Ampelschaltung an dieser Kreuzung zu sein.

Gibt es einen besonderen Grund für die Taktung der Ampel oder wäre eine Anpassung an die Verkehrssituation möglich?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Dem Bereich Stadtgrün und Verkehr sind derzeit keine derartigen Rückstaus von Fahrzeugen bis in den vorgelagerten Kreisverkehr (Steinrader Hauptstraße) auf der K13 bekannt. (Die L184 (Segeberger Landstraße) befindet sich am Ende der K13 im Zuständigkeitsbereich des Kreises Ostholstein und ist in diesem Zusammenhang wohl nicht gemeint).

Die Ampelschaltung an der beschriebenen Kreuzung Hofland / Taschenmacherstraße ist eine koordinierte Anlage, die in eine sogenannte „Grüne Welle“ integriert ist. Diese beginnt dort und reicht über die Knotenpunkte Reepschlägerstraße, BAB-Nordrampe, BAB-Südrampe bis zum Knoten Herrenholz / Lohgerberstraße.

Die LSA-Anlage ist verkehrabhängig geschaltet, d.h. sie passt sich den jeweiligen Verkehrsverhältnissen im Rahmen der „Grünen Welle“ an.

Eine Anpassung ist aus den o.g. Gründen sehr schwierig. Die Bauverwaltung wird jedoch diesen Bereich beobachten.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.15 Sichere Wege auf Marli (Frau Haltern) – 5.660

TOP 5.2.1 am 17.06.2019 – VO/2019/07821

1. In den letzten 15 Jahren sind am Sport- und Bolzplatz der Anton-Schilling-Schule vier Bäume in benachbarte Gärten gestürzt. Dieses vorausgeschickt frage ich: Wann erfolgte dort die letzte Kontrolle der Bäume auf Standsicherheit? Ist aus Sicht der Bauverwaltung die Standsicherheit der Bäume entlang der Grundstücksgrenze zwischen den Reihenhäusern Schenkendorfstraße und dem Sport- und

- Bolzplatz der Anton-Schilling-Schule noch gegeben? Besteht dort in absehbarer Zeit die Notwendigkeit einer Baumpflege?
2. Die Straßenbeläge in der Heinrichstraße, Lauerhofstraße und Lützowstraße sind seit vielen Jahren sehr löchrig. Die Heinrichstraße wurde zwischenzeitlich saniert. In welchem Zustand befinden sich aus Sicht der Bauverwaltung die Straßen Lauerhofstraße und Lützowstraße? Werden dort demnächst ebenfalls Sanierungsarbeiten durchgeführt? Falls Ja, wann und in welchem Umfang?
 3. Der Hardenbergpfad ist eine wichtige fußläufige Wegeverbindung auf Marli, die sich nach Auffassung viele Anwohner in einem sanierungsbedürftigen Zustand befindet, was besonders bei regnerischem Wetter die Nutzung des Weges erschwert bzw. unmöglich macht. Dieses vorausgeschickt frage ich: Wann wird der Hardenbergpfad instand gesetzt?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Zu 1:

Dem Bereich Stadtgrün und Verkehr ist nicht bekannt, dass in den letzten 15 Jahren vier Bäume von der öffentlichen Fläche aus in die benachbarten Gärten gestürzt sind. Auf der nördlichen Seite befindet sich ein Spielplatz des Bereiches Stadtgrün und Verkehr. Die Bäume wurden im Januar 2018 zuletzt gepflegt. Es sind derzeit keine baumpflegerischen Maßnahmen notwendig.

Auf der Südseite befindet sich ein Sportplatz mit Grünstreifen in Nachbarschaft zu Reihenhäusern der Schenkendorfstraße. Die Bäume im Grünstreifen wurden bisher noch nicht kontrolliert. Es ist in den nächsten Wochen geplant, diese in das Baumkataster aufnehmen zu lassen. Im Anschluss an die Aufnahme erfolgt die Abarbeitung der dabei festgestellten baumpflegerischen Maßnahmen und in den Folgejahren eine regelmäßige Kontrolle der Verkehrssicherheit.

Die Aufnahme des gesamten Baumbestandes, der sich in Zuständigkeit von Stadtgrün und Verkehr befindet, in das Baumkataster und dessen regelmäßige Kontrolle, konnte bisher aus kapazitiven Gründen nicht erfolgen. Derzeit werden einige wenige Flächen neu aufgenommen und die entsprechenden baumpflegerischen Maßnahmen abgearbeitet. Es ist geplant, die Gehölaufnahme in den nächsten Jahren fortzusetzen.

Zu 2:

Die beiden genannten Straßen befinden sich in keinem guten, aber derzeit noch verkehrssicheren Zustand. Für die Lauerhofstraße ist für die nächsten Jahre (2020/2021) eine Sanierung mit einer DSK-Maßnahme vorgesehen.

In der Lützowstraße (Einbahnstraße mit einseitigem Parken) werden aufgrund der engen Verhältnisse häufig die Gehwegbereiche überfahren und dadurch beschädigt. Hier werden laufend entsprechende Unterhaltungsarbeiten durchgeführt. Eine Sanierung der gesamten Straße ist derzeit nicht geplant.

Zu 3:

Der Hardenbergpfad als Fuß- und Radweg befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand. Die Entwässerungssituation ist jedoch schwierig, da immer wieder Wasser auch über einen längeren Zeitraum dort stehen bleibt. In der Regel besteht jedoch aufgrund der Breite des Weges immer die Möglichkeit, diesen auch bei Regenwetter zu nutzen. Kleinere Schäden werden laufend im Rahmen der Straßenunterhaltungsmaßnahmen beseitigt. Eine komplette Instandsetzung ist, auch aufgrund der Entwässerungssituation, jedoch nur durch einen Vollausbau möglich. Dieser ist derzeit jedoch nicht geplant.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.16 Sanierung Nienhüsener Straße (Herr Müller-Horn) – 5.660

TOP 5.2.3 am 17.06.2019 – VO/2019/07830

Nachdem das Thema " Sanierung der Nienhüsener Straße " auch auf der Stadtteilkonferenz in Moisling am 24. April 2019 angesprochen wurde, wird um Beantwortung folgender Frage gebeten:

Wird die Nienhüsener Straße noch nachträglich in den Maßnahmenkatalog für Fahrbahnsanierungen in der Hansestadt Lübeck 2019 aufgenommen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Die Sanierung der „Nienhüsener Straße“ ist noch nachträglich in den Maßnahmenkatalog für Fahrbahnsanierungen in der Hansestadt Lübeck aufgenommen worden.

Die Arbeiten zur Umsetzung erfolgen im Herbst 2019 im Zusammenhang mit den Maßnahmen „Bartelsholz“ und „Schenkenberger Weg“.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.17 Fußweg Steinrader Weg (Frau Mählenhoff) – 5.660

TOP 5.2.6 am 03.06.2019 – VO/2019/07781

Vor dem Haus Steinrader Weg 69 ist der Fußweg stark beschädigt, weist eine lange Spalte im Asphaltbelag auf. Die Baumaßnahme Nr. 69 ist schon seit Monaten beendet. Wann wird der Fußweg erneuert?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Die Situation ist dem Bereich Stadtgrün und Verkehr bekannt. Der Gehweg wird im September 2019 endgültig hergestellt; gleichzeitig werden die öffentlichen Restflächen zwischen dem neu hergestellten Gehweg und Privatgrundstück bepflanzt.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.18 Schlözer Villa Israelsdorf (Frau Blankenburg) – 5.610

TOP 5.2.6 am 03.06.2019 – VO/2019/07781

Gibt es für das Gelände der ehemaligen Schlözer-Villa in Israelsdorf (Buchenweg 2, gelegen zwischen Buchenweg und Waldstraße) eine Bauvoranfrage oder einen Bauantrag?

Falls ja, was ist der Inhalt der Planung?

In welcher Weise wird Rücksicht genommen auf den alten Baumbestand, insbesondere

auf dort befindliche Naturdenkmale?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Nein, bis dato gibt es zu dem Grundstück Buchenweg 2 weder eine Bauvoranfrage noch einen Bauantrag.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.19 Ausstattung von Lichtsignalanlagen für Blinde und Sehbehinderte (Herr Pluschkell) – 5.660

TOP 5.2.9 am 06.05.2019 – VO/2019/07564

Um blinden und sehbehinderten Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr zu erleichtern, sollen Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgängerüberwegen (FGÜ) besonders ausgestattet sein. Hierzu frage ich wie folgt:

1. Welche LSA und FGÜ in Lübeck haben eine Ausstattung, die blinden und sehbehinderten Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr erleichtert?
2. Gibt es bundesweit gültige Richtlinien und Vorgaben zur Ausstattung von LSA und FGÜ, um blinden und sehbehinderten Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr zu erleichtern?
3. Welche Formen der Ausstattung von LSA und FGÜ zur Erleichterung der Teilnahme von Blinden und Sehbehinderten am Straßenverkehr gibt es? Welche Formen gibt es in Lübeck?
4. Was sind aus Sicht der Verwaltung die Kriterien, um einen FGÜ und eine LSA vorrangig mit Einrichtungen auszustatten, die blinden und sehbehinderten Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr erleichtern?
5. Gibt es in Lübeck ein Konzept zur systematischen Ausstattung von LSA mit Einrichtungen zur Erleichterung der Teilnahme von Blinden und Sehbehinderten am Straßenverkehr? Falls ja, was beinhaltet dieses Konzept? Falls nein, beabsichtigt die Bauverwaltung die Erstellung eines entsprechenden Konzepts?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Antwort zu Frage 1:

Es sind an 82 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet ein oder mehrere Furten mit akustischen und / oder taktilen Signalgebern ausgestattet.

An den Fußgängerüberwegen sind bislang nur an einigen wenigen Stellen Bodenindikatoren / Leitsysteme (Rippen- und /oder Noppenplatten) eingebaut worden, so z. B. am Lindenteller zur Hansestraße. An allen anderen Stellen in der Hansestadt (insgesamt gibt es ca. 86 FGÜ) sind derartige Einrichtungen nicht verbaut worden; es handelt sich hier durchweg um Altanlagen.

Antwort zu Frage 2:

Bei der Ausstattung mit akustischen und taktilen Signalgebern hält sich der Bereich Stadtgrün und Verkehr an die Empfehlungen der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA, Ausgabe 2015). Diese Bauteile sind wiederum in der DIN 32981 „Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen“ definiert. Hier sind u. a. Ausstattungsmerkmale und Tonfolgen beschrieben.

Für die Anlage von FGÜ für blinde und sehbehinderte Menschen finden sich ebenfalls Richtlinien und Vorgaben, so z. B. in der „DIN 32984, 2011-10, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, in der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ sowie in den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“.

Antwort zu Frage 3:

An LSA werden Anforderungstaster mit taktilen Signalen (Vibrationsplatte) und akustische Signalgeber (Tongeber) eingesetzt. An einigen Signalanlagen wurden zudem Bodenindikatoren verbaut.

Für FGÜ gibt es entsprechende Leitsysteme (i.d.R. farblich abgesetzte Rippen und / oder Noppenplatten), welche eine zielgerichtete Führung ermöglichen sollen. In Lübeck wurde dies bei der Neugestaltung am Lindenplatz zur Hansestraße erstmalig berücksichtigt.

Stadtplanerisch sind jedoch nicht immer Kontraste gewünscht, wie z.B. bei dem Projekt „Mitten in Lübeck“. Hier wurde (z.B. am Klingenberg) ein Leitsystem (Rippenplatten) in Pflasterfarbe eingebaut, d.h. ohne Kontraste.

Als Bodenindikatoren wurden an verschiedenen Stellen in Lübeck auch bereits raue Kleinpflasterstreifen im Bereich von LSA –Anlagen eingebaut, um eine bessere „Erstastbarkeit“ der Kanten zwischen Gehweg und Straßenbereich zu erzielen.

Antwort zu Fragen 4 und 5:

Es gibt in Lübeck kein Konzept zur systematischen Ausstattung von LSA- und FGÜ-Anlagen. Die Ausstattung an LSA erfolgt auf Antrag einzelner Bürger, meist aber auf Anfrage der Blindenlehrer. Diese Maßnahmen werden i.d.R. innerhalb von ca. sechs bis acht Wochen abgearbeitet. Im Bereich Vorwerk erfolgte die Ausstattung in der Regel in Zusammenarbeit mit der Vorwerker Diakonie.

Bei Neubaumaßnahmen (z.B. An der Untertrave) erfolgt im Zusammenhang mit dem Einbau von Blindenleitsystemen meist auch eine Ausstattung der LSA mit den oben beschriebenen Bauteilen. Die heutigen Taster erlauben es u.a., neben einer normalen Anforderungsfunktion, die akustischen und taktilen Signale später durch direkte Programmierung des Tasters problemlos zu ergänzen (z.B. so geschehen an der LSA An der Untertrave / Engelsgrube).

Es ist jedoch auch zu erwähnen, dass die akustischen Signale in der Nähe von Wohnbebauungen von den Anwohnern nicht selten als störend empfunden werden, insbesondere abends und nachts. Aus diesen Gründen erfolgt daher an einigen Anlagen eine Abschaltung der akustischen Signale zu den Nachtzeiten.

Die Umrüstung / der Umbau von FGÜ erfolgt in der Regel bei Neuanlagen oder Überplanungen von bestehenden Anlagen aufgrund anstehender Baumaßnahmen. Hierbei werden dann o.g. Richtlinien entsprechend berücksichtigt. „Altanlagen“ werden derzeit nicht planmäßig nach einem Konzept umgerüstet.

Zu erwähnen ist, dass bei Neuplanungen von großen Baumaßnahmen mit Fördermitteln eine Abstimmung mit den betroffenen Vertretern des Behindertenrates / Behindertenbeauftragten stattfinden muss. Dieses schreiben die Förderrichtlinien vor.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.20 Materialität und Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen in der Hansestadt (Herr Leber) – 5.660

TOP 5.2.8 am 06.05.2019 – VO/2019/07553

In Norddeutschland scheint es unterschiedliche Ansätze bei der Wahl des Materials und bei der Ausgestaltung von Oberflächen von Radwegen zu geben. Während Städte wie Hamburg, Oldenburg in Oldenburg und Bremen konsequent und nahezu durchgängig auf Klinker oder Betonverbundsteine setzen, sind im Lübeck wie auch in anderen Städten durchweg asphaltierte Radwege zu finden.

In diesem Zusammenhang drängen sich gleich mehrere Fragen auf:

1. Welche Kriterien sind in Lübeck für die Wahl des Fahrbahnmaterials entscheidend?
2. Gibt es konkrete kommunale Vorgaben, die sich über Jahre als individuelle Lösung entwickelt haben und zu beachten sind? Eine bundesweit einheitliche Regelung scheint es diesbezüglich nicht zu geben
3. Gibt es regionale Erfahrungswerte, die Einfluss auf die Wahl des Materials haben? Radwege in Bremen und in den Niederlanden könnten eine Antwort auf die feuchten, moorigen und morastigen Untergründe sein, die für diese Regionen typisch sind. Wasserreiche Böden geben nach, federn und sind ständig in Bewegung. Asphalt würde der Dauerbelastung kaum standhalten und aufreißen.
4. Spielen möglicherweise auch Kostenaspekte bei der Grundsatzentscheidung über die Materialität eine entscheidende Rolle? Ist es korrekt anzunehmen, dass ein mit Klinkern oder Betonverbundsteinen gestalteter Radweg ca. 1,5 bis 1,8 Mal so teuer ist wie ein asphaltierter Radweg?
5. Wie bewertet die Verwaltung die Option, situativ zwischen beiden Materialvarianten wählen zu können? Es wäre denkbar, die Materialwahl von der perspektivisch erwarteten Bodenbeschaffenheit abhängig zu machen. Wäre absehbar, dass ein Radweg in einem kritischen Bereich angelegt werden muss, in dem über die nächsten Jahre z.B. Bodenwurzeln zu erwarten sind, dann könnte die flexiblere Variante mit Klinkern oder Verbundsteinen die bessere Wahl sein. Mit einer entsprechend voraus-schauenden Planung ließen sich Antworten auf Herausforderungen wie in der Roeckstraße finden.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Antwort zu Frage 1:

Für die Wahl des Oberflächenmaterials sind die Kriterien des kostengünstigen Bauens, der Straßenunterhaltung / des -betriebs und vor allem auch die des Fahrkomforts entscheidend. Die Bauweisen in Asphalt und Betonsteinpflaster sind kostenmäßig nahezu identisch, Klinker sind teurer und Natursteinmaterialien in „brauchbarer“ Oberflächenqualität am teuersten.

Gegen Natursteinpflaster und Klinker spricht neben der deutlich teureren Bauweise vor allem die erhöhte Rutschgefahr bei Nässe und Frost. Diese Nachteile können aus Sicht der Verwaltung die Vorteile der höheren Gestaltungsqualität und der höheren Nutzungsdauer / des tlw. geringeren Unterhaltungsaufwands nicht aufwiegen.

Die Asphaltbauweise hat sich in Lübeck als Standard etabliert, da diese gegenüber den anderen Bauweisen den höchsten Fahrkomfort bei allen Witterungslagen bei verhältnismäßig günstigen Baupreisen und kurzen Bauzeiten (bei Pflaster / Klinker zeitintensiver Verlegeaufwand) bietet. Zu beachten ist, dass der Asphalteinbau nur bei frostfreier trockener Witterung erfolgen kann (Deckeneinbau mindestens 10 C°, da nur 2,5 – 3 cm Deckschicht).

Pflasterbauweisen werden im Wesentlichen nur in Abschnitten mit altem Baumbestand und hohen Wurzellagen verwendet (Pflaster gleicht Höhenverschiebungen besser aus und ist tlw. im geringen Umfange drainfähig).

Antwort zu Frage 2:

Für Lübeck gibt es keine konkreten kommunalen Vorgaben. Es gelten die bei 1) genannten Kriterien. Bei Fördermaßnahmen werden alle Bauweisen, die den Richtlinien (vorrangig der RStO „Richtlinien für den standardisierten Oberbau von Verkehrsflächen“) akzeptiert. Bei der Wahl von höherwertigen Materialien wie Klinker oder Naturstein werden bei allgemeinen Straßenbaumaßnahmen nur die fiktiven Kosten für die Standardbauweisen Asphalt bzw. Betonpflaster als förderfähig anerkannt.

Es gibt keine bundeseinheitlichen Vorgaben für eine verbindliche Materialwahl, nur

die Vorgaben an die Oberflächenbeschaffenheit (z. B. ERA „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ und DIN-Normen).

Antwort zu Frage 3:

Für Lübeck gibt es keine regionalspezifischen Erfahrungswerte. Die Asphaltbauweise hat sich deutschlandweit bei straßenbegleitenden Radwegen, vor allem im Außerortsbereich durchgesetzt (unabhängig, ob Gebirge, Flachland oder „Marschland“)

Insbesondere bei Steigungs- und Gefällestrecken entstehen bei der Wahl von Klinker- und Pflasterbauweisen erhöhte Kosten beim Bau und der Unterhaltung (Verschiebesicherung des Pflasterverbandes).

Antwort zu Frage 4:

Wie unter 1) genannt sind die Baukosten bei den Bauweisen in Asphalt und in Betonstein (einfacher grauer Verbund- bzw. Rechteckstein) nahezu identisch. Bei einer Klinkerbauweise entstehen für die reine Oberfläche fast die doppelten Kosten, für den Gesamtaufbau ca. 60-70 % höhere Kosten.

Antwort zu Frage 5:

Wie unter 1) genannt findet bei jeder Neuplanung bzw. grundhaften Sanierung bei vorhandenem Baumbestand eine Abwägung zwischen den beiden etablierten Bauweisen in Asphalt und Betonstein statt. So wurde z. B. aktuell beim Ausbau des Radweges „Bei der Lohmühle“ im Mai / Juni 2019 ca. 1/3 der Fläche auf Grund des vorhandenen Baum- und Wurzelbestandes mit Betonsteinen befestigt.

Die Radwege in der Hansestadt Lübeck haben folgende Oberflächen:

Oberflächenmaterial	Anteil an Radweglänge Zirka Wert, Stand 2010
Asphalt	80%
wassergebunden / ungebunden	7%
Betonstein- / Verbundsteinpflaster	5%
Natursteinpflaster	2%
Betonplatten	1%
Klinker	1%
sonstige Materialien bzw. Material nicht erfasst	4%

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.21 Nutzung der in der Bundesverwaltung stehenden Leinpfade beidseits der Kanaltrave als Radwege (östliche Altstadtumfahrung) (Herr Leber) – 5.660/5.610/5.691

TOP 5.2.11 am 06.05.2019 – VO/2019/07562

Auch abseits eines angedachten Radschnellweges von Bad Schwartau nach Groß Grönau sind schnelle Radwegeverbindungen denkbar. Die beiden in Bundesverwaltung stehenden Leinpfade im Osten der Altstadtinsel werden seit vielen Jahren als Rad- und Fußwege genutzt.

Folgende Fragen ergeben sich in diesem Zusammenhang:

1. Wie bewertet die Verwaltung den Wert und die Bedeutung der beiden Leinpfade im Osten der Altstadtinsel als schnelle Verbindung im Radwegesystem der Stadt sowie im Hinblick auf die Naherholungsmöglichkeit für Nichtradfahrer?
2. Welchen Wert und welche Bedeutung könnten diese Verbindungen zukünftig als Erschließungsverbindungen im Osten der Altstadt haben?
3. Wie bewertet die Verwaltung den aktuellen Ausbaustand der beiden Leinpfade?

4. Welche baulichen Maßnahmen wären erforderlich um die Verbindung als vollwertigen Rad- bzw. als kombinierten Rad- und Fußweg klassifizieren zu können?
5. Mit welchen Kosten wäre zu rechnen, würde man diese Maßnahmen einseitig bzw. auch beidseitig umsetzen wollen? (Eine erste grobe Schätzung reicht)
6. Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem Umstand, dass die Leinpfade an der Kanaltrave nicht als öffentliche Wege, sondern als Betriebswege zur Unterhaltung einer Bundeswasserstraße gewidmet sind?
7. Wie schätzt die Verwaltung die Chancen einer Umwidmung ein?
8. Gab es in der Vergangenheit bereits entsprechende Gespräche mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck (WSA Lübeck) im Dienstbereich der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord?
9. Mit welchem Ergebnis konnten die Gespräche ggf. abgeschlossen werden?
10. Wäre es in diesem Zusammenhang denkbar zumindest einen der beiden Leinpfade mit einem entsprechenden witterungsunabhängigen Oberflächenbelag zu versehen um einen hohen Fahrkomfort bei allen Wetterlagen zu sichern?
11. Sieht das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Handlungsbedarf?
12. Könnten sich Fördermöglichkeiten eines denkbaren Ausbaus aus der Klimaschutzrichtlinie ergeben?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Zur Einleitung:

Auch abseits eines angedachten Radschnellweges von Bad Schwartau nach Groß Grönau sind schnelle Radwegeverbindungen denkbar. Die beiden in Bundesverwaltung stehenden Leinpfade im Osten der Altstadtinsel werden seit vielen Jahren als Rad- und Fußwege genutzt.

Die Leinpfade sind um die Altstadtinsel herum und nach Süden bis zur Eisenbahnquerung Genin im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Im weiteren Verlauf kanalaufwärts sind diese im Eigentum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Mit dem Bund wurde vertraglich vereinbart, dass die Hansestadt Lübeck diese Wege nutzen kann, wenn sie im Gegenzug die Verkehrssicherung, Unterhaltung und Sanierung bis zur Stadtgrenze bei Klempau übernimmt, da für den Bund die Wege zum Unterhalt des Kanals nicht mehr notwendig sind.

Die in der Anfrage erwähnten Wege betreffen auch Flächen der Lübeck Port Authority (LPA), welche dem Hafen zugeordnet sind. Für diese Flächen und Wege gelten andere Anforderungen als für Fahrradwege. Sofern Änderungen im Zusammenhang mit dem Radverkehrswegen erfolgen, ist auch zu klären, welcher Bereich stadintern diese Flächen und Wege zukünftig betreut.

Antwort zu Frage 1:

Die beiden Leinpfade entlang der Kanaltrave bzw. des Elbe-Lübeck-Kanals haben eine hohe Bedeutung als Grünwegeverbindungen in der Stadt als auch als Zugang in die freie Landschaft. Zudem wird der Grünzug am Ufer westlich der Kanaltrave für die Stadtteile Innenstadt, St. Lorenz-Süd und St. Jürgen intensiv zur Naherholung genutzt, insbesondere zur Sportausübung (Joggen). Auf diesen Wegen verlaufen der Fernradweg ‚Alte Salzstraße‘ mit über 116 Kilometer von Lüneburg bis Lübeck, der Hanseatenweg und der Jakobsweg, damit haben diese auch touristische Bedeutung für die Hansestadt Lübeck. Die Wege sind wegen ihrer hohen Bedeutung für den Radverkehr als Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen mit einer Radwegweisung versehen.

Im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ von 2013 sind Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächen der Wege enthalten, u.a. auch eine Verbreiterung des Uferwegs

auf der Westseite des Holstenhafens auf vier Meter und die Freigabe für den Radverkehr.

Im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau“ werden derzeit Streckenführungen geprüft, dabei könnte eine Variante auch eine teilweise Führung auf den Wegen der Kanaltrave einbeziehen.

Antwort zu Frage 2:

Im Rahmen der Erarbeitung des Freiraumentwicklungsprogramms werden alle öffentlichen Grünzüge und Grünwege – und damit auch die beiden Leinpfade - hinsichtlich Ihrer Bedeutung und Funktionen als „Stadt-Wege“ im Kontext des gesamten städtischen Freiraums bewertet.

Die Stadt-Wege sollen auf möglichst reizvollen Routen die Stadtlandschaft erschließen und als Verbindungen zwischen den Stadtteilen und den großen Freiräumen der Stadt dienen. Zum einen soll mit dem zu entwickelnden Netz der Freiräume sowie dem Rad- und dem Fußwegesystem eine neue Infrastruktur urbaner Mobilität entstehen. Zum anderen haben die „Stadt-Wege“ als Grünverbindungen mit ihren linearen Strukturen eine wichtige Funktion für den Erhalt und Verbreitung der Tier- und Pflanzenarten und tragen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen bei.

Aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse, auch aus den Bürgerbeteiligungen, die schon stattgefunden haben, haben die Leinpfade eine wichtige Funktion für die Stadtteile St. Lorenz-Nord und Genin.

Antwort zu Frage 3:

Die Grünwege sind wassergebunden ausgebaut. Der Zustand der Wege ist unterschiedlich. In 2018 wurden Teilstrecken zwischen Sophienstraße und Hüntertorbrücke sowie Hüntertorbrücke bis Mühlentorbrücke (innenstadtseitig) auf insgesamt ca. 4.157 m² saniert. Die Deckschichten von wassergebundenen Wegen unterliegen einem Verschleiß und müssen je nach Zustand und Frequentierung alle paar Jahre erneuert werden, damit keine Pfützen entstehen und alte Tragschichten, bestehend u.a. aus groben Ziegelsteinen, abgedeckt sind. Aufgrund der hohen Sanierungskosten können leider immer nur sporadisch die Abschnitte saniert werden, wo der Handlungsbedarf am dringendsten ist.

Die Breite der Wege ist oftmals nicht ausreichend, um der abschnittswisen hohen Frequentierung und den unterschiedlichen Nutzungen (Radfahrer, Jogger, Spaziergänger, Hunde, usw.) gerecht zu werden.

Antworten zu Fragen 4, 5, 10 und 12:

Die Leinpfade sind keine öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes für Schleswig-Holstein, sie sind Bestandteil der öffentlichen Grünflächen. Bzgl. der Verkehrssicherheit und auch der Ausbaustandards sind die Grünwege nicht mit öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen gleichzusetzen. Es besteht keine besondere Verkehrssicherungspflicht. Üblichen Gefahren (Spurrillen, auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. „Eine abweichende Beurteilung wäre nur dann angebracht, wenn der Weg als spezieller Radfahrweg so hergerichtet, ausgebaut und unterhalten würde, dass der Charakter als Grünweg zurücktritt und beim Benutzer der Eindruck hervorgerufen wird, als handele es sich hier um einen besonders ausgebauten Weg, bei dessen Benutzung man die üblichen Gefahren eines Feldwegs nicht in Rechnung zu stellen brauche. Damit wird klargestellt, dass die Zweckbestimmung des Weges den Umfang der Pflichten sowohl für den Nutzer als auch für den Verkehrssicherungspflichtigen regelt“ (LG Heidelberg, Az: 3 O 147/88).

Ein Ausbau nach ERA 2010 ist für diesen Grünweg nicht zwingend erforderlich und ist aus Sicht des Bereiches Stadtgrün und Verkehr auch nicht zielführend, da dies den Charakter des Grünzugs verändern würde. Die Wegefläche ist meist auf beiden Seiten durch starke Böschungen begrenzt wird. In Teilbereichen wäre aber eine Verbreiterung des Weges sinnvoll, um das Miteinander der verschiedenen Nutzer zu er-

leichtern und auch sicherer zu gestalten. Dazu sind Flächenankäufe bzw. Abstimmungen mit anderen Nutzern notwendig.

Eine Aussage zu den Kosten kann ohne eine ausreichende Datengrundlage nicht valide gemacht werden. Inwieweit eine Förderung möglich ist, kann erst nach Vorlage einer Entwurfsplanung geprüft werden. Prinzipiell fördert die Klimaschutzrichtlinie die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung).

Antwort zu Frage 6:

Bisher sind keinerlei Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung aufgetreten. Bauliche Änderungen hinsichtlich Querschnittserweiterungen, Betriebsweggeometrie, Kanalgeometrie, Bootszugänge, Geländer usw. wären jedoch abzustimmen.

Antworten zu Fragen 7, 8, 9 und 11:

Eine Umwidmung ist aus Sicht des Bereiches Stadtgrün und Verkehr nicht erforderlich. Daher gab es keine entsprechenden Gespräche.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.22 Nutzung der in städtischer Verwaltung stehenden Leinpfade beidseits des Stadtgrabens als Radwege (westliche Altstadtumfahrung) (Herr Leber) – 5.660/5.610/5.691

TOP 5.2.12 am 06.05.2019 – VO/2019/07563

Auch abseits eines angedachten Radschnellweges von Bad Schwartau nach Groß Grönau sind schnelle Radwegeverbindungen denkbar. Schon heute existieren im Westen der Altstadt beidseits des Stadtgrabens Pfade / Leinpfade, die von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Anders als an der Kanaltrave stehen diese Pfade in städtischer Verwaltung (LPA und Stadtgrün). Würden die bestehenden Lücken geschlossen (auf der Altstadtseite ist die Puppenbrücke aktuell unpassierbar, auf der Vorstadtseite ist das ehemalige Lorenzen-Gelände sowie der Bereich unterhalb der Puppenbrücke noch zu entwickeln), wären auf beiden Stadtgrabenseiten eine durchgängig befahrbare Radwegeverbindungen nutzbar.

Folgende Fragen ergeben sich in diesem Zusammenhang:

1. Wie bewertet die Verwaltung den Wert und die Bedeutung der beiden Pfade im Westen der Altstadt als schnelle Verbindung im Radwegesystem der Stadt sowie im Hinblick auf die Naherholungsmöglichkeit für Nichtradfahrer?
2. Welchen Wert und welche Bedeutung könnten diese Verbindungen zukünftig als Erschließungsverbindungen im Westen der Altstadt haben?
3. Welche Entlastung wäre im Hinblick auf die Unfallhäufungsstelle Lindenteller zu erwarten, wenn entsprechende Wegebeziehungen zwischen Kreisverkehr und Pfad hergestellt würden.
4. Wie bewertet die Verwaltung den aktuellen Ausbaustand beider Pfade / Leinpfade?
5. Wie zeitnah könnten die bestehenden Lücken (Lorenzen-Gelände und Puppenbrücke) geschlossen werden um eine nahezu durchgängige Route am Wasser realisieren zu können.
6. Welche baulichen Maßnahmen wären erforderlich, um die Verbindung als vollwertigen Rad- bzw. als kombinierten Rad- und Fußweg klassifizieren zu können?
7. Wäre es in diesem Zusammenhang denkbar und sinnvoll, zumindest einen der beiden Pfade (z.B. den auf der Vorstadtseite mit einem witterungsunabhängigen Oberflächenbelag zu versehen, um einen hohen Fahrkomfort bei allen Wetterlagen zu sichern?
8. Mit welchen Kosten wäre zu rechnen, würde man diese Maßnahmen einseitig bzw. auch beidseitig umsetzen wollen? (Eine erste grobe Schätzung reicht).

9. Könnten sich Fördermöglichkeiten eines denkbaren Ausbaus aus der Klimaschutzrichtlinie ergeben?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Antwort zu Frage 1:

Die beiden Pfade entlang des Stadtgrabens haben zurzeit eine durchschnittliche Bedeutung als Grünwegeverbindungen in der Stadt. Sie werden im Wesentlichen für die Naherholung genutzt. Aufgrund der fehlenden Durchgängigkeit der Wege und den daraus resultierenden notwendigen Wechsel auf Straßenzüge sind sie für eine schnelle Radwegeverbindung nicht optimal. Die fehlende Durchgängigkeit ist einerseits dem Verlauf des Stadtgrabens als auch den fehlenden Flächen- bzw. Wege-rechten geschuldet. Im Abschnitt „Wielandbrücke“ bis „Bei der Sägemühle“ ist der Weg mit einer Radwegweisung versehen.

Im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ von 2013 sind Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächen und Breiten der Wege enthalten, u.a. auch der Neubau eines drei Meter breiten Weges mit Aufständigung unterhalb der Puppenbrücke und der Neubau eines Wanderweges in wassergebundener Decke zwischen Puppenbrücke und Werftstraße.

Antwort zu Frage 2:

Im Rahmen der Erarbeitung des Freiraumentwicklungsprogramms werden alle öffentlichen Grünzüge und Grünwege – und damit auch diese beiden Pfade - hinsichtlich Ihrer Bedeutung und Funktionen als „Stadt-Wege“ im Kontext des gesamten städtischen Freiraums bewertet.

Die Stadt-Wege sollen auf möglichst reizvollen Routen die Stadtlandschaft erschließen und als Verbindungen zwischen den Stadtteilen und den großen Freiräumen der Stadt dienen. Zum einen soll mit dem zu entwickelnden Netz der Freiräume sowie dem Rad- und dem Fußwegesystem eine neue Infrastruktur urbaner Mobilität entstehen. Zum anderen haben die „Stadt-Wege“ als Grünverbindungen mit ihren linearen Strukturen eine wichtige Funktion für den Erhalt und Verbreitung der Tier- und Pflanzenarten und tragen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen bei.

Die Pfade sind am Ufer des Stadtgrabens nicht durchgängig zu befahren. Die Bedeutung ist maßgeblich von der Vernetzung der Stadtwege abhängig. Ohne eine Fußgänger- und fahrradfreundliche Durchgängigkeit und Ausbau der Wege wird die Bedeutung durchschnittlich bleiben.

Gemäß Bericht „Verlängerung des Travewanderweges zw. Lachwehr und Wielandstraße“ von 2006 wird eine Beseitigung der Netzlücke empfohlen.

Antwort zu Frage 3:

Die Verwaltung geht davon aus, dass sich durch die Führung von Radfahrenden unter der Puppenbrücke und auch über eine neue Stadtgrabenbrücke die Unfallhäufigkeit im Kreisverkehr Lindenplatz deutlich reduzieren wird. Ein Durchfahren des Lindenplatzes von Radfahrenden ist dann für die unfallträchtigen Wegebeziehungen nicht mehr erforderlich und könnte sogar verboten werden.

Antwort zu Frage 4:

Die Grünwege sind wassergebunden ausgebaut. Der Zustand der Wege ist unterschiedlich.

Die Breite der Wege ist oftmals nicht ausreichend, um den unterschiedlichen Nutzungen (Radfahrer, Jogger, Spaziergänger, Hunde, usw.) gerecht zu werden.

Notwendig wären diverse Flächenankäufe, um einen Lückenschluss und eine Verbreiterung der Wege zu erreichen.

Antwort auf Frage 5:

Bei den Gehwegen unterhalb der Puppenbrücke handelt es sich um zwei Stege, die parallel zum Stadtgraben ein Unterqueren der Puppenbrücke ermöglichen. Sie sind mit stählernen Konsolen an die Widerlager der Brücke gehängt. Seit Dezember 2013 sind die Gehwege abgesperrt, da der Zustand der Konsolen den öffentlichen Verkehr nicht mehr zulassen. Eine Sanierung ist nicht mehr möglich, die Konsolen sind neu zu erstellen. Die Wege wurden vor allem von Joggern und Spaziergängern genutzt, sie ermöglichen eine Querung des Holstentor- bzw. Lindenplatzes im Zuge der Uferwege am Stadtgraben.

Angesichts des Zustandes vieler Brücken in Lübeck wird die Beseitigung der dauerhaften Sperrung der Gehwege unterhalb der Puppenbrücke als nicht vordringlich gesehen. Sowohl die finanziellen als auch die personellen Kapazitäten reichen nicht aus, alle Brücken, die dringend wieder auf einen mindestens befriedigenden Zustand gebracht werden müssen, gleichzeitig zu bearbeiten.

Die Puppenbrücke wird als kurzfristig zu sanieren eingestuft und steht somit bereits im Fokus des Bereichs Stadtgrün und Verkehr für die Planungen der nächsten Jahre. Spätestens im Zuge einer Grundinstandsetzung der Brücke werden natürlich auch die Gehwegkonsolen unterhalb der Brücke erneuert.

Bei Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel könnten die Planungen für eine Instandsetzung des Bauwerks einschließlich der Erneuerung der Konsolen in 2021 beginnen. Die Umsetzung in der Örtlichkeit würde dann ab 2022 / 2023 erfolgen. Die Grundstücke am Ufer des Stadtgrabens unterhalb des Lorenzen- Grundstücks sind im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Der B-Plan 03.02.00, Teilbereich II sieht bereits Wegetrassen vor.

Antworten zu Fragen 6 bis 9:

Die Pfade sind keine öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes für Schleswig-Holstein, sie sind Bestandteil der öffentlichen Grünflächen. Bzgl. der Verkehrssicherheit und auch der Ausbaustandards sind die Grünwege nicht mit öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen gleichzusetzen. Es besteht keine besondere Verkehrssicherungspflicht. Üblichen Gefahren (Spurrillen, auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. „Eine abweichende Beurteilung wäre nur dann angebracht, wenn der Weg als spezieller Radfahrweg so hergerichtet, ausgebaut und unterhalten würde, dass der Charakter als Grünweg zurücktritt und beim Benutzer der Eindruck hervorgerufen wird, als handele es sich hier um einen besonders ausgebauten Weg, bei dessen Benutzung man die üblichen Gefahren eines Feldwegs nicht in Rechnung zu stellen brauche. Damit wird klargestellt, dass die Zweckbestimmung des Weges den Umfang der Pflichten sowohl für den Nutzer als auch für den Verkehrssicherungspflichtigen regelt“ (LG Heidelberg, Az: 3 O 147/88).

Ein Ausbau nach ERA ist für diesen Grünweg nicht zwingend erforderlich und ist aus Sicht des Bereiches Stadtgrün und Verkehr auch nicht zielführend, da dies den Charakter des Grünzugs verändern würde.

Die Wegefläche ist meist auf beiden Seiten begrenzt. In Teilbereichen wäre eine Verbreiterung des Weges sinnvoll, um das Miteinander der verschiedenen Nutzer zu erleichtern und auch sicherer zu gestalten. Dazu sind Flächenankäufe bzw. Abstimmungen mit anderen Nutzern notwendig.

Eine Aussage zu den Kosten kann ohne eine ausreichende Datengrundlage nicht valide gemacht werden. Inwieweit eine Förderung möglich ist, kann erst nach Vorlage

einer Entwurfsplanung geprüft werden. Prinzipiell fördert die Klimaschutzrichtlinie die Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z. B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung).

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.23 Unfälle Krummesser Landstraße (Herr Pluschkell) – 5.660

TOP 5.2.1 am 06.05.2019 – VO/2019/07476

Gilt die Krummesser Landstraße ganz oder teilweise als Unfallhäufungslinie?

Welche Erkenntnisse gibt es seitens der Lübecker Unfallkommission bezüglich der Krummesser Landstraße?

Wann hat zuletzt eine Überprüfung der Verkehrssicherheit der Fahrbahn Lübecker Straße - Krummesser Landstraße zwischen Krummesse und Krummesser Baum stattgefunden? Was waren die Ergebnisse? Welche baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen leiten sich daraus ab?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

Seit 2016 sind der Lübecker Unfallkommission insgesamt folgende acht Unfälle bekannt:

Datum	Ort / Unfall	Ursache
01.06.2016	Krummesser Landstraße 62 - Abbiegeunfall auf Privatgrundstück - Nachfolgender Verkehr hat überholt	Individuelles Fehlverhalten
21.10.2016	Beschädigung eines Fahrzeuges beim Vorbeifahren	Fahrfehler, nicht genügend Seitenabstand
25.01.2017	Krummesser Landstraße 33 - Abbiegeunfall auf Privatgrundstück - Nachfolgender Verkehr hat überholt	Individuelles Fehlverhalten
30.11.2017	Krummesser Landstraße / Lübecker Straße	Fahrfehler, durch Unachtsamkeit von der Fahrbahn abgekommen
22.12.2017	Krummesser Landstraße / Niemarkter Weg – Kollision beim Abbiegen mit vorfahrtberechtigtem Gegenverkehr	Fahrfehler, Missachtung der Vorfahrt
05.06.2018	Zwei Radfahrende fahren ohne Fremdverschulden ineinander	Individuelles Fehlverhalten
14.02.2019	Abbiegeunfall, Missachtung der Vorfahrt	Individuelles Fehlverhalten
07.04.2019	Abkommen von der Fahrbahn nach links	Individuelles Fehlverhalten

Bei der Prüfung der Unfälle auf einen Unfallhäufungspunkt bzw. auf eine Unfallhäufungslinie sind nachfolgend aufgeführte rechtliche Grundlagen zu beachten:

Durchführung der örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung

Als Grundlage für die Auswertung des Unfallgeschehens dienen insbesondere die Unfallblattsammlung und die Unfalltypensteckkarten, als Einjahreskarte für alle Unfälle und als Dreijahreskarte für Unfälle mit schwerem Personenschaden.

Unfallhäufungslinien - UHL

Unfallhäufungslinien liegen vor, wenn auf einem Straßenabschnitt eine bestimmte Anzahl oder Art von Unfällen in einem bestimmten Zeitraum gleichmäßig verteilt auftritt. Die zu betrachtenden Strecken sind innerorts ca. 300 Meter und außerorts mindestens 1.000 Meter lang.

Auffinden und Auswerten von Unfallhäufungsstellen und -linien

Der Ablauf des Verfahrens zum Auffinden und Auswerten von UHS und UHL besteht im Wesentlichen aus folgenden Schritten:

- Auffinden von Punkten und Strecken im Straßennetz mit Auffälligkeiten des Unfallgeschehens (UHS und UHL) nach festgelegten Parametern (Ziffer 5.4.1)
- Auswertung des Unfallgeschehens im Hinblick auf andere Gleichartigkeiten oder Zusammenhänge mit Hilfe von Unfalllisten und Unfalldiagrammen
- Anregung entsprechender Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren und Überprüfung der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen

Unfalltypensteckkarte	Grenzwerte
1 – Jahres Karte	-2- VU mit schwerem Personenschaden -3- VU gleichen Typs -6- VU verschiedenen Typs
3 – Jahres Karte	-3- VU mit schwerem Personenschaden

Auch wenn jeder Unfall für sich eine Tragödie für Familien, Angehörige und Betroffene darstellt, bleibt festzuhalten, dass es sich bei den Unfällen weder um Unfallhäufungsstellen noch um eine Unfallhäufungslinie handelt.

Für die Beurteilung muss die Unfallursache einen sachlichen in der Straße liegenden und keinen persönlichen (z. B. Unachtsamkeit, Gesundheit, usw.) im Fahrzeugführer liegenden Grund haben.

Dieser sachliche Grund ist bei keinem der Unfälle erkennbar.

Bereits seit 2016 hat das Sachgebiet „Straßenverkehrsbehörde“ immer wieder die Verkehrssituation im o. a. Straßenbereich in enger Zusammenarbeit mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger geprüft. Bei einem Vorgang wurde sogar in 2018 die Fachaufsichtsbehörde mit einbezogen, die bestätigte, dass die diesseitigen Entscheidungen, keine Geschwindigkeitsreduzierung und kein Überholverbot anzuordnen, richtig sind.

Sie stellte dabei auch heraus, dass Überholverbote nicht dem Schutz der Verkehrsteilnehmer dienen, die aus Grundstücken auf die Straße fahren.

Daher können aus rechtlichen Gründen keine baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen abgeleitet werden.

Eine zuletzt am 27.05.2019 durchgeführte Geschwindigkeitsmessung im Bereich des Krummesser Baums (Schule) ergab zudem, dass sich von 596 Fahrzeugen nur 17 nicht an die dort vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hielten.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.24 Auswirkungen einer Havarie eines Stagegelschoners mit der Drehbrücke (Herr Leber) – 5.660

TOP 5.2.4 am 20.05.2019 – VO/2019/07685

Am 19.05.2019 kam es im Bereich der Drehbrücke zu einem folgenschweren Schiffsunfall. Aus zunächst ungeklärter Ursache kollidierte ein 23,75 m langer Zwei-Mast-Segler bei der Einfahrt in den Museumshafen mit dem Brückenbauwerk der Drehbrücke. Sowohl am Brückenbauwerk selbst als auch am Stagegelschoner sind erhebliche, sichtbare Schäden festzustellen. Diese lassen auf enorme Kräfte schließen,

die im Moment der Havarie gewirkt haben müssen. Nach ersten Einschätzungen von Brückenexperten beschränken sich die Schäden an der Brücke auf leichte Beschädigungen ohne Auswirkung auf den Brücken- und Schiffsverkehr.

Die Art des Unfalls, die großen Kräfte, das Alter und die konstruktiven Besonderheiten der Brücke mit Wasserhydraulikanlage werfen Fragen auf und lassen weitere Untersuchungen sinnvoll erscheinen.

- Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Statik des Brückenbauwerkes. Von zentraler Bedeutung dabei der Königstuhl, der sich im Moment des Unfalls im angehobenen Zustand befand und so alleine das Gesamtgewicht von 350 t des 38 m langen Hauptträgers trug? Das hochkomplexe und hochsensible System ruht seit 127 Jahren in sich und funktioniert nahezu einwandfrei. Bei einer Havarie wirken aber ungewöhnliche Kräfte, die Einfluss auf das gesamte System haben könnten.

- Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Steuerung der Brücke? Im Moment des Unfalls befand sich die Brücke in einer Drehbewegung und damit „auf Zug“. Bei einer Drehbewegung wird die Zugkraft der Hydraulikzylinder über ein Gestänge übertragen, das an den Enden über eine Gallsche Kette den Königstuhl umgreift. Auch diese Technik ist hochsensibel und verträgt keine störenden Eingriffe von außen. Alle wesentlichen Bauteile, wie Königstuhl, Zylinder, Pumpe und Steuerung sind noch original erhalten.

- Hat die Havarie Auswirkungen auf die angenommene Rest Lebensdauer der Drehbrücke (20-30 Jahre)?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

1. Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Statik des Brückenbauwerkes. Von zentraler Bedeutung dabei der Königstuhl, der sich im Moment des Unfalls im angehobenen Zustand befand und so alleine das Gesamtgewicht von 350 t des 38 m langen Hauptträgers trug?

Die Beschädigungen der Brücke beschränken sich auf das Geländer und den Bohlenbelag des südlichen Gehwegs und einige Stellen des Korrosionsschutzes direkt an der Anprallstelle.

Der Antrieb der Brücke und weitere Maschinenteile sowie tragende Teile der Konstruktion wurden nicht beschädigt.

2. Welche Auswirkungen hatte die Havarie auf die Steuerung der Brücke?

Es gab keine Auswirkungen. Einige wenige Endlagenschalter oder ähnliche Steuerelemente liegen gut geschützt im Inneren der Brücke. Die Steuerung der Bewegungsabläufe erfolgt durch die Brückenwärter mit der Öffnung der entsprechenden Ventile.

Die hydraulische Kraftübertragung ist relativ unempfindlich gegen Stöße, da die Brücke nicht direkt über den Pumpenantrieb bewegt wird, sondern über einen Druckspeicher, der auch mögliche Druckspitzen aufnimmt.

3. Hat die Havarie Auswirkungen auf die angenommene Rest Lebensdauer der Drehbrücke (20-30 Jahre)?

Das ist nicht anzunehmen, da keine Schäden festgestellt werden konnten.

Die Verkehrssicherheit des Geländers wurde durch den Bauhof und eine Schlosserfirma kurzfristig wiederhergestellt. Die endgültige Reparatur des Geländers ist beauftragt. Die Wiederherstellung des beschädigten Korrosionsschutzes erfolgt im Zuge der laufenden Brückenunterhaltung.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.1.25 Natur- und Umweltschutz in der Bauleitplanung (Herr Ramcke) – 5.610

TOP 5.2.6 am 06.05.2019 – VO/2019/07539

Neue Bauvorhaben stellen i.d.R. einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Auf der Grundlage des BauGB, §1, Abs. 6, Nr. 7. a), regelt der Gemeinsame Runderlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ v. 9.12.2013 in Schleswig-Holstein die Berücksichtigung der Kompensation in der Bauleitplanung.

In den Bebauungsplan-Satzungen findet sie ihren Niederschlag in Festsetzungen, die der Eingriffsvermeidung, Eingriffsverminderung und dem Eingriffsausgleich innerhalb oder außerhalb des Plangebietes dienen sollen. Diese „grünen“ Bestimmungen sind in gleicher Weise rechtsverbindlich wie die „grauen“ baulichen Festsetzungen.

Die Überwachung der Umsetzung und der dauerhaften Erhaltung der Maßnahmen ist Aufgabe der Stadt als Planungsträger und untere Bauaufsichtsbehörde.

Der Bürgermeister möge dazu bitte schriftlich folgende unten stehende Fragen beantworten:

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Abschließende Antwort am 19.08.2019:

1. Wie viele baulich umgesetzte B-Plan-Gebiete wurden gezielt in Bezug auf die Umsetzung bzw. andauernde Existenz der satzungsmäßigen Eingriffsvermeidungs-, Eingriffsminderungs- und Eingriffsausgleichsmaßnahmen kontrolliert?

Bitte für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 einzeln auflühren.

Antwort:

In den Jahren 2015 bis 2018 jeweils keine.

2. Wie viele Verstöße gegen Festsetzungen zur Eingriffsvermeidung wurden festgestellt? Bitte für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 einzeln auflühren.

Antwort:

Im Jahr 2016 war es ein Verstoß, in den anderen drei Jahren waren es keine Verstöße.

3. Wie viele Verstöße gegen Festsetzungen zur Eingriffsverminderung wurden festgestellt? Bitte für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 einzeln auflühren.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. Wie viele Verstöße gegen Festsetzungen zum Eingriffsausgleich innerhalb des Plangebietes wurden festgestellt? Bitte für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 einzeln auflühren.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

5. Wie viele Verstöße gegen Festsetzungen zum Eingriffsausgleich außerhalb des Plangebietes wurden festgestellt? Bitte für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 einzeln auflühren.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

6. Wie viele Verstöße wurden über behördliche Verfolgungsmaßnahmen nachträglich abgestellt? Bitte für die in den Jahren 2015, 2016, 2017 und 2018 festgestellten Verstöße einzeln auflühren.

Antwort:

Im Jahr 2016 war es ein Verstoß, in den anderen drei Jahren waren es keine Verstöße.

7. Wie viele Verstöße wurden über Zwangsmaßnahmen sanktioniert? Bitte für die in den Jahren 2015, 2016, 2017 und 2018 festgestellten Verstöße einzeln auflisten.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

8. Werden private Bauherren/-frauen von der Stadt zusätzlich zum öffentlich einsehbaren B-Plan auf die „grünen“ Umweltfestsetzungen hingewiesen? Falls ja, in welcher Form findet dies statt? Falls nein, wie werden die Festsetzungen kommuniziert?

Antwort:

Nein, die Festsetzungen werden von der der Abteilung Bauaufsicht / Bauberatung / Prüfam für Standsicherheit nicht kommuniziert.

Durch die zur Zeit gültige Landesbauordnung wird die Verantwortung für die Durchführung von Bauvorhaben im großen Maße dem Bauherrn, dem Entwurfsverfasser und dem Bauleiter zugeordnet, damit entfallen weitestgehend Kontrollen nach Fertigstellung der Baumaßnahmen und somit ist auch die letzten Jahre der Personalstand entsprechend reduziert worden.

Auch beim Bauaufsichtstreffen der Städte im März diesen Jahres, an dem Mitarbeiter der HL regelmäßig teilnehmen, war der Umgang mit grünordnerischen Festsetzungen in Bebauungsplänen ein Thema und es ist bekannt, dass sehr kontrovers darüber diskutiert wird, ob die Zuständigkeit für die Umsetzung bei den Bauaufsichten liegt. Dort war Tenor, dass selten bei Verstößen gegen Grünfestsetzungen seitens der Bauaufsichten eingeschritten wird. Es wurde bei dem Treffen auch nochmals klargestellt, dass ein Nachbar keinen Anspruch darauf hat, dass bei Nichterfüllung bauaufsichtlich eingeschritten wird.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

Herr Pluschkell möchte wissen, wie der Stand der Beantwortung der Anfrage zu dem Spielplatz Am Musennest sei. Er habe hier schon eine Antwort der Verwaltung erhalten, diese sei aber seiner Meinung nach nicht erschöpfend genug.

Es wird eine Beantwortung zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Herr Dr. Brock merkt an, dass er zu seiner Anfrage zum verwehrten Platz vor dem Spielplatz im Drägerpark die Antwort erhalten habe, dass im Zuge des zweiten Bauabschnittes im Sommer 2019 Abhilfe geschaffen werde. Hierzu möchte er wissen, wie der aktuelle Stand sei.

Es wird eine Beantwortung zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

zu 5.2 Neue Anfragen

zu 5.2.1 Anfrage des stellv. AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parksituation Katharinenstrasse

Anfrage:

In der Katharinenstraße zwischen Marienbrücke und Schwartauer Allee wird auf beiden Straßenseiten auf dem Seitenstreifen geparkt, sodass oft für Fußgänger wenig Platz bleibt und der Wurzelraum der Straßenbäume verdichtet wird. Die Baumbügel sind zum Teil bis an den Stamm gedrückt.

Welche Maßnahmen beabsichtigt die Stadt zum Schutz der Fußgänger und Bäume zu ergreifen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

**zu 5.2.2 Anfrage des stellv. AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Spielplatz Kerckringstraße
Vorlage: VO/2019/07937**

Anfrage:

Auf dem Spielplatz in der Kerckringstraße wurden vor einigen Wochen die Sitzbänke entfernt. Wann werden diese wieder aufgestellt?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

**zu 5.2.3 Anfrage des Bauausschussmitglieds Arne-Matz Ramcke: Parkflächen für Fahrräder auf der Altstadtinsel
Vorlage: VO/2019/07996**

Anfrage:

Wie viele Fahrradbügel gibt es im öffentlichen Straßenverkehrsraum?
Wie viele davon sind seit Beginn 2018 bis zum 30.06.2019 zusätzlich aufgestellt worden?
Wie viele neue Fahrradbügel sind für 2020 geplant?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

**zu 5.2.4 Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 30er Zone in der Beethovenstraße
Vorlage: VO/2019/07997**

Anfrage:

Bringt die Beethovenstraße in Lübeck bezogen auf ihre gesamte Länge die Voraussetzungen für eine 30er Zone mit sich?

Wenn nicht, welche Schritte sind notwendig, um das Ziel die Beethovenstraße auf ihrer gesamten Länge in eine 30er Zone umzuwandeln zu erreichen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

**zu 5.2.5 Anfrage des AM Frank Müller-Horn (Die Unabhängigen): Gutachten zur Tarifgestaltung des ÖPNV
Vorlage: VO/2019/08004**

Anfrage:

Bezüglich des zu erstellenden Gutachtens zur Tarifgestaltung des ÖPNV wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche endgültigen Aufgabenstellungen enthält das Lastenheft des erteilten Auftrages zur Erstellung eines Gutachtens über die Möglichkeiten der Tarifgestaltung im ÖPNV?
2. Wann wird das Gutachten vorliegen?
3. Wird das vorliegende Gutachten öffentlich vorgestellt und wenn ja, in welchem Rahmen?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

**zu 5.2.6 Anfrage AM Ragnar Lüttke (DIE LINKE): LED Straßenbeleuchtung
Vorlage: VO/2019/08008**

Anfrage:

Die Straßenbeleuchtung in der Kalkbrennerstraße wird in den nächsten Wochen auf LED-Technik umgerüstet. Das begrüßt DIE LINKE ausdrücklich. Daraus ergeben sich für mich folgende Fragen:

1. In wie vielen Lübecker Straßen wurde bis jetzt die Straßenbeleuchtung auf LED-Technik umgerüstet oder neu gebaut?
2. Wie hoch beläuft sich die Stromeinsparung?
3. Wie hoch belaufen sich die Kosten der Umrüstung und in welchen Zeitraum amortisieren sich diese Umbaukosten?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.7 Anfrage des Ausschussmitglieds Sascha Wienck (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN / DIE PARTEI): Ausbau der Straßen Reetweg und Schwalbenweg Vorlage: VO/2019/08029

Anfrage:

Uns haben Anwohner der Straßen Reetweg und Schwalbenweg informiert, dass sie für den Ausbau der besagten Straßen zur Kasse gebeten werden sollen.

Es wurde bereits eine BI der Anwohner gegründet, da sie mit den Kosten nicht einverstanden sind.

Täglich fahren hier Baufahrzeuge und LKWs der UKSH, sowie Parkplatzsuchende Mitarbeiter des Klinikums und Eltern die ihre Kinder zur Schule fahren, die Fahrbahn kaputt.

- Warum wurde "nur" die Fahrbahn erneuert und nicht auch gleich die Gehwege?
- Wie ist das weitere Vorgehen der Verwaltung?
- Ist eine Kostenübernahme überhaupt gerechtfertigt?
- Wurden Gespräche seitens der Verwaltung mit den Anwohnern geführt?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.8 Die Unabhängigen: Anfrage des AM Frank Müller-Horn: Bebauung Marli-ring/Goebenstraße/Folke-Bernadotte-Straße Vorlage: VO/2019/08038

Anfrage:

Auf der Freifläche Marliring/Goebenstraße ist ein neuer Block mit 24 Wohnungen geplant (Exposé der KWL). Im Zusammenhang mit dem Schreiben besorgter EigentümerInnen des Grundstückes Folke-Bernadotte-Straße vom 22.07.2019, das allen Bauausschussmitgliedern vorliegt, bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch ist der Anteil der Wohnungen, die im Rahmen des Sozialen Wohnungsbaus (1. und 2. Förderweg) errichtet werden sollen?
2. Welche Bäume werden zur Realisierung der Baumaßnahme gefällt?
3. Wie viele Stellplätze werden geschaffen? Wo werden die Stellplätze angelegt?
4. Werden Carsharing-Konzepte realisiert? Wenn nein, warum nicht?
5. Bleibt der Wanderweg vor dem Gebäude Folke-Bernadotte-Straße 2-8 erhalten?
6. Sind die BewohnerInnen im Umfeld des zu bebauenden Grundstückes in einer Einwohnerversammlung über das Bauvorhaben informiert worden? Gab es einen Austausch?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

<p>zu 5.2.9 Anfrage AM Lötsch (CDU): Lisa-Dräger-Weg Vorlage: VO/2019/08039</p>

Anfrage:

„Ab August 2006 wurde mit dem Lisa-Dräger-Weg eine Wegverbindung zwischen Vorrade und dem Gut Mönkhof wieder geschaffen, damit ist das Wohngebiet Bornkamp und der Hochschulstadtteil für Radfahrer und Fußgänger auf dem kürzesten Wege erreichbar.“

Seit Fertigstellung der letzten Baureihe an der La-Rochelle-Brücke endet der Dräger-Weg nunmehr seit Jahren im Nichts. Auf Höhe der Brücke ist ein Zaun errichtet worden, an der Stelle, wo zuvor der Weg hoch führte. Die Privatstraßen zwischen Bornkamp 1 und 19 sind wegen verschlossener Tore nicht passierbar. Der Lisa-Dräger-Weg kann ab Langelandring nur noch von den Anwohnern genutzt werden.

Aus welchen Gründen erfolgte die Sperrung?

Ist die Sperrung mit dem Konzept der Stifterin vereinbar?

Der frühere Weg führte unmittelbar an der La-Rochelle-Brücke hoch und war eine beliebte und sichere Rodelbahn für die Kinder des Stadtteils. Ist vor der Sperrung eine Güterabwägung der Interessen vorgenommen worden?

Wann wird der Weg wieder frei gegeben?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.10 Anfrage AM Lötsch (CDU): Halteverbot Maria-Mitchell-Straße
Vorlage: VO/2019/08040

Anfrage:

Die Kreuzung Maria-Mitchell-Straße / Lise-Meitner-Weg hat sich zu einem gefährlichen Engpass entwickelt. Seit dem Baubeginn einer Wohnanlage der Vorwerker Diakonie und dem Bezug des Objekts ist die Straße zugesperrt. Es kam wegen der Parksituation schon zu mehreren Blockaden des Stadtverkehrs, in einem Fall dauerte diese 35 Minuten. Ein Anfahren bzw. Verlassen des Stadtteils ist dann nicht mehr möglich.

Der Kurvenbereich ist unübersichtlich und für die aus dem Hochschulstadtteil bzw. von der Paul-Ehrlich-Straße kommenden PKW schlecht einsehbar. Dies stellt auch eine Gefährdung der Kinder dar, die auf ihrem Weg zur Paul-Klee-Schule den Bereich passieren.

Ist seitens des Fachbereichs eine Halteverbotszone im Kreuzungsbereich geprüft worden? Mit welchem Ergebnis?

Wird im Zuge der Bauplanung Bornkamp / Schärenweg das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Objekt der Vorwerker Diakonie dokumentiert und berücksichtigt?

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum B-Plan haben Anwohner auf die Überlastung der einzigen Zufahrt zum Stadtteil hingewiesen. Diese Einwände wurden als unbegründet zurückgewiesen. Bereits eine Seniorenwohnanlage an der Maria-Mitchell-Straße zeigt den massiven Anstieg der Verkehrsaufkommens durch zusätzliche Wohneinheiten.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.11 Anfrage AM Lötsch (CDU): Ehemaliges Aldi-Gelände Maria-Mitchell-Straße / Paul-Ehrlich-Straße
Vorlage: VO/2019/08041

Anfrage:

- Liegt dem Fachbereich ein Antrag auf Bebauung vor? Ist seitens der neuen Eigentümer studentisches Wohnen geplant?
- Ist es richtig, dass auf dem betreffenden Grundstück auch die Ansiedlung von Gewerbe laut Bebauungsplan verpflichtend ist?
- Das bestehende Gebäude verfällt seit längerer Zeit, das Gelände ist nicht eingezäunt und wegen Vandalismus u.a. mit Scherben übersät. Bestehen Vorgaben des Fachbereichs hinsichtlich der Sicherung solcher Leerstände?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.12 Anfrage AM Lötsch (CDU): Klimaschutz im Radverkehr
Vorlage: VO/2019/08042

Anfrage:

In verschiedenen Städten in Schleswig-Holstein werden Projekte durch den Bund im Rahmen des Programms „Klimaschutz im Radverkehr“ gefördert.

- Werden in Lübeck Projekte über das Programm gefördert?
- Sind Anträge eingereicht worden / werden Anträge noch eingereicht?
- Wenn nein, warum nicht?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.13 Anfrage des Ausschussmitglieds Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Geschädigte oder schon absterbende Bäume aufgrund der Klimaextreme
Vorlage: VO/2019/08048

Anfrage:

In vielen Städten wird z.Z. über geschädigte oder schon absterbende Bäume aufgrund der beiden trockenen Sommer berichtet.

Auch in Lübeck ist die "Luther-Buche" vor dem Dom wohl aufgrund der Klimaextreme beschädigt.

1. Wie ist der Zustand der Bäume in Parks und an Straßen in Lübeck einzuschätzen?

Besonders hier:

- Zustand der Linden an der Untertrave ?
- Zustand der Mehlbeeren vor der MUK; die bereits trockene Äste im oberen Bereich der Kronen zeigen?
- Zustand der Eichen an der Einsiedelstraße, die seit Jahren kümmern?

2. Kann mit den an vielen Bäumen vorhandenen Gießringen ausreichend Wasser zugeführt werden?

- Wie häufig wird bei Trockenperioden gegossen? Durch wen? Welche Kosten sind damit verbunden?

3. Wie bewähren sich die als Straßenbäume gepflanzten "Klimabäume"?

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.2.14 Weitere neue Anfragen während der Sitzung
--

5.2.14 Haltverbotszonen vor Schulen – Frau Jansen

Frau Jansen merkt an, dass die Hansestadt Lübeck in Sachen Haltverbotszonen vor Schulen keine Aktivitäten zeige, sie möchte wissen, warum nicht.

Abschließende Antwort:

Frau Hagen teilt mit, dass dieses Thema bereits in der Diskussion mit dem Fachbereich 4 (Schule und Sport) sei. Teilweise scheitere dieses Vorhaben daran, dass es keine verfügbaren Flächen für die sogenannten „Kiss-and-Ride-Zonen“ gäbe.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.2.15 Dankwatsgrube – Herr Leber (5.660)

Herr Leber möchte wissen, wie der aktuelle Stand in der Dankwatsgrube sei, wo im vermeintlichen Baufeld an der Hanseschule Probleme mit den Bäumen und der Mauer aufgetreten seien.

Abschließende Antwort im Nachgang zur Niederschrift::

Vor dem Hintergrund des ungewissen Ausgangs einer B-Planänderung (Hinweis: um das Studentenwohnheim realisieren zu können, muss der Bebauungsplan angepasst werden. Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung der Öffentlichkeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich sowohl auf Basis der Diskussion aus dem Verfahren Rahmenplan Innenstadt als auch aufgrund der Belastung der unmittelbaren Nachbarn durch die Grenzbebauung, Widerstand formiert und der Bebauungsplan von der Bürgerschaft nicht beschlossen wird), der einschränkenden Vorgaben, die sich aus der Stützwand und dem Erhalt der Bäume ergeben und insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um öffentliche Freiräume riet der Bereich Stadtplanung und Bauordnung in einem Vermerk im Juni 2018 vom Verkauf der Liegenschaft ab. Dem Bauausschuss wurde berichtet.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.2.16 Mühlenbrücke – Frau Hildebrand

Frau Hildebrand möchte wissen, wie der Sachstand auf der Mühlenbrücke im Zusammenhang mit dem stadteinwärts führenden Radweg und Fußgängerweg sei und ob hier eine schnelle Lösung in Aussicht stehe.

Abschließende Antwort:

Frau Hagen merkt an, dass bei dieser Thematik die Polizei und die Straßenverkehrsbehörde mit einbezogen worden seien.

Frau Wolke-Eichenberg ergänzt, dass die Fertigstellung für Mitte September 2019 angestrebt werde.

Der Bauausschuss nimmt die Antwort zur Kenntnis.

5.2.17 Parkzeiten-Kurgartenstraße und Priwallfähren Vorplatz – Frau Haltern (5.660)

Frau Haltern möchte wissen, wann es zu der zugesagten Umsetzung komme, dass die Parkzeit im Bereich der Kurgartenstraße und dem Priwallfähren Vorplatz auf zwei Stunden reduziert werde. In der Umgebung befänden sich viele Arztpraxen, deren Kundschaft dadurch einfacher Parkmöglichkeiten finden würde

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.2.18 Zone 30 Am Bökenberg – Frau Blankenburg (5.660)

Frau Blankenburg spricht das fehlende Piktogramm auf der Fahrbahn mit dem Hinweis auf eine Zone 30 in der Straße Am Bökenberg an, wenn von der Ratzeburger Allee dort eingefahren werde.

Abschließende Antwort – nachträglich zur Niederschrift:

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bedankt sich für den Hinweis. Bisher war dort jedoch noch nie ein Piktogramm aufgebracht. Dieser Punkt wird aufgenommen und im Rahmen der noch im Stadtgebiet ausstehenden Markierungsarbeiten ausgeführt. Ein konkreter Zeitpunkt kann jedoch nicht genannt werden, da vorrangig noch Arbeiten auf einigen Hauptverkehrsstraßen durchzuführen sind.

Solche Hinweise bitte zukünftig an stadtgruen.verkehr@luebeck senden. Damit kann i.d.R. eine deutlich zügigere Bearbeitung erfolgen.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.2.19 Baustelle Brandenbaumer Landstraße – Herr Lötsch (5.660)

Herr Lötsch möchte wissen, wann die schlecht beleuchtete Baustellenabsperzung auf einer Fahrspur in der Brandenbaumer Landstraße abgebaut werde, da dort seit Tagen keine Bautätigkeiten stattfänden.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.2.20 Verkehrsführung Wallbrechtbrücke – Herr Dr. Brock (5.660)

Herr Dr. Brock spricht die teilweise schlechte Verkehrsführung im Zuge der Bauarbeiten auf der Wallbrechtbrücke an. Teilweise seien die gelben Markierungen nicht so installiert, dass sofort zu erkennen sei, wo das Fahrzeug entlang geführt werde. Er habe auch schon einige Fahrzeuge in die Baustelle einfahren gesehen.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.2.21 Fördermittel Barrierefreiheit – Frau Wulf-Wichmann (5.610 / 5.660 / 5.651)

Frau Wulf-Wichmann möchte wissen, ob die Verwaltung Anträge zu dem von der Landesregierung zur Verfügung gestellten Fördermittel in Höhe von 10 Mio. Euro bis 2022 gestellt habe.

Zwischenantwort:

Es wird eine Beantwortung der Anfrage zu einer der nächsten Sitzungen zugesagt.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

5.2.22 Einheitsbuddeln (Herr Ramcke)

Herr Ramcke möchte wissen, ob die Stadt Vorbereitungen für das Einheitsbuddeln anlässlich der Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit am 03.10.2019 unternahme.

Abschließende Antwort:

Frau Wulke-Eichenberg gibt an, dass aus ihrer Sicht eher der Bereich Stadtwald für diese Vorbereitungen zuständig sei. Da es das Ziel der Aktion sei, einen Wald zu pflanzen, und zufällige Pflanzungen auf öffentlichem Grund das Stadtbild stören könnten, würden die stadteigenen Flächen dafür nicht zur Verfügung stehen.

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.

zu 5.3 Anträge

zu 5.3.1 DIE LINKE: Rippenstraßen der Königstraße wieder öffnen Vorlage: VO/2018/06665
--

Antrag:

Die Rippenstraßen der Königstraße werden wieder wechselweise Stadt ein- und Stadtauswärts geöffnet.

Bei der Umsetzung soll das Lübeck Management mit seiner Fachmeinung mit einbezogen werden.

Herr Pluschkell schlägt vor, dies 2020 als Versuch analog zur Beckergrube durchzuführen.

Herr Schröder plädiert dafür, die Maßnahme, wie im Rahmenplan vorgeschlagen, zusammen mit der Königstraße, in der Stufe 2 zu belassen.

Herr Lüttke merkt an, dass die Maßnahme in der Königstraße dann ja auch in die Stufe 1 vorgezogen werden müsse.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Antrag: 1 Stimme

Gegen den Antrag: 13 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt mehrheitlich den Antrag abzulehnen.

**zu 5.3.2 SPD+CDU: Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr
Vorlage: VO/2019/07370**

Aufgrund der von den Mitgliedern des Bauausschusses einstimmig festgelegten Zeit zur Beendigung des heutigen öffentlichen Teils der Sitzung (20:00 Uhr) konnte dieser Tagesordnungspunkt nicht mehr behandelt werden und wird dadurch auf die nächste Sitzung des Bauausschusses vertagt.

**zu 5.3.3 BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Änderungsantrag zu VO/2019/07370 - "Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr"
Vorlage: VO/2019/07432**

Aufgrund der von den Mitgliedern des Bauausschusses einstimmig festgelegten Zeit zur Beendigung des heutigen öffentlichen Teils der Sitzung (20:00 Uhr) konnte dieser Tagesordnungspunkt nicht mehr behandelt werden und wird dadurch auf die nächste Sitzung des Bauausschusses vertagt.

**zu 5.3.4 Carl Howe (GAL): Klimaneutrale Bauweise
Vorlage: VO/2019/07771**

Aufgrund der von den Mitgliedern des Bauausschusses einstimmig festgelegten Zeit zur Be-

endigung des heutigen öffentlichen Teils der Sitzung (20:00 Uhr) konnte dieser Tagesordnungspunkt nicht mehr behandelt werden und wird dadurch auf die nächste Sitzung des Bauausschusses vertagt.

zu 5.3.5 Freie Wähler & GAL: "Steingärten" reduzieren - Artenvielfalt fördern
Vorlage: VO/2019/07809

Aufgrund der von den Mitgliedern des Bauausschusses einstimmig festgelegten Zeit zur Beendigung des heutigen öffentlichen Teils der Sitzung (20:00 Uhr) konnte dieser Tagesordnungspunkt nicht mehr behandelt werden und wird dadurch auf die nächste Sitzung des Bauausschusses vertagt.

zu 5.3.6 CDU - Schulwegbeleuchtung
Vorlage: VO/2018/06696

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert, eine geeignete Beleuchtung für die fuß- und radläufige Verbindung Fackenburger Allee – Unterführung Stockelsdorfer Straße –Jonny-Felgenhauer-Straße zu erstellen.

Bis zu den Haushaltsberatungen für den Haushalt 2019 ist das entsprechende Konzept vorzulegen. Die haushaltsmäßige Ordnung ist herzustellen.

Herr Lötsch beantragt die Aufnahme und Abarbeitung in die noch vorzulegende Vorlage zum Beleuchtungskonzept.

Der Vorsitzende lässt über den ergänzten Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den ergänzten Antrag: 14 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig den Antrag mit der Ergänzung zu beschließen.

zu 5.3.7 Baulückenkataster
Vorlage: VO/2018/06702

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten, die Bauverwaltung mit der Erstellung eines öffentlichen Baulückenkatasters für Wohnbauflächen im Lübecker Stadtgebiet zu beauftragen.

Der Vorsitzende lässt über die Vorlage abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für die Vorlage: 1 Stimme
Gegen die Vorlage: 11 Stimmen
Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt mehrheitlich die Ablehnung des Antrages.

zu 5.3.8 Verpachtung kommunaler Dächer für Photovoltaik-Anlagen
Vorlage: VO/2018/06704

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten zu veranlassen, dass Gebäude der öffentlichen Hand - wie z.B. Schulen oder Verwaltungen, so ihre Dächer dazu geeignet sind - mit Solar-/Photovoltaik-Anlagen ausgestattet werden. Dies kann entweder durch die direkte Installation durch die Betreiber (direkt finanziert bzw. bezuschusst durch den Staat) oder durch die Vermietung der Dächer an Dritte geschehen (entweder durch bestimmte Mietkosten oder eine Beteiligung der Einrichtung am Gewinn).

Potentielle Investoren für die Errichtung der Photovoltaik-Anlagen finden sich meist.

Herr Bunk erläutert, dass der im Änderungsantrag geforderte Zeitplan (Januar 2020) nicht machbar sei. Das Gebäudemanagement werde aber in einem ersten Schritt versuchen mehrere, zur Installation von PV-Anlagen geeignete Dächer zu identifizieren.

Herr Lötsch schlägt vor, diesen Antrag zu beschließen und den Änderungsantrag unter TOP 5.3.9 abzulehnen.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Antrag: 14 Stimmen

Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig den Antrag zu beschließen.

zu 5.3.9 Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90 / Die Grünen) & Lothar Möller (fraktionslos): Änderungsantrag zu VO/2018/06704 "Verpachtung kommunaler Dächer für Photovoltaik-Anlagen"
Vorlage: VO/2018/06704-01

Antrag:

"Die Verwaltung legt der Bürgerschaft bis Juni 2020 ein Konzept zur konsequenten Ausnutzung der Dächer städtischer Immobilien für Photovoltaik und Solarthermie vor.

Bei der Konzepterstellung werden sowohl die Installation in Eigenregie als auch die Vermietung/Verpachtung der Dächer an Dritte einbezogen. Für Dächer von Schulen bereitet das Konzept in Zusammenarbeit mit den SchulleiterInnen die Möglichkeit vor, dass AGs von interessierten SchülerInnen an Planung, Betrieb und Aufbau der Anlagen beteiligt werden. Zusätzlich evaluiert die Verwaltung in dem Konzept die Möglichkeiten der Aufklärung über die profitable Nutzung privater Immobilien für Photovoltaik- und Solarthermie-Anlagen inklusive der Errichtung eines Solardachkatasters. Die Klimaschutzleitstelle ist bei der Konzepterstellung federführend."

Herr Bunk erläutert, dass der im Antrag geforderte Zeitplan (Januar 2020) nicht machbar sei. Das Gebäudemanagement werde aber identifizieren, wo geeignete Dächer seien, um diese Anlagen zu installieren.

Herr Lötsch schlägt vor, diesen Antrag abzulehnen und den Antrag unter TOP 5.3.8 zu beschließen.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

Für den Antrag: 6 Stimmen

Gegen den Antrag: 8 Stimmen

Der Bauausschuss lehnt den Antrag mehrheitlich ab.

Der Vorsitzende unterbricht die Sitzung – nach Beendigung des öffentlichen Teils - zur Herstellung der Nichtöffentlichkeit (20:08 Uhr).

zu 11 Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse
--

Der Vorsitzende eröffnet den öffentlichen Teil der Sitzung und teilt mit, dass der Bauausschuss im nicht öffentlichen Teil Beschlüsse gefasst habe und beendet die Bauausschusssitzung um 21:05 Uhr.

Lübeck, den 11. September 2019

Christopher Lötsch
Vorsitzende/r

Thomas Kaacksteen
Protokollführung