Hansestadt LÜBECK

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

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung

Termin: **Dienstag, 11.05.2021, 16:00 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16.03.2021	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Mitteilungen der Vorsitzenden	
3.2.	Mitteilungen der Fachbereichsleitung	
3.2.1.	Vorstellung Leitstellengutachten Feuerwehr	
	Der Gutachter Herr Ohrem wird anwesend sein.	
3.2.2.	Feuerwehrgerätehäuser	
3.2.3.	Lagebericht Corona	
3.2.4.	Sachstand Bürgerservice	
3.2.5.	European-Energy-Award in Lübeck	
3.2.6.	Wettbewerb Solarenergie "Solarenergie - Sonnengemeinden in Schleswig-Holstein"	
3.2.7.	Zwischenergebnis der 4. Forstinventur	
3.3.	Anfragen / Antworten	
3.3.1.	Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): EU-Ausländer*innen in Lübeck	**VO/2021/09926**
3.3.2.	Nachfrage des AM Heiko Steffen zur Antwort	

	VO/2020/09276 Verkrautung und Fischsterben im Krähenteich	
3.3.3.	Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Papieratlas - Beteiligung der Hansestadt Lübeck ab 2021	**VO/2020/09465**
3.3.4.	Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umweltbelastungen an der Trave	**VO/2020/09551**
3.3.5.	Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Betriebliches Mobilitätsmanagement	**VO/2021/09695**
3.3.6.	Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) AT zu VO/2021/09695: Betriebliches Mobilitätsmanagement	**VO/2021/09695-01**
3.3.7.	Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Grundwasserspiegel und Regenwassernutzung	**VO/2021/09915**
3.3.8.	Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIEGRÜNEN): Private Brunnen im Umkreis der ehemaligen Fischfabrik "Hinter den Höfen"	**VO/2021/09925**
4.	Berichte	
4.1.	Trauungen live im Internet übertragen	**VO/2021/09675-01**
4.2.	Abschlussbericht für die Gesamtmaßnahme Altstadt	**VO/2021/09936**
	Frau Maaß (5.610) wird anwesend sein.	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Gutachten zur Bemessung des Personalbedarfs der Integrierten Leitstelle der Feuerwehr Lübeck	**VO/2020/09608**
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Polizeibeirat	
	nächster Termin am 08.06.2021	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	

11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16.03.2021	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
14.	Beschlussvorlagen	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

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

18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Sicherheit und Ordnung

Sitzungstermin: **Dienstag, 11.05.2021, 16:00 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

5.2.	129. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof - abschließender Beschluss Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof - Satzungsbeschluss	**VO/2021/10025**

Nichtöffentlicher Teil:

14.1.	Ersatzbeschaffung von Einsatzfahrzeugen des Rettungsdienstes	**VO/2021/09973**
14.2.	Beschaffung eines Systems zur digitalen Patientendatenerfassung im Rettungsdienst	**VO/2021/09969**

► Nr. VO/2021/09926
öffentlich

Lübeck, 18.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): EU-Ausländer*innen in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Wie in vielen anderen deutschen Städten auch, leben auch in Lübeck Menschen aus dem EU-Ausland, häufig aus osteuropäischen Ländern, häufig mit schlechten oder keinen Deutsch-Kenntnissen, die überwiegend in der wärmeren Jahreszeit z.B. als Bau- oder Erntehelfer*innen arbeiten. Diese Menschen haben zum Teil (im Winter) keinen festen Wohnsitz, kennen mitunter bestehende Hilfsangebote nicht oder wollen diese nicht in Anspruch nehmen und fallen dementsprechend teils „durchs Raster“. Dazu frage ich:

1. Inwiefern ist diese Situation der Lübecker Stadtverwaltung bekannt und wie bewertet die Lübecker Stadtverwaltung diese Situation, insb. auch hinsichtlich der sozialen Folgen und ggf. hinsichtlich Schwarzarbeit in Lübeck?

2. Ist der Stadtverwaltung Lübeck in ihrer Zusammenarbeit mit der Polizei Lübeck in Folge der beschriebenen Situation eine Häufung von Straftaten bekannt, z.B. hinsichtlich von Einbrüchen in Kleingartenvereinen?

3. Gibt es Anstrengungen der Lübecker Stadtverwaltung, um die oben beschriebenen Menschen zu erreichen und ihnen zu helfen, insb. durch Überwindung der Sprachbarriere bei den bestehenden Hilfsangeboten?

4. Inwiefern hat sich die oben beschriebene Situation ggf. durch die Corona-Pandemie verschärft, insb. durch Beschränkungen der Reisefreiheit oder durch vorübergehende nicht verfügbare Hilfsangebote?

Begründung:

Anlagen:

► Nr. VO/2020/09465
öffentlich

Lübeck, 27.10.2020

Anfrage

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

Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Papieratlas - Beteiligung der Hansestadt Lübeck ab 2021

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.11.2020	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Den letzten (einzigen) Beitrag den man von der Hansestadt Lübeck im Papieratlas finden kann ist aus 2013.

"Die Stadt Lübeck kann aufgrund dezentraler Beschaffungsmaßnahmen keine Verbrauchszahlen angeben.“

Dazu folgende Fragen:

1. Hat sich daran was geändert?
2. Hat die Hansestadt Lübeck vor, sich 2021 am Papieratlas zu beteiligen?
3. Auf Seite 24 des Papieratlas 2020 finden sich vorbildhafte Stadtoberhäupter - persönliches Engagement für Recyclingpapier - Was ist mit einer Teilnahme vom Lübecker Bürgermeister?

Begründung:

Seit 13 Jahren bildet der Papieratlas den Papierverbrauch und die Recyclingpapierquoten der deutschen Städte ab.

Der Wettbewerb um den Titel "Recyclingpapierfreundlichste Stadt" hat sich kontinuierlich weiterentwickelt und ist zu einer festen Orientierungsgröße im Bereich der nachhaltigen Beschaffung geworden.

Mit dem Bundesumweltministerium, dem Umweltbundesamt, dem Deutschen Städtetag stehen starke Partner zur Seite.

Anlagen:

► Nr. VO/2020/09551
öffentlich

Lübeck, 17.11.2020

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umweltbelastungen an der Trave

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.12.2020	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Auf der Höhe „Bei der Gasanstalt“ Ecke „Geniner Ufer“ befindet sich ein abgegrenzter Bereich im Uferbereich der Trave.

1) Welchen genauen Zweck hat diese Bereich?
2) Stehen hier Bodenbelastungen aus dem nahen Umfeld im Zusammenhang mit der Anlage?
3) Welche Kosten sind hier jährlich und bis dato in Summe bereits für die Beseitigung der aufgefangenen Umweltbelastungen aufgelaufen?
4) Wurden und werden die Kosten der jetzigen Eigentümerin der belasteten Flächen in Rechnung gestellt? Wenn nicht warum nicht?

Begründung:

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09695**
öffentlich

Lübeck, 26.01.2021

Anfrage

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

Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.02.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Wie hat sich das betriebliche Mobilitätsmanagement seit 2017 entwickelt?

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► Nr. VO/2021/09695-01
öffentlich

Lübeck, 27.01.2021

Anfrage

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

Anfrage AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) AT zu VO/2021/09695: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.02.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Am 27.04.2017 lud der Bereich UNV der Stadtverwaltung zu einer Informationsveranstaltung „Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen“ ein.

Dazu frage ich:

1. Wie hat sich seitdem das betriebliche Mobilitätsmanagement entwickelt? Wurden Fortschritte sichtbar?
2. Gibt es quantifizierte Ziele (wenn ja: welche) und welche Anreize setzt die Stadt für nachhaltiges Mobilitätsverhalten für Unternehmen?
3. Welche Anreize bzw. Angebot für nachhaltiges Mobilitätsverhalten setzt die Stadt für die eigenen Mitarbeiter*innen?
4. Welche künftigen Schritte sind geplant, um Fortschritte in diesem Themenfeld zu erzielen?“

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► Nr. VO/2021/09915
öffentlich

Lübeck, 16.03.2021

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Grundwasserspiegel und Regenwassernutzung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.03.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
1. Welche Erkenntnisse liegen der Lübecker Verwaltung über die Höhe des Grundwasserspiegels im Lübecker Stadtgebiet vor?

2. Gab es in den letzten Jahren eine Veränderung des Grundwasserspiegels oder einen Trend diesbzgl., der außerhalb der im langfristigen Mittel üblichen Schwankungen liegt?

3. Inwiefern setzt sich die Lübecker Verwaltung für die Nutzung von Regenwasser ein, um Grundwasser zu sparen?

3a) Wie bewertet die Lübecker Verwaltung die Möglichkeit, bei Neubauvorhaben künftig den Einbau einer Zisterne verpflichtend zu regeln, um das gesammelte Wasser z.B. für die Toilettenspülung oder die Gartenwässerung zu nutzen?

Begründung:
Studien belegen, dass in Deutschland immer mehr Dürre-Perioden zu erwarten sind. In Teilen Bargteheides kam es im August 2020 zu einer Notabschaltung, weil nicht genug Wasser verfügbar war, sodass kein Wasser mehr aus den Leitungen kam.

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/09925**
öffentlich

Lübeck, 18.03.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Silke Mählenhoff (BÜNDNIS 90 / DIEGRÜNEN): Private Brunnen im Umkreis der ehemaligen Fischfabrik "Hinter den Höfen"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In Schlutup sollen im Umkreis der ehemaligen Fischfabrik "Hinter den Höfen " private Brunnen bestehen, bei denen eine Wasserbelastung durch Hinterlassenschaften der Fischverarbeitung durch die Anwohner befürchtet wird.

- Welche Erkenntnisse liegen der Verwaltung dazu vor?
- Um wieviele Brunnen handelt es sich? Welche Schadstoffe sind zu erwarten oder gemessen worden?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/09675-01
öffentlich

Lübeck, 12.03.2021

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.340 - Standesamt

Bearbeitung: Regina Teege (E-Mail: regina.teege@luebeck.de Telefon: 122-3444)

Trauungen live im Internet übertragen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Beschluss des Hauptausschusses vom 9.2.2021 (VO/2021/09675)

Bericht:
Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung vom 9.2.2021 (VO/2021/09675) auf Antrag des AM Thomas Rathke (FDP) folgenden Beschluss gefasst**:**

„Es wird die Möglichkeit geschaffen, die Trauungen in den Trauzimmern live im Internet zu übertragen. Brautleute sollen dann künftig bei der Anmeldung angeben können, ob sie diesen kostenlosen Service in Anspruch nehmen möchten. Darüber hinaus soll geprüft werden, welche weiteren Trauzimmer mit diesem zusätzlichen Service ausgestattet werden.“

Herr Bürgermeister Lindenau hatte noch vor Beschlussfassung darauf hingewiesen, dass im Falle einer positiven Beschlussfassung zunächst eine Befragung der Standesbeamtinnen und Standesbeamten erforderlich sei. Diese seien nicht zur Zustimmung der Übertragung ihrer Person in Bild und Ton verpflichtet. Sofern sie einer Übertragung widersprächen, sei die Umsetzung des Antrages nicht möglich.

Der Prüfauftrag wurde vom Fachbereich 3 – Standesamt – in Abstimmung mit dem Bereich Recht, der Datenschutzbeauftragten, dem Personalrat des Fachbereichs 3 und den Standesbeamtinnen und Standesbeamten bearbeitet.

Eine Eheschließung ist ein hoheitlicher Akt, der sehr stark durch gesetzliche Vorgaben reglementiert ist und zwingend die Vornahme der Handlung durch eine Standesbeamtin oder einen Standesbeamten vorsieht.

Nach § 14 Abs. 2 des Personenstandsgesetzes (PStG) soll die Eheschließung in einer Form vorgenommen werden, die dem Standesbeamten oder der Standesbeamtin eine ordnungsgemäße Wahrnehmung der Amtshandlung ermöglicht. Hierzu gehört auch, dass sie oder er sich hinreichend auf die Eheschließungszeremonie konzentrieren kann und nicht durch

Filmaufnahmen abgelenkt wird oder aus Sorge, wegen etwaiger Versprecher dauerhaft im Internet zur Schau gestellt zu werden, das Wesen der öffentlichen Beurkundung vernachlässigt.

Ob die Standesbeamtin oder der Standesbeamte sich durch Ton-, Bild- oder Filmaufnahmen oder eine Übertragung in das Internet an der ordnungsgemäßen Vornahme der Eheschließung beeinträchtigt sieht, ist eine Frage, die jede und jeder Beurkundende für sich selbst entscheidet.

Sie oder er kann sich hier auf das durch Artikel 1 i. V. m. Artikel 2 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) geschützte Persönlichkeitsrecht berufen. Außerdem ist das Recht am eigenen Bild nach § 22 des Kunsturhebergesetzes (KunstUrhG) zu beachten. Dieses greift sowohl bei Fotos als auch bei filmischen Aufnahmen, so dass Grundvoraussetzung für die Übertragung per Livestream die Einwilligung aller abgebildeten Personen ist.

Die betroffenen Beschäftigten stimmen der gewünschten Übertragung nicht zu. Auch der zuständige Personalrat hat in seinem Schreiben vom 9.3.2021 an die Fraktionen bereits seine ablehnende Haltung zum Ausdruck gebracht.

Im Übrigen werden freiwillige Einwilligungserklärungen in einem Beschäftigtenverhältnis i.d.R. von der Rechtsprechung nicht anerkannt, weil hier immer ein Abhängigkeitsverhältnis anzunehmen ist und die Beschäftigten in ihrer Meinungsäußerung nicht wirklich frei sind.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine Übertragung von Eheschließungen per Livestream aufgrund der Nichtzustimmung der eheschließenden Standesbeamtinnen und Standesbeamten rechtlich nicht zulässig ist.

In den Städten Münster und Düsseldorf erfolgt eine Übertragung von getakteten Einzelbildern (alle 2 Minuten) aus dem Trauzimmer, ohne Ton, ohne Aufzeichnung, ohne Abbildung der Standesbeamten und nur dann, wenn von allen Gästen schriftliche Einverständniserklärungen vorliegen. Lediglich 10 Prozent aller Eheschließungen in Münster werden tatsächlich auf diese Weise übertragen. Die Nutzerquote in Düsseldorf konnte nicht ermittelt werden.

Anlagen:
keine

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/09936
öffentlich

Lübeck, 23.03.2021

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Birgit Maaß (E-Mail: birgit.maass@luebeck.de Telefon: 122 - 6124)

Abschlussbericht für die Gesamtmaßnahme Altstadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Vorberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.04.2021	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.05.2021	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Gemäß den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015) hat die Gemeinde nach Abschluss der Städtebaulichen Gesamtmaßnahme einen Abschlussbericht vorzulegen.

Bericht:

Die Städtebauliche Gesamtmaßnahme ALTSTADT wurde in Lübeck seit 1972 im Städtebauförderungsprogramm >Sanierung und Entwicklung< gefördert und im vergangenen Jahr nach Durchführung der letzten Maßnahmen beendet.

Die Gesamtmaßnahme ALTSTADT wurde in einem Zeitraum von 48 Jahren durchgeführt und betraf insgesamt 25 Sanierungsgebiete, die 45 Altstadt-Blöcke ganz oder teilweise umfassten. Deshalb fällt auch der Abschlussbericht mit 222 Seiten entsprechend umfangreich aus. Gemäß Anlage 30 StBauFR SH 2015 sind u. a. Bestandspläne vor Maßnahmenbeginn einschließlich Missständen/Entwicklungsbedarf darzustellen. Die vorhandenen Planunterlagen (Graupausen und Transparent-Zeichnungen im Format DIN A1/A0) wurden digitalisiert und in bestmöglicher Qualität in der Broschüre abgebildet. Im Format DIN A4/A3 ist die Lesbarkeit leider nicht bis ins letzte Detail gegeben. Deshalb liegt der Fokus auf zahlreichen Vorher-Nachher-Fotos der geförderten Maßnahmen – siehe Kapitel 7. Die Vorher-Fotos dokumentieren den heute kaum noch vorstellbaren Zustand, in dem sich die Lübecker Altstadt in den 1970er Jahren befand. Die Nachher-Fotos veranschaulichen die großen Sanierungserfolge, die Dank der Städtebauförderung erzielt werden konnten.

Der Abschlussbericht steht als Download unter folgender Adresse zur Verfügung:
https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/stadtplanung/staedtebaufoerderung/programm-sanierung-und-entwicklung.html

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09608
öffentlich

Lübeck, 15.12.2020

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Rüdiger Lüdtke (E-Mail: ruediger.luedtke@luebeck.de Telefon: 122-3710)

Gutachten zur Bemessung des Personalbedarfs der Integrierten Leitstelle der Feuerwehr Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
26.04.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das Gutachten „Organisationsberatung zur Bemessung des Personalbedarfs der Integrierten Leitstelle Lübeck“ der Luelf & Rinke Sicherheitsberatung GmbH vom 21.07.2020 (Anlage 2) wird zur Kenntnis genommen.
2. Auf Grundlage der empfohlenen Sollbesetzung der Integrierten Leitstelle Lübeck (ILS) sind die nachfolgenden Planstellenneuschaffungen ins nächst erreichbare Stellenplanverfahren einzubringen:
   1 Planstelle für Schichtführung, 3 Planstellen für Disposition, 1 Planstelle für Qualitätsmanagement, 1 Planstelle für Aus- und Fortbildung (Ausbilder:in), 2 Planstellen für Weiterqualifizierung von Leitstellendisponent:innen (Auszubildende).

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Spezielle Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig

	X	vorgeschrieben durch: § 17 Abs. 3 Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz (SHRDG); § 3 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (BrSchG)

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
In § 17 Abs. 3 des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG) ist geregelt, dass die personelle Besetzung der Rettungsleitstelle in der Weise zu erfolgen hat, dass die Annahme und Bearbeitung von Notrufen sowie die Anleitung von Anrufern in lebensrettenden Maßnahmen in einer angemessenen, landesweit einheitlichen Reaktionszeit und Risikoabdeckung gewährleistet ist. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 4 des Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (BrSchG) haben die Kreise und die kreisfreien Städte eine ständig mit entsprechend geschultem Personal besetzte Feuerwehreinsatzleitstelle einzurichten und zu unterhalten, die Notrufe annimmt und an die zuständige Feuerwehr weiterleitet. Diese kann zusammen mit der Rettungsleitstelle betrieben werden.

Zur Klärung der Fragestellung, ob die Rettungsleitstellen in Schleswig-Holstein die o. a. rechtlichen Vorgaben tatsächlich erfüllen, hat die Luelf & Rinke Sicherheitsberatung im Auftrag der Kreise und kreisfreien Städte als Rettungsdienstträger in SH und in Abstimmung mit den Krankenkassen und –verbänden (KKV) als Kostenträger des Rettungsdienstes, eine Personalbemessung für die Rettungsleitstellen vorgenommen. Das Gutachten für die HL vom 21.07.2020 ist dieser Vorlage als Anlage 2 beigefügt. Es aktualisiert die zuletzt im Jahr 2015 vorgenommene gutachterliche Personalbemessung für die Rettungsleitstelle Lübeck. Die Kosten für die Erstellung des Gutachtens sind von den KKV als Kosten des Rettungsdienstes anerkannt und werden über die Rettungsdienstentgelte refinanziert.

Mit dem Gutachten wird neben einer Aktualisierung des Stellenbedarfs für die Disposition erstmalig auch der Stellenbedarf für ein in Schleswig-Holstein neu geregeltes Qualitätsmanagement in der ILS aufgezeigt und der Stellenbedarf für die schleswig-holsteinische Neuregelung zur Aus- und Fortbildung der Leitstellen-Disponent:innen berücksichtigt.

Im Einzelnen kommt das Gutachten zum Ergebnis, dass für den geordneten und sicheren Regelbetrieb der ILS rechnerisch insgesamt 38,85 Vollzeit-Planstellen erforderlich sind (S. 20 des Gutachtens). Der aktuelle Stellenplan enthält für die ILS 31 Planstellen, die sich wie folgt verteilen: 2 Stellen für administrativ strategische Leitung, 4 Stellen für IT-System-administration, 6 Stellen für Schichtführung und 19 Stellen für Disposition. Gegenüber der aktuellen Planstellenausstattung der ILS sieht das Gutachten folgenden personell umsetzbaren Mehrbedarf vor:

1 Stelle für Schichtführung – A 9 LG 1.2 + Zulage und 3 Stellen für Disposition – A 9 LG 1.2: (zusammen rechnerisch 4,27 Vollzeitäquivalente – VZÄ)
Dieser Mehrbedarf entsteht überwiegend aufgrund der Ausweitung der Einsatzleitplätze (ELP), insbesondere infolge zusätzlicher Anforderungen zur Sonderlagenfähigkeit, und geringfügiger Anpassungen des Personalfaktors (S. 7 des Gutachtens).

1 Stelle für Qualitätsmanagement – EG 11 (rechnerisch 0,8 VZÄ)
Für das Qualitätsmanagement der ILS ist bisher keine Planstelle vorhanden. Gestiegene Anforderungen an die Qualitätssicherung und das Qualitätsmanagement führten zu einer Novellierung des SHRDG, verbunden mit einer erstmaligen verpflichtenden Vorgabe für Qualitätsmanagement in den Leitstellen. Die wesentlichen Arbeitsinhalte dieser Stelle sind auf den Seiten 90 und 91 des Gutachtens dargestellt.

1 Stelle für Aus- und Fortbildung (Ausbilder:in) – A 11 und 2 Stellen für die Ausbildung neuer Disponent:innen (Auszubildende) – A 8 (rechnerisch 2,1 VZÄ)
Für die Aus- und Fortbildung des Leitstellenpersonals sind bisher keine Planstellen vorhanden. Der Bedarf an diesen Stellenneuschaffungen ergibt sich aus dem „Rahmenkonzept für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponent:innen in Schleswig-Holstein“ in Verbindung mit § 17 Abs. 3 SHRDG. In § 17 ist geregelt: „Die für die Aufgaben der Rettungsleitstelle eingesetzten Personen müssen entweder Absolventinnen oder Absolventen einer anerkannten Leitstellenausbildung oder mindestens Rettungssanitäterinnen oder Rettungssanitäter mit Einsatzerfahrung gemäß § 2 Abs. 7 einschließlich einer der Leitstellenausbildung vergleichbaren zusätzlichen Qualifikation sein. Die Rettungsdienstträger legen die der anerkannten Leitstellenausbildung vergleichbare zusätzliche Qualifikation nach Satz 2 landesweit einheitlich fest.“ Die wesentlichen Arbeitsinhalte der Stelle „Ausbilder:in“ sind auf den Seiten 92 und 93 des Gutachtens dargestellt. Zum Bedarf von Stellen für „Auszubildende“ sind Anmerkungen auf den Seiten 108 und 109 des Gutachtens enthalten.

Die Kosten der ILS, und damit auch diese Personalkosten, werden ab dem Jahr 2021 zu 60 % als Kosten des Rettungsdienstes anerkannt und über die Entgelte für den Rettungsdienst durch die KKV refinanziert. Bis einschließlich 2020 betrug die Refinanzierung der Leitstellenkosten 50 %. Die o. a. Stellenneuschaffungen lösen einen jährlichen Personalkostenzuwachs in Höhe von ca. 580.440 € aus. Aufgrund der Refinanzierung von 60 % durch die KKV sind von der HL lediglich die verbleibenden **232.176 €** (40 %) als Personalkosten außerhalb des Rettungsdienstes zu tragen. Die Anhebung des refinanzierten Anteils der Leitstellenkosten ab 2021 von 50 % auf 60 % wirkt sich nicht nur auf die neu zu schaffenden Planstellen aus, sondern bedeutet auch eine höhere Refinanzierung der Personalkosten des bisherigen Bestandspersonals der ILS von rechnerisch **228.304 €** jährlich. Im Vergleich der Haushaltsjahre 2020 und 2021 können die o. a. 8 Planstellen für die ILS somit quasi budgetneutral geschaffen werden. Die Personalkosten für die gesamte ILS betragen ohne Stellenneuschaffungen bei einer 50 %-igen Refinanzierung **1.141.520 €**. Inkl. der Stellenneuschaffungen und einer Refinanzierung von 60 % betragen sie **1.145.392 €** (vgl. Anlage 1). Zugunsten einer übersichtlicheren Darstellung der budgetneutralen Stellenneuschaffungen wurde das sonst übliche Format „finanzielle Auswirkungen“ durch die Gegenüberstellung in Anlage 1 ersetzt.

Anlagen:
Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Gutachten „Organisationsberatung zur Bemessung des Personalbedarfs der Integrierten Leitstelle Lübeck“

Senator Ludger Hinsen

Finanzielle Aufwirkungen

Personalkosten ILS anhand Personalkosten-Durchschnittswerte des POS für 2022

Betrachtung der Ist-Situation ohne neu zu schaffender Planstellen und HL Anteil von 50 %.

Funktion	Bewertung	Pers. Kost. Durchschn.	Anzahl IST	Ist-Kosten ohne Stellen-Neuschaffg.	HL Anteil: davon 50 %
admin.-strat. Leitung	A 12	81.850 €	2	163.700 €	81.850 €
IT - Systemadministration	EG 9b	67.480 €	3	202.440 €	101.220 €
IT - Systemadministration	EG 10	73.900 €	1	73.900 €	36.950 €
Aus- u. Fortbildung (Ausbilder:in)	A 9 (Zulage)	73.720 €	0	0 €	0 €
Qualitätsmanagement	EG 11	80.860 €	0	0 €	0 €
Schichtführer:in	A 9 (Zulage)	73.720 €	6	442.320 €	221.160 €
Disposition	A 9	73.720 €	19	1.400.680 €	700.340 €
Auszubildende (Weiterqualifizierung)	A 8	65.490 €	0	0 €	0 €
Summe			**31**	**2.283.040 €**	**1.141.520 €**

Betrachtung der Soll-Situation inkl. neu zu schaffender Planstellen und HL Anteil von 40 %.

Funktion	Bewertung	Pers. Kost. Durchschn.	Anzahl SOLL	Soll-Kosten inkl. Stellen-Neuschaffg.	HL Anteil: davon 40 %
admin.-strat. Leitung	A 12	81.850 €	2	163.700 €	65.480 €
IT - Systemadministration	EG 9b	67.480 €	3	202.440 €	80.976 €
IT - Systemadministration	EG 10	73.900 €	1	73.900 €	29.560 €
Aus- u. Fortbildung (Ausbilder:in)	A 11	73.410 €	1	73.410 €	29.364 €
Qualitätsmanagement	EG 11	80.860 €	1	80.860 €	32.344 €
Schichtführer:in	A 9 (Zulage)	73.720 €	7	516.040 €	206.416 €
Disposition	A 9	73.720 €	22	1.621.840 €	648.736 €
Auszubildende (Weiterqualifizierung)	A 8	65.490 €	2	130.980 €	52.392 €
Summe			**39**	**2.863.170 €**	**1.145.268 €**

Für die Besoldungsgruppen A 9 und A 9 + Zulage wurden identische Personalkosten-Durchschnittswerte berücksichtigt, da ein gesonderter Durchschnittswert für die Besoldungsgruppe A 9 + Zulage nicht existiert.

Anlage 2 zur Vorlage VO/2020/09608

Organisationsberatung zur Bemessung des Personalbedarfs der Integrierten Leitstelle Lübeck

Stand: 21.07.2020

Vertraulich! Nur zur persönlichen bzw. bestimmungsgemäßen Verwendung!

© LUELF & RINKE Sicherheitsberatung GmbH

Kapitel 0 „Managementfassung“ **4**

0.1 Ausgangssituation und Auftrag 6

0.2 Extrakt der wesentlichen Ergebnisse 7

0.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse 9

Kapitel 1 „Ausgangssituation und Auftrag“ **22**

Kapitel 2 „Darstellung des IST-Zustandes“ **33**

2.1 Übersicht Gebietskörperschaft und Strukturen der Gefahrenabwehr 35

2.2 Organisationsstruktur der Leitstelle 38

2.3 Besetzung der Einsatzleitplätze 41

2.4 Personalausstattung und Personalwirtschaft 46

Kapitel 3 „Bemessung des Dispositionsbetriebs“ **48**

3.1 Datengrundlage und allgemeine Analyse 50

3.2 Risikoabhängige Bemessung der Funktionsbesetzung 58

3.3 Frequenzabhängige Bemessung der Funktionsbesetzung 63

3.4 Zusammenführung der Bemessungsergebnisse 68

3.5 Sonderlagenfähigkeit und fortlaufender sekundärer Personalbedarf 71

3.6 Zusammenfassung 78

Kapitel 4 „Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich“ **82**

4.1 Erläuterungen zur Methodik / Vorbemerkung 84

4.2 Personalbedarf „IT“ (Systemadministration und Datenversorgung) 86

4.3 Personalbedarf Qualitätsmanagement 90

4.4 Personalbedarf Aus- und Fortbildung 92

4.5 Personalbedarf Leitung 94

4.6 Zusammenfassung 97

Kapitel 5 „Personalwirtschaft“ **98**

5.1 Ermittlung der Nettojahresleistungsstunden im Dispositionsbetrieb 100

5.2 Resultierender Personalbedarf im Dispositionsbetrieb 106

5.3 Personalbedarf „Auszubildende“ 108

5.4 Zusammenfassung 110

Kapitel 6 „Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs“ **112**

6.1 Entwicklung des Telefonie- und Einsatzaufkommens 114

6.2 Methodik der prospektiven Abschätzung 119

6.3 Prospektiver Besetzungsbedarf auf Basis linearer Entwicklung 122

6.4 Prospektiver Besetzungsbedarf unter Berücksichtigung möglicher Einflussfaktoren 127

Kapitel 7 „Anlagen“ **130**

Kontaktdaten LUELF & RINKE Sicherheitsberatung GmbH **158**

Kapitel 0:	**Managementfassung**	**4**
Kapitel 1:	**Ausgangssituation und Auftrag**	**22**
Kapitel 2:	**Darstellung des IST-Zustandes**	**33**
Kapitel 3:	**Bemessung des Dispositionsbetriebs**	**48**
Kapitel 4:	**Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich**	**82**
Kapitel 5:	**Personalwirtschaft**	**98**
Kapitel 6:	**Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs**	**112**
Kapitel 7:	**Anlagen**	**130**

Einleitung

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Organisationsuntersuchung in einer „Managementfassung“ zusammenfassend dargestellt.

Das Kapitel gliedert sich in die folgenden Abschnitte:

0.1 Ausgangssituation und Auftrag

0.2 Extrakt der wesentlichen Ergebnisse

0.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Ausgangssituation und Auftrag

Die LUELF & RINKE Sicherheitsberatung wurde beauftragt, eine Organisationsuntersuchung zur Personalbemessung der nicht-polizeilichen Leitstellen im Land Schleswig-Holstein durchzuführen.

Hierfür wurde auf Landesebene eine Lenkungsgruppe mit Vertretern der Leitstellen, dem schleswig-holsteinischen Landkreistag, den Spitzenverbänden der Krankenkassen und LUELF & RINKE eingerichtet. Auf Ebene einer jeden Leitstelle wurde eine Projektgruppe mit Vertretern der Leitstelle und LUELF & RINKE eingerichtet.

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Aufbau- und Ablauforganisation sowie die Personalbedarfe der Leitstelle untersucht, die sich aus dem Regelbetrieb, dem Bedarf in Sonderlagen sowie den rückwärtigen Aufgaben ergeben.

Zudem wurden - sofern personalbedarfsrelevant - Dienstmodelle für den Schichtbetrieb sowie die Aufbauorganisation und Führungsstruktur in den Leitstellen betrachtet.

Die folgenden Themenkomplexe wurden schwerpunktmäßig untersucht:

- ❑ bedarfsgerechte Besetzung der Einsatzleitplätze für den Alltags- und Sonderbedarf
- ❑ Bemessung des Personalbedarfs im rückwärtigen Bereich

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bewertung des IST-Zustandes wurden – unter Beachtung absehbarer künftiger Anforderungen – Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der Personalausstattung der Leitstelle erarbeitet.

Die im vorliegenden Dokument enthaltenen Aussagen und Empfehlungen entsprechen Erfahrungswerten bzw. Best-Practice-Beispielen aus unserer Beratungspraxis. Eine konkrete Prüfung rechtlicher Einzelfälle in jedem Einzelfall ist uns auf Basis des § 2 Abs. 1 RDG (Rechtsdienstleistungsgesetz) nicht erlaubt.

Obwohl aus Gründen der Lesbarkeit im Text die männliche Form gewählt wurde, beziehen sich die Angaben stets auf Angehörige aller Geschlechter.

Extrakt der wesentlichen Ergebnisse

Kurzübersicht

Die Integrierte Leitstelle Lübeck (ILS) koordiniert als Zentrum der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr die Hilfeersuchen der Bevölkerung für die Bereiche Feuerwehr, medizinischer Rettungsdienst und den Krankentransport. Sie versorgt über 217.000 Einwohner auf über 214 km² Fläche. Das Einsatzgebiet ist geprägt von vielfältigen zusätzlichen Gefahrenpotenzialen, die sich aus der verkehrlichen Infrastruktur, Sonderobjekten sowie einer Vielzahl (regelmäßiger) Sonderveranstaltungen ergeben.

Bemessungsergebnis Disposition

Auf Basis der Erkenntnisse der vorliegenden Personalbemessung ist für den Bereich der Disposition inklusive einer Bereitschaftsfunktion künftig eine Personalausstattung von 29 VZÄ erforderlich. Dies entspricht auf Basis des bisherigen Stellenplans einem Mehrbedarf von 4,27 VZÄ.

Der Mehrbedarf entsteht überwiegend aufgrund der Ausweitung der ELP-Besetzung und geringfügiger Anpassung des Personalfaktors.

Die resultierende Steigerung des Besetzungsumfangs der Einsatzleitplätze ist insbesondere auf zusätzliche Anforderungen zur Sonderlagenfähigkeit zurückzuführen.

Extrakt der wesentlichen Ergebnisse (Forts.)

Bemessungsergebnis „rückwärtige Aufgaben“

Im rückwärtigen Aufgabenbereich steigt der Personalbedarf von heute 5,7 auf zukünftig 7,85 Vollzeitäquivalente. Darüber hinaus sind 2 Stellen für Auszubildende vorzusehen.

Die dargestellten Personalmehrbedarfe sind insbesondere auf folgende Verursachungsbeiträge zurückzuführen:

- gestiegene Anforderungen an die Qualitätssicherung und das Qualitätsmanagement sowie an die Aus- und Fortbildung der Disponenten

Kurzfazit

Insgesamt steigt der Gesamtpersonalbedarf von heute 30,43 auf zukünftig 38,85 VZÄ. Dies entspricht einer Steigerung um 8,42 VZÄ (rund 28 %).

Die vergleichsweise starken Personalmehrungen sind insbesondere auf den rückwärtigen Aufgabenbereich und hier insbesondere auf die Bereiche Aus- und Fortbildung und Qualitätsmanagement zurückzuführen, für die zu diesem Gutachten erstmalig landesgesetzliche Regelungen bzw. Landeskonzepte vorlagen.

IST-Zustand

Insgesamt werden heute zur Erfüllung der Kernaufgaben im Bereich der Disposition rund 41.081 Jahresbesetzungsstunden erbracht.

Besetzungsart	Besetzungsstunden [IST]			Gesamt [IST]
	Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]	
operativ-taktische Leitung [abzüglich Dispositionseinsatz]	14,5	14	14	**5.235**
Disposition	71,5	54,5	49	**23.796**
Bereitschaftsfunktion	32,5	35,5	33	**12.050**
GESAMT	**118,5**	**104**	**96**	**41.081**

Personalausstattung im IST-Zustand

Die Personalausstattung der Leitstelle umfasst in Summe 31 VZÄ:

- ❑ hiervon liegen 25 VZÄ im Bereich der Disposition
- ❑ und 6 VZÄ im rückwärtigen Aufgabenbereich

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten
administrativ-strategische Leitung	2	1,98
IT - Systemadministration	4	3,56
Sonderaufgaben	0	0,16
Aus- und Fortbildung, Qualitätsmanagement	0	0
operativ-taktische Leitung (Schichtführer)	6	6,24
Disposition	19	18,49
GESAMT	**31**	**30,43**

Vorgehensweise zur ELP-Bemessung

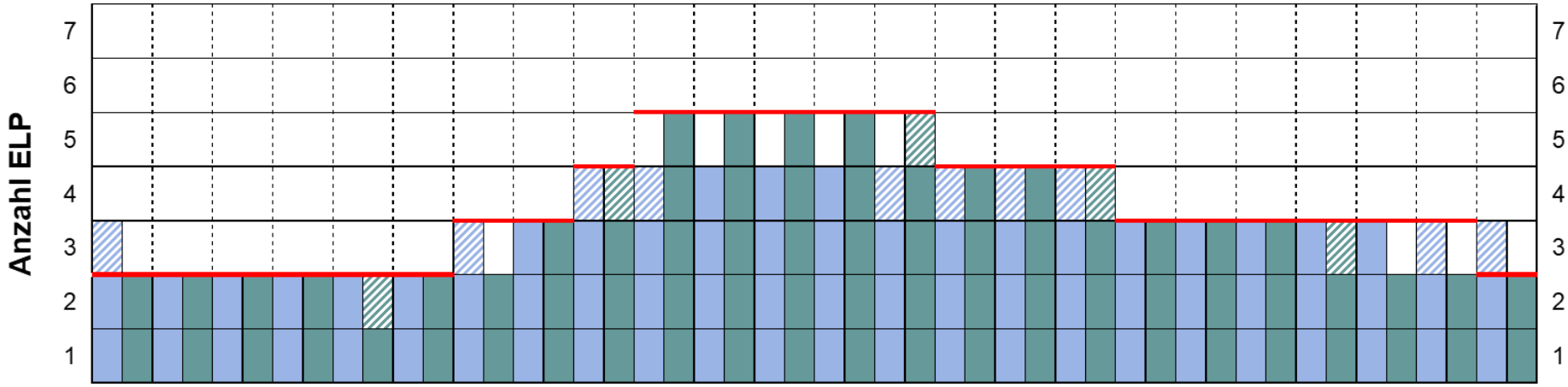
- Die Bemessung der bedarfsnotwendigen Einsatzleitplätze unterteilt sich in eine risikoabhängige und eine frequenzabhängige Analyse.

- In der **risikoabhängigen Bemessung** wird ermittelt, wie viele Einsatzleitplätze besetzt sein müssen, um eine zeitgerechte Annahme gleichzeitiger Anrufe entsprechend des zuvor definierten Versorgungsniveaus gewährleisten zu können (Annahmesicherheit).
- Dazu wird im Rahmen einer Simulation die theoretische Wartezeit von Anrufen bei verschiedener Anzahl besetzter Einsatzleitplätze ermittelt. Basis hierzu sind die tatsächlichen Telefonate in der Leitstelle im Betrachtungszeitraum mit ihrer jeweiligen Eingangszeit und ihrer Gesprächsdauer. Anschließend erfolgt eine Auswertung der Anzahl nicht innerhalb der definierten Versorgungsniveaus bedienbarer Anrufe in Bezug auf Stundenintervalle und Tagesbereiche (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag).
- Planungsansatz: 99 % der Telefonate sollen innerhalb des Versorgungsniveaus bedient werden können (Toleranzwert: 1 %-Punkt) → maximal 1 % (Toleranzbereich 2 %) der Anrufe sollen eine längere Wartezeit als das Versorgungsniveau aufweisen.

- In der **frequenzabhängigen** Bemessung wird ermittelt, wie viele Einsatzbearbeiter in der Leitstelle notwendig sind, um eine Bearbeitung der einsatzbegleitenden Tätigkeiten gewährleisten zu können (Bearbeitungssicherheit).
- Basis sind hierbei die tageszeitliche Verteilung des tatsächlichen Einsatzgeschehens und die Gesprächsdauern der Telefonate im Betrachtungszeitraum. (Die Einsätze sind zum Zeitpunkt der Alarmierung berücksichtigt.)
- Die Bearbeitungszeiten in der Leitstelle der einzelnen Einsätze werden differenziert nach der Einsatzart berücksichtigt. Diese wurden durch die projektbegleitende Arbeitsgruppe des Landes Schleswig-Holstein auf der Basis von Realwerten ausgewiesen.
- Zu diesen Bearbeitungszeiten kommt die Inanspruchnahme der Disponenten durch die geführten Telefonate in der Leitstelle anhand der tatsächlichen Gesprächsdauern in den jeweiligen Stundenintervallen.
- Zur Bemessung erfolgt eine Analyse der stündlichen Inanspruchnahme der Einsatzbearbeiter in der Leitstelle (durch Einsatzbearbeitung und Telefonate). Im Sinne eines Stresstests wird die stündliche Inanspruchnahme im 95 %-Perzentil für die weitere Bemessung berücksichtigt. (In 95 % der Stundenintervalle war die Inanspruchnahme geringer.)
- Um eine hinreichend zuverlässige Wahrnehmung der Aufgaben und arbeitsbegleitender Tätigkeiten gewährleisten zu können, wurde eine maximale Auslastung von 90 % angesetzt (Toleranzbereich: 95 %).

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Montag bis Freitag



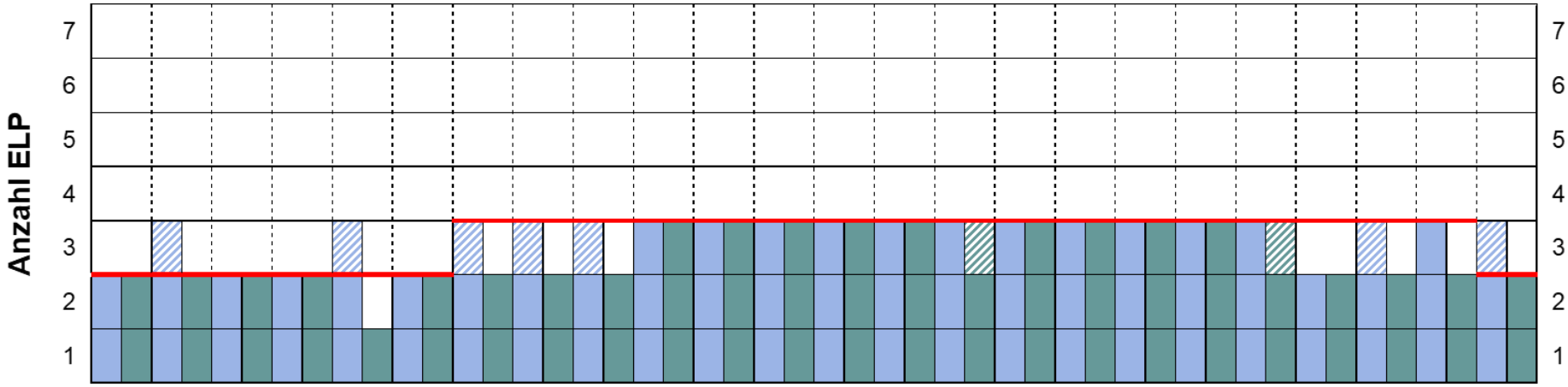
Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2	2	2	2	2	2/3	3	3/4	3/4	4	4	4	3/4	3/4	3/4	3/4	3	3	3	3	3	2/3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	1/2	2	2	3	3/4	5	5	5	5	4/5	4	4	3/4	3	3	3	2/3	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	3	3	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	26 %	23 %	20 %	20 %	17 %	23 %	37 %	42 %	47 %	58 %	68 %	69 %	61 %	51 %	56 %	50 %	47 %	52 %	47 %	40 %	33 %	29 %	26 %	35 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Samstag



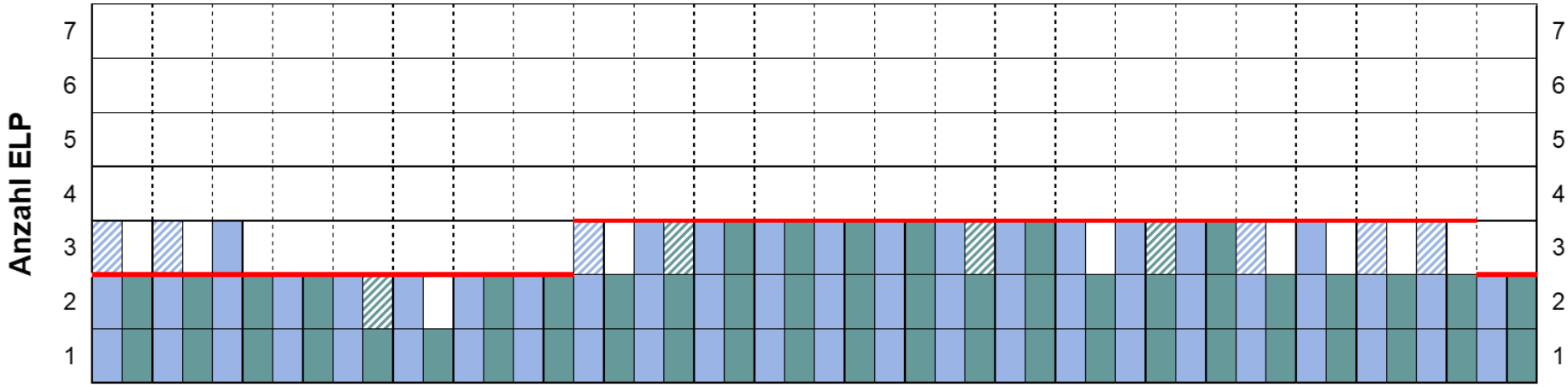
Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2	2/3	2	2	2/3	2	2/3	2/3	2/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2/3	3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2/3	3	3	3	3	2/3	2	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	34 %	34 %	30 %	29 %	20 %	28 %	35 %	32 %	29 %	46 %	54 %	53 %	52 %	43 %	43 %	43 %	40 %	44 %	44 %	36 %	32 %	31 %	29 %	40 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Sonntag/Feiertag



Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2/3	3	2	2	2	2	2	2/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2/3	3	2/3	2/3	2
frequenzabhängig	2	2	2	2	1/2	1	2	2	2	2/3	3	3	3	3	2/3	3	2	2/3	3	2	2	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	39 %	33 %	36 %	28 %	24 %	23 %	29 %	32 %	24 %	35 %	41 %	39 %	40 %	39 %	36 %	40 %	37 %	37 %	33 %	35 %	28 %	26 %	27 %	32 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Sonderlagenfähigkeit

Ad-hoc-Nachbesetzung

- Zur Reaktion auf die allgemeinen Standardabweichungen von den ausgewerteten Mittelwerten hinsichtlich des allgemeinen gesetzlichen Sicherstellungsauftrags ist es erforderlich, dass die lagefähige Personalvorhaltung der Leitstelle mit möglichst geringem Vorlauf („ad-hoc“) erhöht werden kann.
- Die teilweise reduktiv berücksichtigten Toleranzbereiche im Besetzungsmodell und die erhöhten Risiken langfristiger Personalbindung in der Notrufbearbeitung (z. B. bei der Bearbeitung sogenannter „Telefonreanimationen“) unterstreichen diesen Bedarf zusätzlich.
- Darüber hinaus ist zu beachten, dass komplexe Einzelereignisse (z. B. Busunfall, Brand in komplexem Sonderobjekt) eine Verstärkung verzögerungsfrei ad-hoc erforderlich machen. Dies ergibt sich zum einen aus der Notwendigkeit auf ein erhöhtes Notrufaufkommen zu reagieren. Darüber hinaus sind unmittelbar einsatzkritische Entscheidungen zu treffen, umzusetzen und an die alarmierten Kräfte zu kommunizieren.
- Im Quervergleich mit anderen Leitstellen vergleichbarer Größe ist es daher erforderlich, hierzu mindestens 1 vollständig unverplante Funktion am Standort der Leitstelle vorzuhalten.
- Für länger andauernde Einsatzlagen mit hohem Personalbedarf oder Lagen mit kurzen Vorwarnzeiten (z. B. flächendeckende Unwetterlagen) sind darüber hinaus weitere Regeln zur Nachbesetzung (z. B. zur Alarmierung dienstfreier Kräfte oder ausgebildeter Springerfunktionen im Einsatzdienst) weiterhin sachgerecht und erforderlich.

Im Umsetzungsmodell ist 1 Funktion rund-um-die-Uhr zur ad-hoc-Nachbesetzung am Standort der Leitstelle erforderlich.

Sonderlagenfähigkeit

Führungsstruktur der Leitstelle

Operativ-taktische Leitung

- Innerhalb der Berufsfeuerwehr Lübeck wird die Aufgabe des Lagedienstes durch den diensthabenden B-Dienst wahrgenommen, sofern dieser nicht einsatzgebunden außerhalb der Feuer- und Rettungswache ist.
- Innerhalb der ELP-Besetzung ergibt sich mit einem benannten Schichtführer eine sachlogische fachliche Weisungsstruktur. Aus externer Sicht sind für eine sichere Besetzung zukünftig 8 Schichtführerstellen auszuweisen.
- Es ist aus externer Sicht sachgerecht, auf längerandauernde oder „angekündigte“ Lagen (z. B. Unwetterlagen), mit einem „Führungsdienst Leitstelle / Lagedienst“ aus dem Personenkreis des rückwärtigen Dienstes der Leitstelle in Rufbereitschaft zu reagieren.

Zusammenfassung und Vergleich der Besetzungszeiten

Besetzungsart	Besetzungsstunden [IST]			Gesamt [IST]	Besetzungsstunden [SOLL]			Gesamt [SOLL]	Differenz [IST / SOLL]
	Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]		Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]		
operativ-taktische Leitung [abzüglich Dispositionseinsatz]	14,5	14	14	**5.235**	15	16	16	**5.590**	**355**
Disposition	71,5	54,5	49	**23.796**	79	65	63	**27.099**	**3.303**
Bereitschaftsfunktion	32,5	35,5	33	**12.050**	38	39	41	**14.111**	**2.061**
GESAMT	**118,5**	**104**	**96**	**41.081**	**132**	**120**	**120**	**46.800**	**5.719**

Insgesamt resultieren 46.800 Jahresvorhaltestunden aus den Bemessungsergebnissen. Dies entspricht einem Mehrbedarf im Umfang von 5.719 Jahresvorhaltestunden (= 14 %), der auf die Ausweitung der ELP-Besetzung zurückzuführen ist.

Der Gesamtbedarf der ELP-Besetzung summiert sich auf 46.800 Jahresbesetzungsstunden. Dies entspricht einer Mehrung von rund 14 %.

Personalbedarf im rückwärtigen Bereich

Anwendung der Verfahren im vorliegenden Projekt

In der vorliegenden Organisationsuntersuchung wurden die Bemessungsverfahren für Stellen im rückwärtigen Bereich auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten mit dem semi-analytischen Verfahren auf Basis eines umfassenden Benchmarks durchgeführt:

- Hierzu wurden die Arbeitsmengen von den Mitarbeitern in den rückwärtigen Bereichen erhoben und zu den Betrachtungsbereichen zusammengeführt. Zusätzlich wurden derzeit nicht wahrgenommene Aufgaben erhoben.
- Die Erhebung erfolgte innerhalb des Gesamtprojekts in allen Leitstellen Schleswig-Holsteins.
- Die erhobenen Tätigkeiten wurden durch LUELF & RINKE im Folgenden auf ihre Notwendigkeit überprüft (Zweckkritik).
- Darüber hinaus wurden die Aufgabenmengen auf die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerledigung überprüft (Vollzugskritik).
- In diese Vollzugs- und Zweckkritik ist insbesondere der Benchmark der Leitstellen des Landes Schleswig-Holstein eingeflossen.
- In der Ergebnisdarstellung wurden die Daten auf Basis des Benchmarks aggregiert. Die Darstellung beinhaltet je Betrachtungsbereich jeweils:
  - **Fixe Arbeitsmengen**: Hier sind Aufwendungen eingeflossen, die in den Leitstellen unabhängig von weiteren Kenngrößen weitgehend einheitlich auftreten. [Beispiel: Grundsätzliche Aufwendungen zur Erstellung eines QM-Handbuchs]
  - **Variable Arbeitsmengen**: Hier finden sich Aufwendungen wieder, die aus zeitlicher Sicht in jeder Leitstelle einen ähnlichen grundsätzlichen Zeitbedarf erfordern, aber aufgrund verschiedener Kenngrößen differieren. Zu diesen Kenngrößen zählen unter anderem die Anzahl Mitarbeiter, die Anzahl zu betreuender Gebietskörperschaften oder auch die Anzahl Notrufgespräche. [Zu beachten ist, dass die gewählte Bezugsgröße zur Reduktion der Komplexität in der Regel auch andere Skalierungen mit abbildet. Beispiel Datenversorgung: Diese ist nicht nur von der Anzahl betreuter Feuerwehren abhängig, sondern auch von der RD-Vorhaltung und der Personalvorhaltung in der Leitstelle. Diese Kenngrößen stehen jedoch in einem Bezug zueinander].
  - **Leitstellenspezifische Arbeitsmengen**: Hier sind Aufwendungen beinhaltet, die aufgrund unterschiedlicher Schwerpunktsetzungen aus externer Sicht für die Leitstelle grundsätzlich bedarfsgerecht, aber nicht auf andere Leitstellen übertragbar sind.

Nettojahresleistungszeit im rückwärtigen Bereich

Für die Umrechnung von Tätigkeitsmengen in Stellenbedarfe ist die Auswertung und Berücksichtigung der Nettojahresleistungszeit der rückwärtig eingesetzten Beschäftigten erforderlich.

Personalbedarf im rückwärtigen Bereich (Forts.)

- Die leitstellenspezifische Nettojahresleistungszeit des rückwärtigen Personals beträgt 1.577 Stunden (vgl. Kap. 5.1). Dieser Wert liegt aus der Erfahrung von LUELF & RINKE im Rahmen der Personalwirtschaft unter vergleichbaren Bedingungen und kann daher trotz der geringen Grundgesamtheit als plausibel übernommen werden.
- Der Personalbedarf im rückwärtigen Bereich ergibt sich somit wie folgt:
  - Systemadministration und Datenversorgung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 6.227 Stunden = 3,95 VZÄ
  - Aus- und Fortbildung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 1.812 Stunden = 1,1 VZÄ
  - Qualitätsmanagement (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 1.207 Stunden = 0,8 VZÄ
  - Leitung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 3.217 Stunden = 2,0 VZÄ
- Somit entsprechen die plausibilisierten Bemessungsergebnisse einer Mehrung gegenüber dem bisherigen Bemessungsergebnis von 2,15 VZÄ.

Anmerkung: In der IT-Systemadministration und der Leitung inklusive Personalbedarf für Rufbereitschaft (= „Rufbereitschaft gegen Frei“)

Bei Rufbereitschaft gegen Vergütung sind rechnerisch rd. 0,5 VZÄ abzuziehen.

Der Personalbedarf im rückwärtigen Bereich summiert sich auf 7,85 VZÄ.

SOLL-IST-Vergleich

Entwicklung des Personalbedarfs

Aus der Zusammenfassung des Personalbedarfs sowohl im Dispositions- als auch im rückwärtigen Bereich ergibt sich folgender Personalbedarf:

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten	Stellenübersicht SOLL	Differenz letztes Gutachten / SOLL
administrativ-strategische Leitung	2	1,98	2	0,02
IT - Systemadministration	4	3,56	3,95	0,39
Sonderaufgaben	0	0,16	0	-0,16
Aus- und Fortbildung	0	0	1,1	1,1
Qualitätsmanagement	0	0	0,8	0,8
Schichtführer	6	6,24	8	1,76
Disposition	19	18,49	21	2,51
Auszubildende	0	0	2	2
GESAMT	31	30,43	**38,85**	**8,42**

Anmerkungen:. In der IT-Systemadministration inklusive Personalbedarf für Rufbereitschaft (= „Rufbereitschaft gegen Frei“)
Bei Rufbereitschaft gegen Vergütung -0,5 VZÄ.

Der Stellenmehrbedarf beläuft sich auf 7,85 VZÄ gegenüber dem IST-Stellenplan und 8,42 VZÄ gegenüber dem vorherigen Gutachten.

SOLL-IST-Vergleich

Erläuterung der Bedarfssteigerungen

- Aus der Personalbemessung der Integrierten Leitstelle Lübeck resultiert ein zusätzlicher Stellenbedarf gegenüber dem bisherigen Gutachten im Umfang von 8,42 VZÄ.
- Diese Bedarfe unterteilen und begründen sich wie folgt:
  - **4,27 VZÄ** im Bereich des Dispositionsbetriebes
    (vorrangig aufgrund der Ausweitung der ELP-Besetzung und aufgrund geringfügiger Anpassung des Personalfaktors)
  - **2 VZÄ** „Auszubildende“
    (Bedarfsumfang auf Grundlage des „Rahmenkonzepts für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponenten in Schleswig-Holstein“ in Verbindung mit § 17 Abs. 3 RDG SH)
  - **1,1 VZÄ** im Bereich der Aus- und Fortbildung
    (Bedarfsumfang vorrangig auf Grundlage des „Rahmenkonzepts für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponenten in Schleswig-Holstein“ in Verbindung mit § 17 Abs. 3 RDG SH, u. a. unter Berücksichtigung der Mitwirkung bei der Ausbildung auf Landesebene)
  - **0,8 VZÄ** im Bereich des Qualitätsmanagements
    (Bedarfsumfang vorrangig auf Grundlage der Novellierung des RDG SH (§ 10) mit erstmaliger verpflichtender Vorgabe für Qualitätsmanagement in den Leitstellen)
  - **0,39 VZÄ** im Bereich IT (insbesondere IT-Sicherheit und erweiterte Einbindung von Sub-Systemen)
  - **0,02 VZÄ** im Bereich der Leitungsfunktionen
  - **- 0,16 VZÄ** für Sonderaufgaben aus dem letzten Gutachten sind abzuziehen, diese sind in den rückwärtigen Bereich eingeflossen

Die Stellenmehrung ergibt sich insbesondere im rückwärtigen Bereich auf Grundlage veränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen und landesweiter Konzepte.

Kapitel 0: Managementfassung	**4**
Kapitel 1: Ausgangssituation und Auftrag	**22**
Kapitel 2: Darstellung des IST-Zustandes	**33**
Kapitel 3: Bemessung des Dispositionsbetriebs	**48**
Kapitel 4: Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich	**82**
Kapitel 5: Personalwirtschaft	**98**
Kapitel 6: Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs	**112**
Kapitel 7: Anlagen	**130**

Einleitung

Die LUELF & RINKE Sicherheitsberatung wurde beauftragt, eine Organisationsuntersuchung zur Personalbemessung der nicht-polizeilichen Leitstellen im Land Schleswig-Holstein durchzuführen.

Hierfür wurde auf Landesebene eine Lenkungsgruppe mit Vertretern der Leitstellen, dem schleswig-holsteinischen Landkreistag, den Spitzenverbänden der Krankenkassen und LUELF & RINKE eingerichtet. Auf Ebene einer jeden Leitstelle wurde eine Projektgruppe mit Vertretern der Leitstelle und LUELF & RINKE eingerichtet.

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Aufbau- und Ablauforganisation sowie die Personalbedarfe der Leitstelle untersucht, die sich aus dem Regelbetrieb, dem Bedarf in Sonderlagen sowie den rückwärtigen Aufgaben ergeben.

Zudem wurden - sofern personalbedarfsrelevant - Dienstmodelle für den Schichtbetrieb sowie die Aufbauorganisation und Führungsstruktur in den Leitstellen betrachtet.

Die folgenden Themenkomplexe wurden schwerpunktmäßig untersucht:

- ❑ bedarfsgerechte Besetzung der Einsatzleitplätze für den Alltags- und Sonderbedarf
- ❑ Bemessung des Personalbedarfs im rückwärtigen Bereich

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bewertung des IST-Zustandes wurden – unter Beachtung absehbarer künftiger Anforderungen – Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der Organisationsstruktur der Leitstelle erarbeitet.

Die im vorliegenden Dokument enthaltenen Aussagen und Empfehlungen entsprechen Erfahrungswerten bzw. Best-Practice-Beispielen aus unserer Beratungspraxis. Eine konkrete Prüfung rechtlicher Einzelfälle in jedem Einzelfall ist uns auf Basis des § 2 Abs. 1 RDG (Rechtsdienstleistungsgesetz) nicht erlaubt.

Obwohl aus Gründen der Lesbarkeit im Text die männliche Form gewählt wurde, beziehen sich die Angaben stets auf Angehörige aller Geschlechter.

Grundsätzliches

- Die Integrierte Leitstelle koordiniert als Zentrum der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr die Hilfeersuchen der Bevölkerung für die Bereiche Feuerwehr, medizinischer Rettungsdienst und den Krankentransport.
- Darüber hinaus ist sie auch Alarmierungsstelle für die Einheiten des Katastrophenschutzes.
- Aufgaben der ILS sind insbesondere:
  - Annahme des europaweiten Notrufes 112 und sonstiger Hilfeersuchen
  - Alarmierung der Einsatzkräfte
  - Führung der Einsatzkräfte bis zum Eintreffen an der Einsatzstelle
  - Fernmeldetechnische Abwicklung und Dokumentation des Einsatzes
  - Unterstützung der Einsatzleitung vor Ort
- Darüber hinaus übernimmt die ILS weitere Aufgaben wie die Auskunftserteilung bzw. Weitervermittlung bei sonstigen Anfragen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Brandschutzgesetz (BrSchG) in der Fassung vom 10. Februar 1996

§ 3 Aufgaben der Kreise und kreisfreien Städte

(1) Die Kreise haben als Selbstverwaltungsaufgabe die überörtlichen Aufgaben zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe wahrzunehmen. Insbesondere haben sie

[…]

3. eine ständig mit entsprechend geschultem Personal besetzte Feuerwehreinsatzleitstelle einzurichten und zu unterhalten, die Notrufe annimmt und an die zuständige Feuerwehr weiterleitet und die zusammen mit der Rettungsleitstelle betrieben werden kann.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Landeskatastrophenschutzgesetz (LKatSG) in der Fassung vom 10. Dezember 2000

§ 6 Vorbereitende Maßnahmen

(2) Als vorbereitende Maßnahme hat die untere Katastrophenschutzbehörde insbesondere

[…]

8. die Entgegennahme von Frühwarnungen und Meldungen über Schadensereignisse, gegebenenfalls auch aus dem benachbarten Ausland, sowie die Alarmauslösung, die Alarmierung der Einsatzkräfte und die unverzügliche Übernahme der Leitung der Katastrophenabwehr zu gewährleisten.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz (SHRDG) in der Fassung vom 28. März 2017

§ 17 Rettungsleitstelle

(1) Der Träger des Rettungsdienstes errichtet und unterhält eine unter der Notrufnummer 112 ständig erreichbare und betriebsbereite Leitstelle. Die Rettungsleitstelle kann insbesondere gemeinsam

1. mit der nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 des Brandschutzgesetzes vom 10. Februar 1996 (GVOBl. Schl-H. S. 299), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Juli 2016 (GVOBl. Schl.-H. S. 552), eingerichteten Feuerwehreinsatzleitstelle sowie mit der nach § 6 Absatz 2 Nummer 8 des Landeskatastrophenschutzgesetzes vom 10. Dezember 2000 (GVOBl. Schl. H. S. 664) die Gewährleistung des Meldewesens und der Alarmierung durchführenden Stelle,
2. von mehreren Rettungsdienstträgern und
3. mit der Polizei bei getrennter Aufgabenwahrnehmung und getrennter Verarbeitung personenbezogener Daten

betrieben werden.

(3) Die personelle Besetzung der Rettungsleitstelle hat in der Weise zu erfolgen, dass die Annahme und Bearbeitung von Notrufen sowie die Anleitung von Anrufern in lebensrettenden Maßnahmen in einer angemessenen, landesweit einheitlichen Reaktionszeit und Risikoabdeckung gewährleistet sind. Die für die Aufgaben der Rettungsleitstelle eingesetzten Personen müssen entweder Absolventinnen oder Absolventen einer anerkannten Leitstellenausbildung oder mindestens Rettungssanitäterinnen oder Rettungssanitäter mit Einsatzerfahrung gemäß § 2 Absatz 7 einschließlich einer der Leitstellenausbildung vergleichbaren zusätzlichen Qualifikation sein. Die Rettungsdienstträger legen die der anerkannten Leitstellenausbildung vergleichbare zusätzliche Qualifikation nach Satz 2 landesweit einheitlich fest.

(4) Die technische Ausstattung der Rettungsleitstelle muss dem Stand der Technik und den notrufspezifischen Regelungen entsprechen.

(5) Die Rettungsleitstelle hat im Bedarfsfall Unterstützung gemäß § 4 Absatz 4 anzufordern.

(6) Die Rettungsleitstelle führt einen landesweit einheitlichen internetbasierten und datenbankgestützten Behandlungskapazitätennachweis, in dem die Behandlungseinrichtungen im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 3 die jeweiligen aktuellen Behandlungskapazitäten dokumentieren. Die Behandlungseinrichtungen sind verpflichtet, die erforderlichen Daten zeitaktuell in die Datenbank einzustellen. Die den Behandlungseinrichtungen entstehenden Kosten sind keine Kosten des Rettungsdienstes.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz (SHRDG) in der Fassung vom 28. März 2017 (Forts.)

§ 17 Rettungsleitstelle

(7) Die Rettungsleitstelle soll mit dem vertragsärztlichen Bereitschaftsdienst der Kassenärztlichen Vereinigung Schleswig-Holstein zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit bedarf einer vertraglichen Regelung; § 9 ist entsprechend anzuwenden.

(8) Die Disposition der Intensivtransporte, der Einsätze mit Ressourcen für adipöse Personen und der Luftrettungseinsätze kann von einer bestehenden Rettungsleitstelle aus zentral für Schleswig-Holstein erfolgen. Sofern eine zentrale Disposition der Einsätze der Luftrettung gemäß Satz 1 nicht erfolgt, werden diese von der für den Standort des RTH zuständigen Rettungsleitstelle disponiert.

§ 20 Großschadensereignis

(1) Zur Bewältigung von rettungsdienstlichen Großschadensereignissen haben die Rettungsdienstträger Planungen zur Erweiterung der dienstplanmäßig verfügbaren Ressourcen (erweiterter Rettungsdienst) durchzuführen und, soweit dies erforderlich ist, Vereinbarungen zur Umsetzung dazu abzuschließen.

(2) Die Planungen nach Absatz 1 sollen insbesondere Folgendes beinhalten:

1. Die Möglichkeit zur standardisierten Erweiterung des Rettungsdienstes einschließlich der Rettungsleitstelle mit eigenen Ressourcen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Landesverordnung zur Durchführung des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG-DVO) in der Fassung vom 4. Dezember 2018

§ 6 Rettungsleitstelle

(1) Die Rettungsleitstelle hat insbesondere

1. alle Hilfeersuchen entgegenzunehmen und die bedarfsgerechten Einsätze des Rettungsdienstes auf der Grundlage landesweit einheitlicher Einsatzstichworte und abgestimmter Einsatzpläne innerhalb der Reaktionszeit gemäß § 17 Absatz 3 Satz 1 SHRDG zu veranlassen und zu koordinieren;
2. zur Unterstützung der Leitstellendisponenten bei der Durchführung der Gespräche mit den hilfesuchenden Personen elektronische Systeme einzusetzen, welche die Leitstellendisponenten bei der Durchführung der Gespräche durch vorgegebene gezielte Fragestellungen unterstützen (strukturierte Notrufabfrage);
3. zur Verkürzung der Hilfsfrist in der Notfallrettung georeferenzierte Verfahren zur Bestimmung des nächsten einsatzbereiten, geeigneten und verfügbaren Rettungsmittels einzusetzen;
4. die für die Aufnahme der Patientin oder des Patienten geeigneten Behandlungseinrichtung auf Grundlage des nach § 17 Absatz 6 SHRDG geführten Behandlungskapazitätennachweises zu ermitteln und der Behandlungseinrichtung die für die Vorbereitung der Versorgung notwendigen Angaben, mitzuteilen; die Mitteilung soll vorzugsweise elektronisch erfolgen;
5. die ELRD gemäß § 20 Absatz 5 Satz 1 SHRDG unverzüglich zu alarmieren, wenn anzunehmen ist, dass ein rettungsdienstliches Großschadensereignis eingetreten ist.

(2) Die Sprachkommunikation ist zur Erfüllung von § 17 Absatz 1 Satz 1 SHRDG vorrangig. Zusätzlich können Systeme betrieben werden, welche eine direkte elektronische Einsatzanforderung eines Rettungsmittels ermöglichen. Den Belangen behinderter Menschen ist Rechnung zu tragen. Durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass ein entgegengenommenes Hilfeersuchen und die zu diesem Hilfeersuchen bereits erfassten elektronischen Daten je nach Bedarf verzögerungsfrei an

1. die örtlich zuständige Rettungsleitstelle oder
2. die dem Notfallort nächstgelegene Rettungsleitstelle oder

Rechtliche Rahmenbedingungen

Landesverordnung zur Durchführung des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG-DVO) in der Fassung vom 4. Dezember 2018 (Forts.)

§ 6 Rettungsleitstelle

3. die Leitstelle des vertragsärztlichen Bereitschaftsdienstes der Kassenärztlichen Vereinigung oder
4. die zuständige Leitstelle der Polizei

zur weiteren Bearbeitung und Fortsetzung des übermittelten Hilfeersuchens weitergeleitet werden können. Die elektronische Weiterleitung umfasst mindestens alle notwendigen Grunddaten zum Auffinden des Einsatzortes sowie die Bewertung des Hilfebedarfs, welcher bis zur Weiterleitung im Rahmen der strukturierten Notrufabfrage ermittelt wurde. Die Träger des Rettungsdienstes konkretisieren bis zum 31. Dezember 2020 die Ausgestaltung und Überprüfung der angemessenen, landesweit einheitlichen Reaktionszeit und Risikoabdeckung zur Annahme und Bearbeitung von Notrufen nach § 17 Absatz 3 Satz 1 SHRDG.

(3) Zur Verbesserung der Organisation der Krankentransporte sollen elektronische Einteilungsverfahren und logistische Algorithmen angewendet werden, die auf der Voranmeldung von Transportaufträgen und einer Zuordnung zu definierten Ressourcen beruhen. Hierfür können Systeme eingesetzt werden, welche zum Zwecke der Einsatzanforderung einen elektronischen Zugang zur Rettungsleitstelle ermöglichen. Patiententransporte, die während des Transportes weder der medizinischen Versorgung noch der besonderen Einrichtungen eines Krankentransportwagens bedürfen, sollen von der Rettungsleitstelle abgelehnt werden, da sie nicht zum Rettungsdienst im Sinne des § 1 Absatz 2 SHRDG gehören.

(4) Im Einsatzleitsystem der Rettungsleitstelle sind die zur ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung erforderlichen Stammdaten zu hinterlegen und ständig zu aktualisieren, insbesondere:

1. Geoinformationen auf Grundlage der amtlichen Daten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation,
2. die aktuellen Standort- und Kommunikationsdaten der Rettungsmittel,
3. Erreichbarkeit und Kommunikationsdaten der anderen, insbesondere benachbarten Leitstellen für Rettungsdienst, Brandschutz und Katastrophenschutz, der Polizei sowie des vertragsärztlichen Bereitschaftsdienstes der Kassenärztlichen Vereinigung und der Unternehmen mit einer Genehmigung nach § 22 SHRDG,

Rechtliche Rahmenbedingungen

Landesverordnung zur Durchführung des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG-DVO) in der Fassung vom 4. Dezember 2018 (Forts.)

§ 6 Rettungsleitstelle

4. alle für die Versorgung von Patientinnen und Patienten geeigneten Einrichtungen und Dienste und
5. die für die im Bedarfsfall zur Unterstützung des Rettungsdienstes geeigneten Einrichtungen einschließlich der zur Bewältigung eines MANV notwendigen Ressourcen zur Verstärkung des Rettungsdienstes.

(5) Neben den für die Aufgabenerfüllung bedarfsgerechten Arbeitsplätzen für die Annahme und Bearbeitung von Notrufen nebst Einsatzlenkung einschließlich telefonischer Anleitung von Anrufern in lebensrettenden Maßnahmen muss die Rettungsleitstelle mindestens ausgestattet sein mit

1. zusätzlichen Arbeitsplätzen für die Bearbeitung von Notrufen und Einsatzlenkung für die personelle Verstärkung nach § 20 Absatz 2 Nummer 1 SHRDG zur Bewältigung von rettungsdienstlichen Großschadensereignissen und zur Abbildung des Redundanzbetriebes nach Absatz 6 Satz 2,
2. Flächen für Anlagen der technischen Gebäudeausstattung, insbesondere für Strom- und Notstromversorgung sowie die Klimatisierung und Belüftung,
3. einem separaten Lageraum zur Bewältigung rettungsdienstlicher Großschadensereignisse nach § 20 SHRDG und
4. den erforderlichen Arbeitsplätzen für die administrativ-strategische Leitung, die operativ-taktische Leitung und die technische Administration sowie die nach dem Betriebskonzept Digitalfunk zu erfüllenden Aufgaben, sofern diese durch die Rettungsleitstelle zu erfüllen sind.

Die Räume gemäß Satz 1 Nummern 1, 3 und 4 sind bei neu zu errichtenden Rettungsleitstellen oder Ergänzungsbauten so auszuführen, dass auch eine Doppelnutzung zum Zwecke der Aus- und Weiterbildung des Personals in der Notrufabfrage und -bearbeitung möglich ist. Die technischen Einrichtungen zur Notrufabfrage und Notrufbearbeitung müssen zusätzlich so ausgerüstet sein, dass durch die Aus- und Weiterbildung, insbesondere das Einspeisen und Bearbeiten von fiktiven Notrufen, der operative Betrieb der Rettungsleitstelle nicht beeinflusst wird.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Landesverordnung zur Durchführung des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG-DVO) in der Fassung vom 4. Dezember 2018 (Forts.)

§ 6 Rettungsleitstelle

Die weiteren arbeitsschutz- und arbeitsrechtlichen Regelungen bleiben unberührt.

(6) Für die Rettungsleitstelle sind zur Erfüllung des Sicherstellungsauftrages nach § 17 Absatz 2 Satz 2 SHRDG Betriebs-, Sicherheits- und Notfallkonzepte zu erstellen, in denen die potenziellen Gefahren sowie die geeigneten Gegenmaßnahmen beschrieben sind. Die Rettungsdienstträger haben im Rahmen des Sicherstellungsauftrages gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 SHRDG ein landesweit einheitliches Konzept zur Schaffung einer arbeitsfähigen, gegenseitigen räumlichen Redundanz zur Ermöglichung eines unterbrechungsfreien Betriebes der Rettungsleitstellen in Schleswig-Holstein bei möglichem Standortverlust sowie zur Möglichkeit der unverzüglichen Übernahme von Notrufannahme und -bearbeitung sowie Einsatzlenkung bei temporärer Überlastung einer Rettungsleitstelle umzusetzen. Die Geeignetheit der konzeptionellen Maßnahmen ist durch regelmäßige Übungen zu überprüfen und im Bedarfsfall fortzuschreiben.

(7) Soweit in Rettungsleitstellen die praktische und theoretische Ausbildung im Sinne des § 17 Absatz 3 Satz 2 SHRDG (Lehrleitstelle) oder eine Mitwirkung an der praktischen Ausbildung gemäß Notfallsanitätergesetz erfolgt, muss dies bei der räumlichen und technischen Ausstattung sowie der personellen Besetzung der Rettungsleitstelle und Qualifikation der Disponenten berücksichtigt werden, damit den Auszubildenden das erforderliche Wissen vermittelt werden kann. Zur weiteren Ausstattung zählen insbesondere Räumlichkeiten zur Vor- und Nachbereitung und zum Selbststudium.

(8) Neu zu errichtende Rettungsleitstellen oder Ergänzungsbauten müssen baulich mindestens den Anforderungen der Kategorie II der DIN EN 50518 und die technischen Einrichtungen zur Notrufabfrage und Notrufbearbeitung müssen der DIN EN 50600 entsprechen.

51 von 642

Kapitel 0:	**Managementfassung**	**4**
Kapitel 1:	**Ausgangssituation und Auftrag**	**22**
Kapitel 2:	**Darstellung des IST-Zustandes**	**33**
Kapitel 3:	**Bemessung des Dispositionsbetriebs**	**48**
Kapitel 4:	**Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich**	**82**
Kapitel 5:	**Personalwirtschaft**	**98**
Kapitel 6:	**Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs**	**112**
Kapitel 7:	**Anlagen**	**130**

Einleitung

In diesem Kapitel wird der „IST-Zustand“ der Leitstelle dargestellt.

Das Kapitel gliedert sich in folgende Abschnitte:

2.1 Übersicht Gebietskörperschaft und Strukturen der Gefahrenabwehr

2.2 Organisationsstruktur der Leitstelle

2.3 Besetzung der Einsatzleitplätze

2.4 Personalausstattung und Personalwirtschaft

Übersicht über die zu betreuenden Gebietskörperschaften

- Einwohnerzahl: 217.198 (Stand: 31.12.2018)
- Fläche: 214 km²
- Besondere Gefahrenpotenziale ergeben sich aus folgenden Bereichen:
  - verkehrliche Infrastruktur, u. a. Autobahnen, Schienenverkehr
  - Sonderobjekte wie Krankenhäuser, Pflegeheime, Museen
  - Industrie- und Gewerbegebiete
  - Schwerpunktobjekte im Bereich Logistik
  - teilweise verdichtete Wohnbebauung

Abb.: Versorgungsbereich der ILS Lübeck mit Angabe der Einwohnerzahlen (Stand: 31.12.2018)

Die Gebietskörperschaften weisen über die Einwohnerzahl hinaus ein erhebliches, individuelles Gefahrenpotenzial auf.

Struktur der Feuerwehr im Versorgungsgebiet der Leitstelle

- Die Struktur und Anzahl der Feuerwehren im Versorgungsgebiet der Leitstelle sind ein relevanter Einflussfaktor für die Arbeitsmengen im rückwärtigen Bereich.
- Neben der Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung bei abgesetzten Schnittstellenmodulen für die Kreis- bzw. Gemeindefeuerwehren, fallen insbesondere im Bereich der Datenpflege und Datenversorgung des Einsatzleitsystems entsprechende Arbeitsmengen an.
- Mit teilweise komplexen Alarm- und Ausrückeordnungen sind die Einsatzleitsysteme in Absprache mit den Feuerwehren zu programmieren. Daher ist die Anzahl der Feuerwehren ein Einflussfaktor für die Arbeitsmenge in diesem Bereich.
- Im Versorgungsgebiet der Leitstelle befinden sich folgende Mengen an Feuerwehren:
  - 22 Freiwillige Feuerwehren
  - 1 Berufsfeuerwehr
  - 1 Werk- bzw. Betriebsfeuerwehr

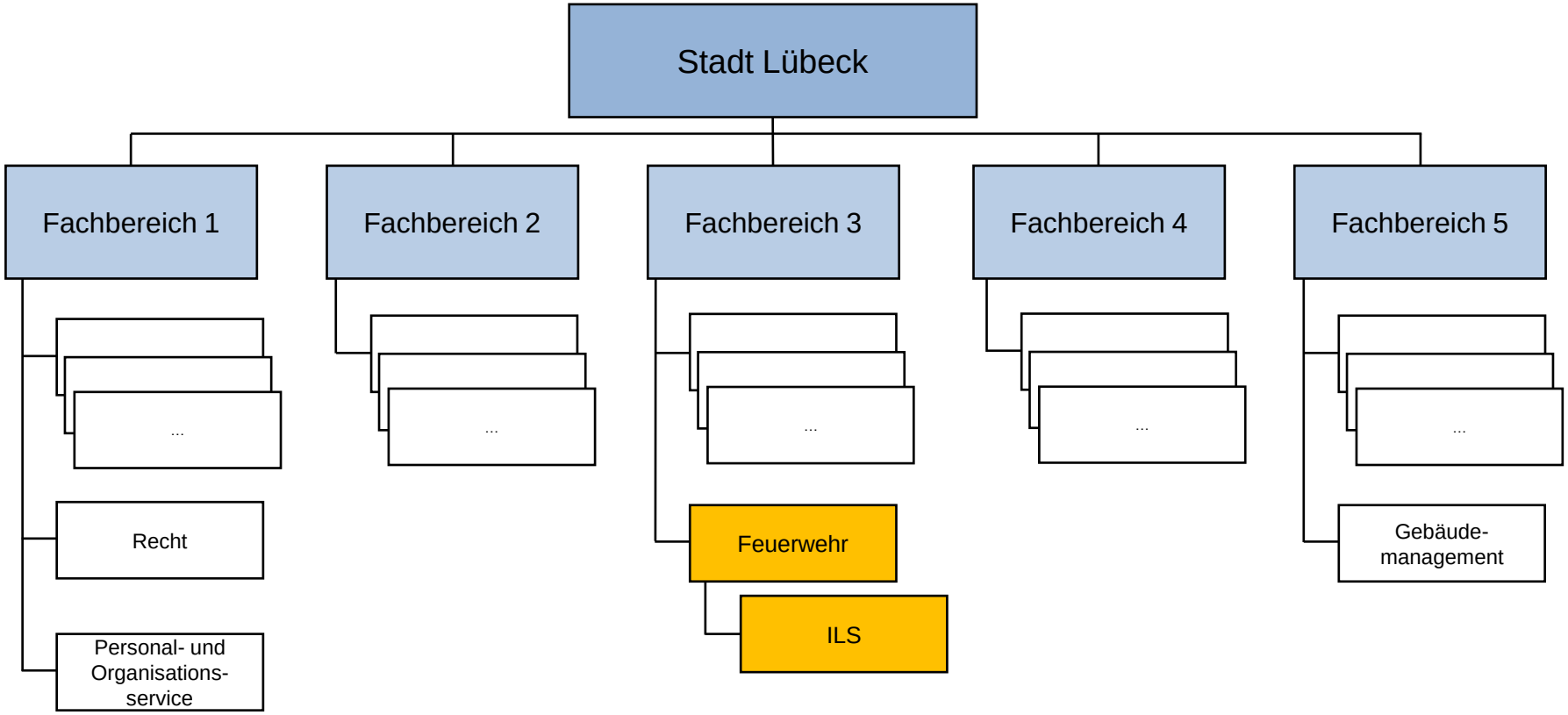
Quelle: Internetauftritte der Kreisfeuerwehrverbände

Struktur des Rettungsdienstes in Schleswig-Holstein

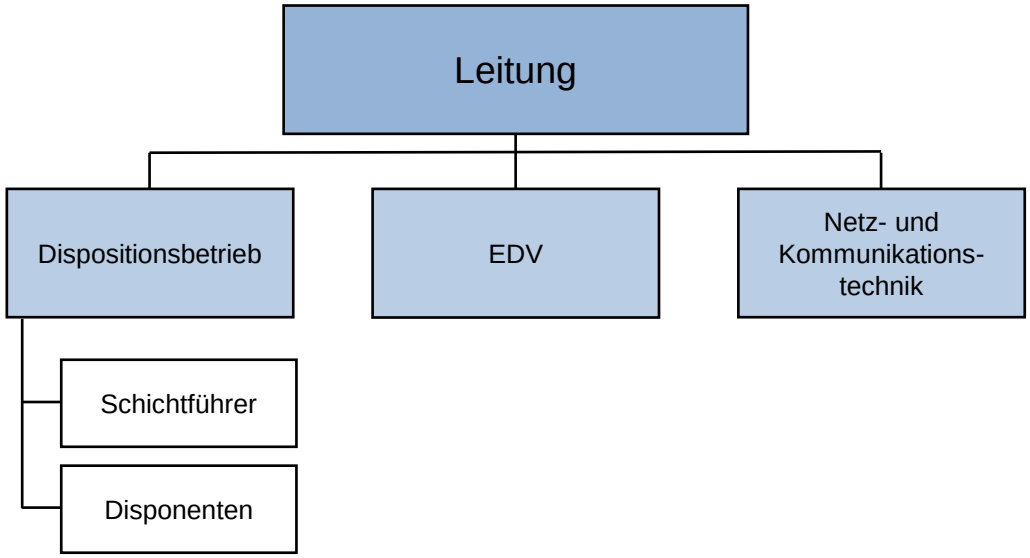
- Als Leistungserbringer wirken im Rettungsdienst die Hilfsorganisationen DRK, JUH, MHD, ASB, die vier Berufsfeuerwehren, die RKiSH und wenige private Anbieter mit.
- Im Land werden folgende Ressourcen des Regelrettungsdienstes verteilt auf 125 Rettungs- und Notarztwachen vorgehalten:
  - 43 NEF
  - 241 RTW
  - 46 KTW
  - 4 RTH
- Für besondere Bedarfe und Großeinsätze (Massenanfall von Verletzten) ist folgende Sondervorhaltung vorhanden, die teilweise fest im Regeldienst besetzt, teilweise in Springerfunktion und teilweise aus dem Ehrenamt vorgehalten wird:
  - Intensivtransportwagen
  - Schwerlast-RTW
  - Großraum-Rettungswagen
  - Geschlossene Einheiten für den Massenanfall von Verletzten (SEG-Komponenten)
  - Technische und logistische Komponenten für den ManV
  - Einsatzleitung Rettungsdienst

Anbindung der Leitstelle in die Gesamtstruktur der Stadtverwaltung

Dargestellt sind alle Fachdienste, die in einer Verbindung zur Leitstelle stehen.



Darstellung der internen Organisation der Leitstelle



Struktur der Leitstelle

Dispositionsbetrieb und Sonderaufgaben

- Die Integrierte Leitstelle wird von der Stadt Lübeck betrieben.
- Im Dispositionsbetrieb ist folgende Vorhaltung umgesetzt (vgl. nachfolgende Seiten):
  - 1 operativ-taktische Leitung mit Dispositionsanteil
  - 4 Antretefunktionen rund-um-die-Uhr in der Disposition, aus denen zusätzlich 1 Ausrückefunktion rund-um-die-Uhr als Führungsassistent auf dem ELW besetzt wird.
  - 3 Disponenten (Mo.-Fr. 07:00 - 15:30 Uhr)
  - 1 Disponent (Sa. 07:30 - 15:30 Uhr)

Aus dem Personalbestand der ILS werden neben dem Dispositionsbetrieb weitere Aufgabenbereiche abgebildet.

Besetzungszeiten der Einsatzleitplätze

Montag bis Freitag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Montag bis Freitag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 6								ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP									7,5	0	0	0	7,5
Einsatzleitplatz 5								ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP									7,5	0	0	0	7,5
Einsatzleitplatz 4								ELP	ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP	P	ELP	ELP									7,5	0	0	0	7,5
Einsatzleitplatz 3	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	1,5	0	0	22,5	24
Einsatzleitplatz 2	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	16	0	0	8	24
Einsatzleitplatz 1	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	22	0	0	2	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	OTL	OTL	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	9,5	14,5	0	0	24
																								Summe		71,5	14,5	24	32,5	142,5

Anmerkung: Die Besetzung der ELP 1-3 stellt eine Aggregation der tatsächlich besetzten Einsatzleitplätze im Stundenintervall dar und nicht die geplante Inanspruchnahme nach Antretefunktion.

Die Besetzung steigt im Tagesverlauf von mindestens 2 auf im Maximum 5 Einsatzleitplätze.

Besetzungszeiten der Einsatzleitplätze

Samstag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Samstag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 11:00	11:00 12:00	12:00 13:00	13:00 14:00	14:00 15:00	15:00 16:00	16:00 17:00	17:00 18:00	18:00 19:00	19:00 20:00	20:00 21:00	21:00 22:00	22:00 23:00	23:00 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 6																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 5																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 4								ELP	ELP	ELP	P	ELP	ELP	P	ELP	ELP	ELP	ELP							8	0	0	0	8
Einsatzleitplatz 3	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
Einsatzleitplatz 2	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	12,5	0	0	11,5	24
Einsatzleitplatz 1	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	OTL	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	10	14	0	0	24
																								Summe	54,5	14	24	35,5	128

Anmerkung: Die Besetzung der ELP 1-3 stellt eine Aggregation der tatsächlich besetzten Einsatzleitplätze im Stundenintervall dar und nicht die geplante Inanspruchnahme nach Antretefunktion.

Die Besetzung steigt im Tagesverlauf von mindestens 2 auf im Maximum 3.

Besetzungszeiten der Einsatzleitplätze

Sonntag / Feiertag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Sonntag/Feiertag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 6																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 5																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
Einsatzleitplatz 2	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	15	0	0	9	24
Einsatzleitplatz 1	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	OTL	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	10	14	0	0	24
																								Summe	49	14	24	33	120

Anmerkung: Die Besetzung der ELP 1-3 stellt eine Aggregation der tatsächlich besetzten Einsatzleitplätze im Stundenintervall dar und nicht die geplante Inanspruchnahme nach Antretefunktion.

Die Besetzung bleibt im Tagesverlauf bei 2 Einsatzleitplätze .

Erforderliche Jahresbesetzungsstunden

IST-Vorhaltung

Besetzungsart	Besetzungsstunden [IST]			Gesamt [IST]
	Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]	
operativ-taktische Leitung [abzüglich Dispositionseinsatz]	14,5	14	14	**5.235**
Disposition	71,5	54,5	49	**23.796**
Bereitschaftsfunktion	32,5	35,5	33	**12.050**
GESAMT	**118,5**	**104**	**96**	**41.081**

Anmerkung: Der Führungsassistent bemisst sich aus dem Brandschutz und ist in der Bereitschaftsfunktion nicht einberechnet.

Im Bereich der Disposition sind jährlich rund 41.081 Stunden zu besetzen.

Personalvorhaltung zur Aufgabenerledigung in den Kernprozessen

Personalbestand Disposition

Für die Besetzung im Dispositionsbetrieb ist nachstehend der Vergleich von der IST-Besetzung und dem letzten Gutachten dargestellt.

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten
operativ-taktische Leitung (Schichtführer)	6	6,24
Disposition	19	18,49
GESAMT	**25**	**24,73**

Für die Sicherstellung des Dispositionsbetriebs sind derzeit 25 Stellen (in Vollzeitäquivalenten) vorgesehen. Diese unterteilen sich in 6 Stellen in der operativ-taktischen Leitung und 19 Stellen im Bereich der Disposition.

Personalausstattung für rückwärtige Aufgaben

Für die Besetzung im rückwärtigen Bereich ist nachstehend der Vergleich von der IST-Besetzung und dem letzten Gutachten dargestellt.

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten
administrativ-strategische Leitung	2	1,98
IT - Systemadministration	4	3,56
Sonderaufgaben	0	0,16
Aus- und Fortbildung, Qualitätsmanagement	0	0
GESAMT	**6**	**5,7**

Die Personalausstattung für rückwärtige Aufgaben summiert sich auf insgesamt 6 VZÄ.

Personalausstattung und personalwirtschaftliche Parameter

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten
administrativ-strategische Leitung	2	1,98
IT - Systemadministration	4	3,56
Sonderaufgaben	0	0,16
Aus- und Fortbildung, Qualitätsmanagement	0	0
operativ-taktische Leitung (Schichtführer)	6	6,24
Disposition	19	18,49
GESAMT	**31**	**30,43**

Insgesamt sind derzeit 31 VZÄ im Bereich der Leitstelle vorgesehen. Diese verteilen sich auf 25 VZÄ im Bereich der Disposition und 6 VZÄ im rückwärtigen Aufgabenbereich.

Kapitel 0: Managementfassung	**4**
Kapitel 1: Ausgangssituation und Auftrag	**22**
Kapitel 2: Darstellung des IST-Zustandes	**33**
Kapitel 3: Bemessung des Dispositionsbetriebs	**48**
Kapitel 4: Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich	**82**
Kapitel 5: Personalwirtschaft	**98**
Kapitel 6: Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs	**112**
Kapitel 7: Anlagen	**130**

Einleitung

In diesem Kapitel werden die für die Funktionsbesetzung der Leitstelle relevanten Bemessungsergebnisse dargestellt.

Hierzu werden aufeinander aufbauend insbesondere die Funktionsbesetzung für die risikoabhängigen (Sicherstellung der Bediensicherheit des Notrufs) und die frequenzabhängigen (Einsatzbegleitung) Tätigkeiten ermittelt.

Das Kapitel gliedert sich in folgende Abschnitte:

3.1	Datengrundlage und allgemeine Analyse
3.2	Risikoabhängige Bemessung der Funktionsbesetzung
3.3	Frequenzabhängige Bemessung der Funktionsbesetzung
3.4	Zusammenführung der Bemessungsergebnisse
3.5	Sonderlagenfähigkeit und fortlaufender sekundärer Personalbedarf
3.6	Zusammenfassung

Datengrundlage

- Zur Bemessung der bedarfsgerechten Besetzung der Leitstelle werden alle Telefongespräche des Zeitraums 01.01.2019 bis 31.12.2019 (1 Jahr) analysiert.
- Aufgrund des überproportionalen Anruf- und Einsatzaufkommens am 01.01.2019 (Jahreswechsel) sowie am 02.01.2019 (Hochwasser) und am 15.06.2019 (Unwetter) werden diese Tage von der Auswertung exkludiert.
- Damit können insgesamt 170.564 Telefonate analysiert werden. (Eingelaufene Brandmeldeanlagen werden analog eingehender Telefonate berücksichtigt. Eine Unterscheidung zwischen ein- und ausgehenden Telefonaten ist aufgrund fehlender Dokumentation nicht möglich.)
- Den Anrufarten werden entsprechend dem Vorgehen in der Leitstelle folgende Prioritäten der Anrufbearbeitung zugeordnet:
  - Priorität 1: Notruf, BMA, Polizei (alle Leitungen)
  - Priorität 2: Krankentransport („19222“)
  - Priorität 3: allgemeine Telefonate
- Daneben wird die Einsatzhäufigkeit in der Leitstelle betrachtet. Im selben Zeitraum wurden insgesamt 67.443 relevante Einsätze dokumentiert. Neben den Einsätzen von Feuerwehr, Notfallrettung und Krankentransport umfasst dies auch Dokumentationen im Einsatzleitsystem (z. B. Weiterleitungen an Bereitschaftsdienste, Dokumentation von Sanitätsdiensten) ohne Fahrzeugbewegungen.

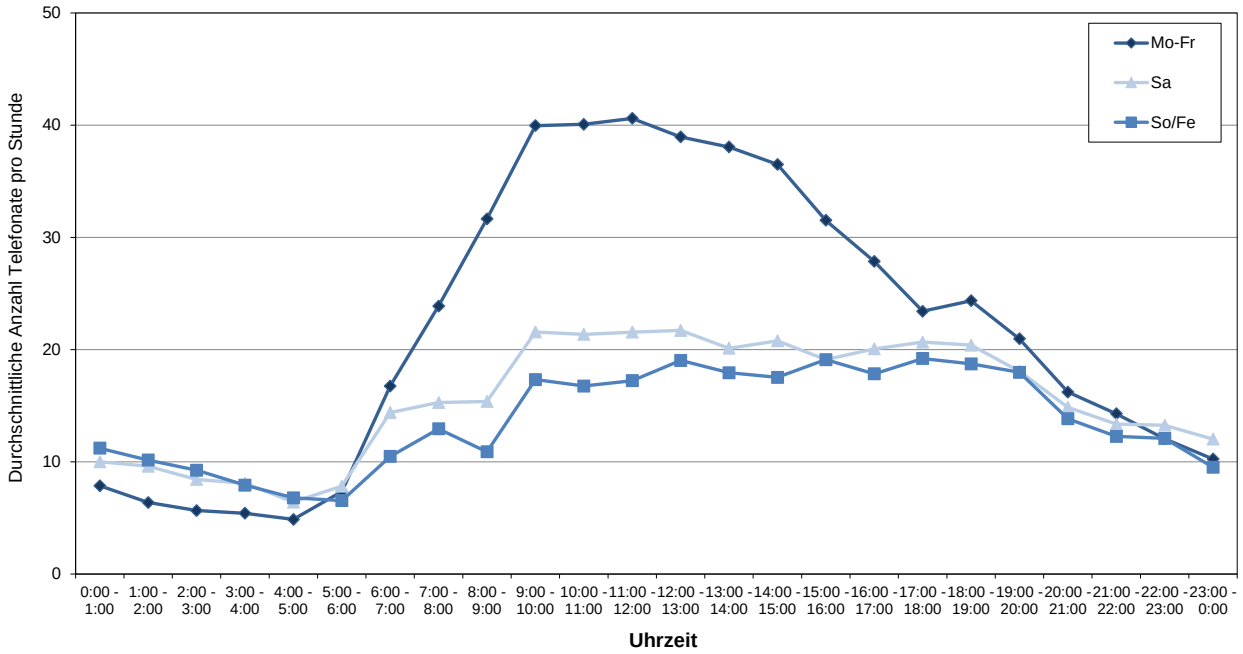
Anrufart	Gesamtzahl Telefonate
Notruf	48.584
BMA	558
Krankentransport	34.840
Allgemeine Telefonate	86.582
Summe	**170.564**

Einsatzart	Gesamtzahl Einsätze
Feuerwehr	2.410
Notfallrettung	30.768
Krankentransport	31.908
Dokumentationen	2.357
Summe	**67.443**

Analyse des Anrufaufkommens in Abhängigkeit der Tageszeit

Tagesganglinie „Alle Telefonate“

- Datenbasis für die Auswertung der dargestellten Tagesganglinie waren alle Telefonate (170.564) in der Leitstelle im Betrachtungszeitraum (insg. 362 Tage).
- Im Diagramm ist die durchschnittliche Anzahl an Telefongesprächen in der jeweiligen Stunde des Tages, differenziert in 3 Tageskategorien, dargestellt.
- Die nach Wochentagen differenzierte Darstellung des Tagespegels zeigt im Zeitbereich Montag bis Freitag 7 bis 17 Uhr ein erhöhtes Anrufaufkommen gegenüber den Wochenendtagen und Feiertagen.



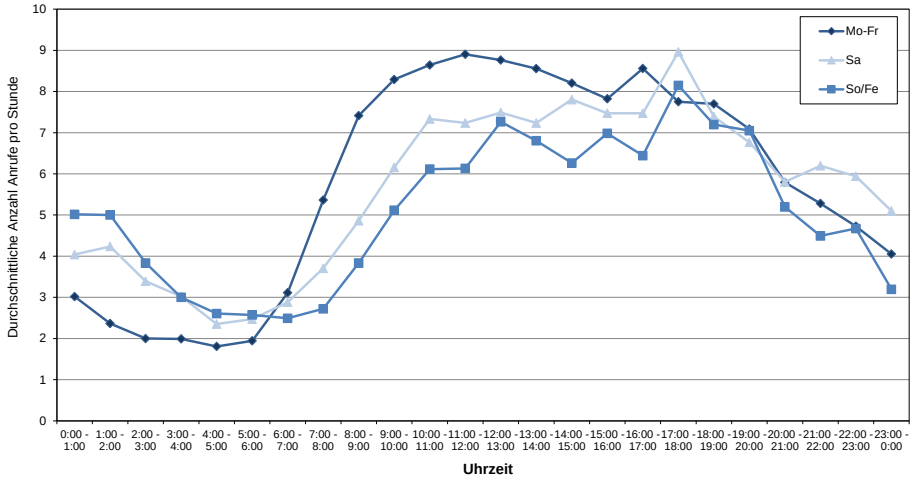
Im Zeitbereich Montag bis Freitag 7 bis 17 Uhr ist ein erhöhtes Anrufaufkommen gegenüber den Wochenendtagen und Feiertagen festzustellen.

Analyse des Anrufaufkommens in Abhängigkeit der Tageszeit

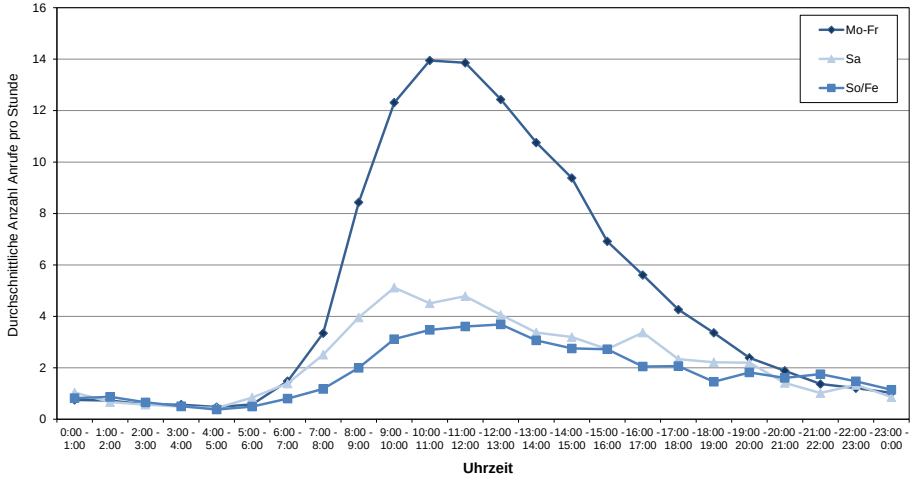
Tagesganglinien

- Beispielhaft sind hier zusätzlich die separaten Tagesganglinien für die Telefonate der Priorität 1 sowie die Anrufe zum Krankentransport („19222“) dargestellt.
- Die mittlere Anzahl der Telefonate der Priorität 1 zeigt für alle Wochentage sehr ähnliche Verläufe. Lediglich in den Nachtstunden liegt die mittlere Anzahl an den Wochenend- und Feiertagen etwas höher als Montag bis Freitag.
- Für die Anrufe zum Krankentransport ist ein deutlich erhöhtes Aufkommen im Zeitbereich Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr festzustellen. In diesen Zeitraum fallen mehr als zwei Drittel aller Anrufe unter der Telefonnummer „19222“. In den Nachtstunden ist die mittlere Anzahl Anrufe pro Stunde an allen Tageskategorien ähnlich gering.

Tagesganglinie „Priorität 1“



Tagesganglinie „Krankentransport“



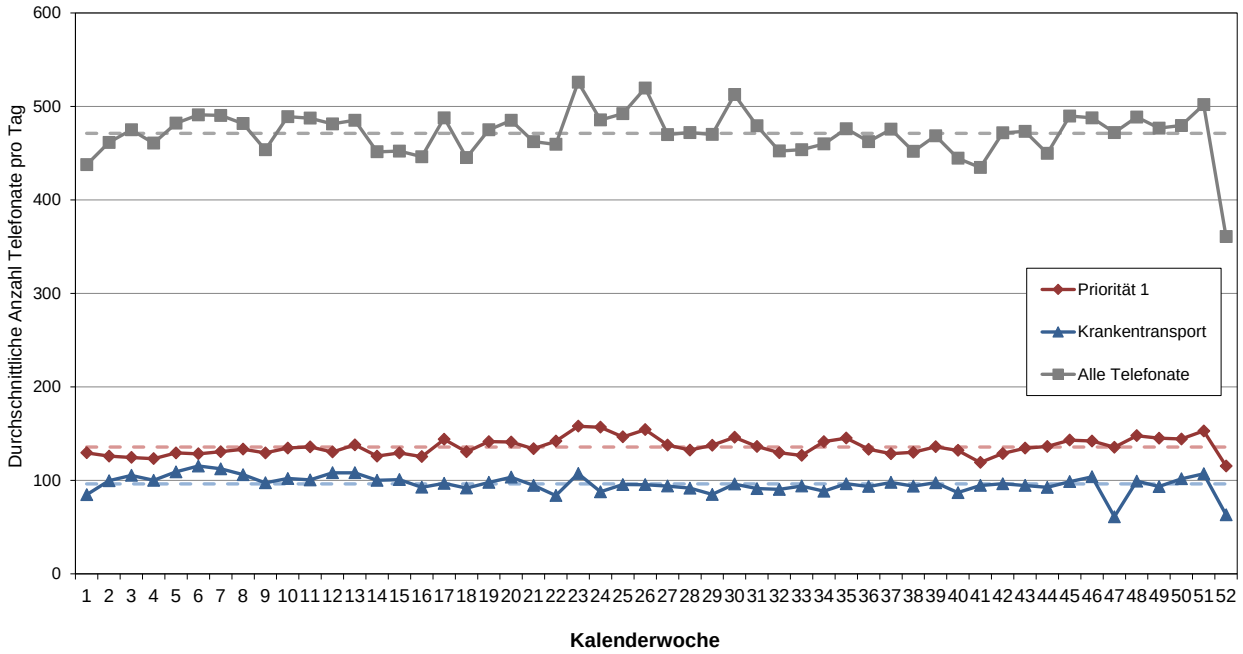
An allen Wochen- und Feiertagen ist ein ähnliches Telefonaufkommen der Priorität 1 festzustellen.

Für den Krankentransport ist im Zeitraum Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr das Anrufaufkommen deutlich höher gegenüber den übrigen Tageskategorien.

Analyse des Anrufaufkommens im Jahresverlauf

Jahresganglinie nach Anrufarten

- Datenbasis für die Auswertung der dargestellten Jahresganglinien waren alle Telefonate der jeweiligen Anrufart.
- Im Diagramm ist die durchschnittliche Anzahl an Telefonaten pro Tag in den jeweiligen Kalenderwochen des Jahres dargestellt.
- Insgesamt lassen sich keine deutlichen Unterschiede (insb. Unterschiede nach Jahreszeiten) feststellen.

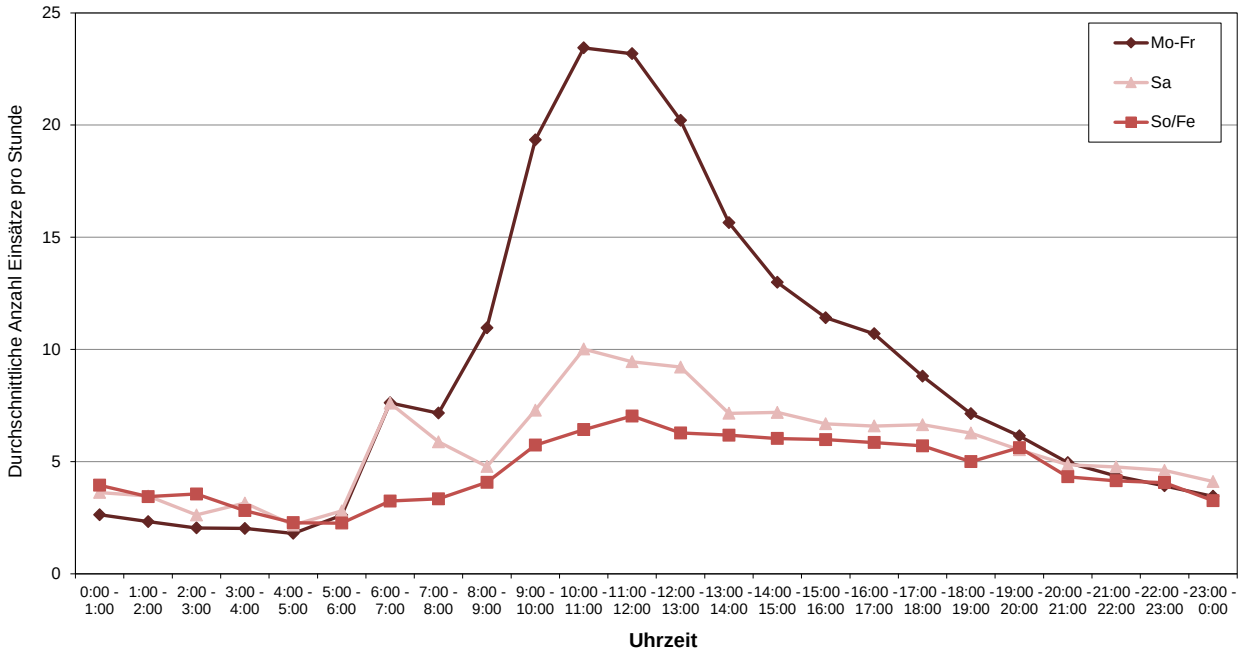


Im Jahresverlauf lassen sich keine deutlichen Unterschiede im Telefonaufkommen feststellen.

Analyse des Einsatzaufkommens in Abhängigkeit der Tageszeit

Tagesganglinie „Alle Einsätze“

- Datenbasis für die Auswertung der dargestellten Tagesganglinie waren alle in der Leitstelle dokumentierten Einsätze (67.443) im Betrachtungszeitraum (insg. 362 Tage).
- Im Diagramm ist die durchschnittliche Anzahl Einsätze (zum Alarmierungs-zeitpunkt) in der jeweiligen Stunde des Tages, differenziert in 3 Tageskategorien, dargestellt.
- Die nach Wochentagen differenzierte Darstellung des Tagespegels zeigt im Zeitbereich Montag bis Freitag 8 bis 17 Uhr ein erhöhtes Einsatzaufkommen gegenüber den Wochenendtagen und Feiertagen.



Im Zeitbereich Montag bis Freitag 8 bis 17 Uhr ist ein erhöhtes Einsatzaufkommen gegenüber den Wochenendtagen und Feiertagen festzustellen.

Analyse des Einsatzaufkommens in Abhängigkeit der Tageszeit

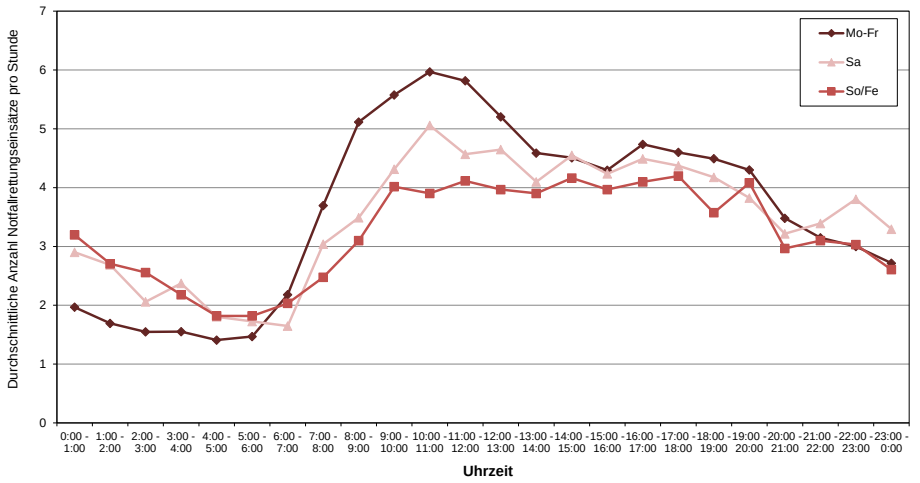
Tagesganglinien

- Beispielhaft sind hier zusätzlich die separaten Tagesganglinien für die Einsätze der Notfallrettung sowie die Krankentransporte dargestellt.
- In der Notfallrettung wie auch bei den Feuerwehreinsätzen sind ähnliche Verläufe des stündlichen Einsatzaufkommens an allen Wochentagen festzustellen.
- Für die Einsätze der Notfallrettung liegt die mittlere Anzahl Einsätze pro Stunde in den Nachtstunden an den Wochenend- und Feiertagen etwas höher als Montag bis Freitag. Dafür ist am Vormittag Montag bis Freitag ein etwas höheres Einsatzaufkommen gegeben.
- Bei den Krankentransporten zeigt sich ein deutlich erhöhtes Einsatzaufkommen im Zeitbereich Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr. In diesen Zeitraum fallen mehr als drei Viertel aller Krankentransporte. In den Nachtstunden ist die mittlere Anzahl Einsätze pro Stunde in allen Tageskategorien ähnlich gering.

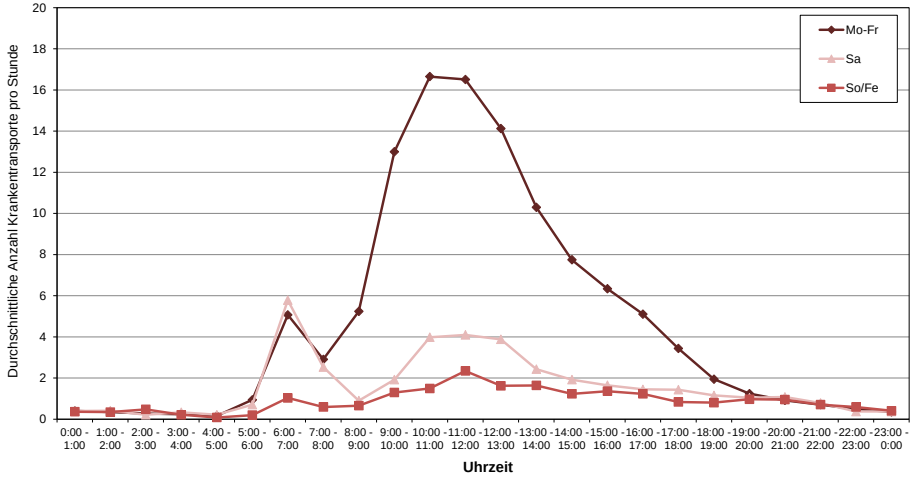
An allen Wochen- und Feiertagen ist ein ähnliches Einsatzaufkommen für die Notfallrettung und Feuerwehreinsätze festzustellen.

Bei den Krankentransporten ist Montag bis Freitag tagsüber das Aufkommen deutlich höher gegenüber den übrigen Tageskategorien und Nachtstunden.

Tagesganglinie „Notfallrettung“



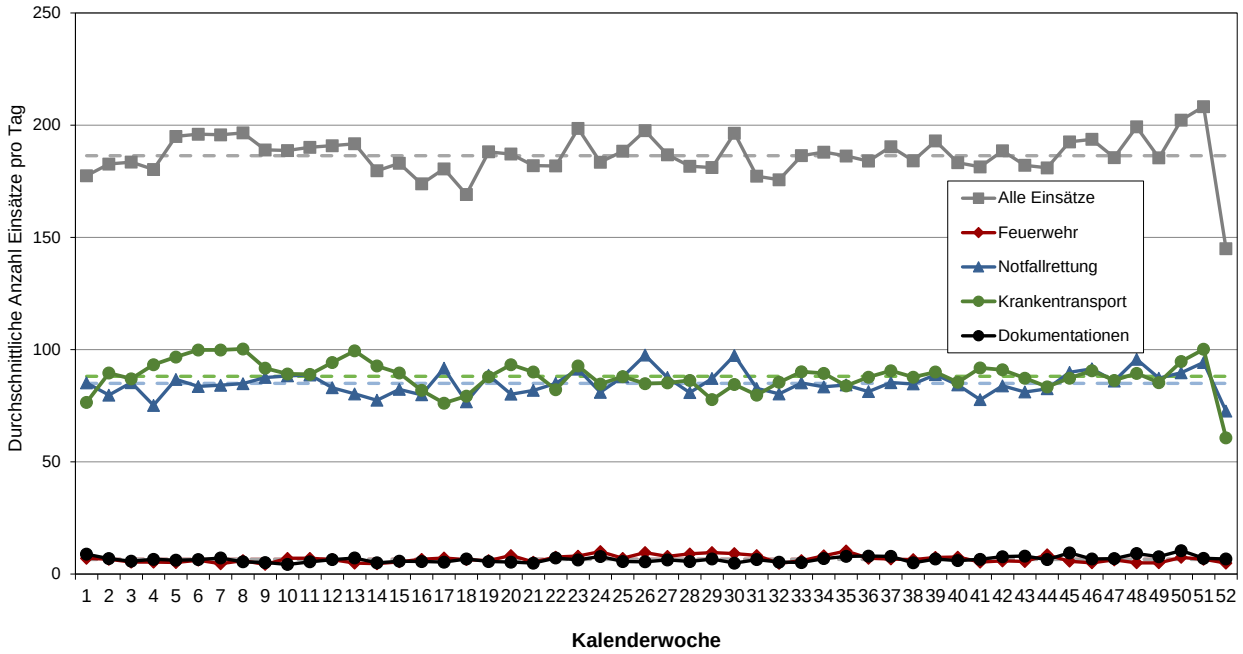
Tagesganglinie „Krankentransport“



Analyse des Einsatzaufkommens im Jahresverlauf

Jahresganglinie nach Einsatzarten

- Datenbasis für die Auswertung der dargestellten Jahresganglinien waren die in der Leitstelle dokumentierten Einsätze der jeweiligen Einsatzart.
- Im Diagramm ist die durchschnittliche Anzahl Einsätze pro Tag in den jeweiligen Kalenderwochen des Jahres dargestellt.
- Insgesamt lassen sich keine deutlichen Unterschiede (insb. Unterschiede nach Jahreszeiten) feststellen. Lediglich in einzelnen Wochen ist ein höheres oder niedriges Einsatzaufkommen gegeben.



Im Jahresverlauf lassen sich keine deutlichen Unterschiede im Einsatzaufkommen feststellen.

Aufgabenwahrnehmung im IST-Zustand

- Im Mittel lag die Wartezeit bei Notrufen im Betrachtungszeitraum bei 6,0 Sekunden.
- Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Wartezeit nicht allein durch die Duplizität von Anrufen zustande kommt (mehr gleichzeitige Anrufe als zur Verfügung stehende Annahmeplätze). Auch falls kein weiteres Telefonat lief, betrug die mittlere Wartezeit eines Notrufs im Mittel 5,2 Sekunden. Diese „Normalwartezeit“ tritt also immer, unabhängig von laufenden Anrufen, auf. Als Zielwert ist hier (weiterhin) eine Zeit von 5 Sekunden anzustreben.
- Aus Sicht von LUELF & RINKE sind folgende Versorgungsniveaus für die maximalen (zusätzlichen) Wartezeiten* bedarfsgerecht, die durch die Verzögerung bei Duplizitäten von Anrufen auftreten:
  - Versorgungsniveau 1: 10 Sekunden für Anrufe der Priorität 1: Notruf, BMA
  - Versorgungsniveau 2: 20 Sekunden für Anrufe der Priorität 2: Krankentransport
  - Versorgungsniveau 3: 30 Sekunden für allgemeine Telefonate
- Diese Versorgungsniveaus werden als Grundlagen für die risikoabhängige SOLL-Bemessung herangezogen.
- Die Erfüllung dieser Versorgungsniveaus im IST-Zustand ist in der Tabelle dargestellt.
  (Eine stundengenaue Auswertung ist im Anhang beigefügt.)

Versorgungsniveau	Gesamtzahl Telefonate	Niveau erreicht	
		absolut	Anteil
Versorgungsniveau 1	44.141	41.638	94,3%
Versorgungsniveau 2	34.462	33.948	98,5%
Versorgungsniveau 3	86.269	86.098	99,8%
Gesamt	**164.872**	**161.684**	**98,1%**

*) Wartezeiten, die über die mittlere Normalwartezeit hinausgehen

Erläuterung der Vorgehensweise

- In der risikoabhängigen Bemessung wird ermittelt, wie viele Einsatzleitplätze besetzt sein müssen, um eine zeitgerechte Annahme gleichzeitiger Anrufe entsprechend der zuvor definierten Versorgungsniveaus gewährleisten zu können (Annahmesicherheit).
- Dazu wird im Rahmen einer Simulation die theoretische Wartezeit von Anrufen bei verschiedener Anzahl besetzter Einsatzleitplätze ermittelt. Basis hierzu sind die tatsächlichen Telefonate in der Leitstelle im Betrachtungszeitraum mit ihrer jeweiligen Eingangszeit und ihrer Gesprächsdauer.
- Anschließend erfolgt eine Auswertung der Anzahl nicht innerhalb der definierten Versorgungsniveaus bedienbarer Anrufe in Bezug auf Stundenintervalle und Tagesbereiche (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag).
- Planungsansatz: 99 % der Telefonate sollen innerhalb des Versorgungsniveau bedient werden können (Toleranzwert: 1 %-Punkt) → maximal 1 % (Toleranzbereich 2 %) der Anrufe sollen eine längere Wartezeit als das Versorgungsniveau aufweisen.

Erläuterung der Vorgehensweise (Forts.)

Folgende Annahmen werden bei der Simulation zugrunde gelegt:

- mittlere Normalwartezeit: 5 Sekunden
- Sind mehrere Anrufe gleichzeitig in der Warteschleife, werden diese entsprechend ihrer Priorität angenommen.
- Alle Einsatzleitplätze nehmen alle Anrufe an.
- Bei Anrufen, zu denen keine tatsächliche Gesprächsdauer ermittelt werden kann (z. B. aufgelegte Anrufe), wird wie folgt verfahren:
  - Ist bei aufgelegten Anrufen die Zeit zwischen Anrufeingang und Auflegen kleiner als die Normalwartezeit, erfolgt keine Berücksichtigung des Anrufs. (Auch wenn kein anderes Telefonat lief, hätte dieser Anruf nicht abgenommen werden können.)
  - Ansonsten wird eine mittlere Gesprächsdauer angenommen (mittlere gerundete Gesprächsdauern im Betrachtungszeitraum).
- Bei ausgelösten Brandmeldeanlagen wird eine „Gesprächsdauer“ von 60 Sekunden angenommen.
- Abgehende Telefonate werden zum Zeitpunkt des Beginns wie eingehende Anrufe behandelt.
- Laufende Gespräche (insb. allgemeine Telefonate) werden nicht aufgelegt, um einen anderen Anruf (z. B. Notruf) anzunehmen.
  → Maximalbetrachtung
- Damit Einzelereignisse keinen wesentlichen Einfluss auf das Gesamtergebnis haben, wird für jedes Stundenintervall die maximale Anzahl an Notrufen bzw. Telefonaten in einer Stunde ermittelt. Lag diese maximale Anzahl deutlich oberhalb dem zweithöchsten Wert, so wird dieses einzelne Stundenintervall an dem entsprechenden Tag nicht ausgewertet.

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Montag bis Freitag

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau – Montag bis Freitag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
5	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	**0,2 %**	**0,1 %**	**0,2 %**	**0,5 %**	**0,2 %**	**0,2 %**	**0,1 %**	**0,1 %**	**0,1 %**	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
3	**0,2 %**	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	**0,1 %**	**0,4 %**	1,2 %	1,9 %	2,3 %	2,7 %	2,1 %	2,0 %	1,7 %	1,0 %	1,0 %	**0,5 %**	**0,5 %**	**0,4 %**	**0,3 %**	**0,1 %**	**0,2 %**	**0,3 %**
2	1,0 %	**0,8 %**	**0,8 %**	**0,4 %**	**0,6 %**	**0,3 %**	1,3 %	3,5 %	8,8 %	13,7 %	16,6 %	17,8 %	15,5 %	13,9 %	13,4 %	8,9 %	7,9 %	5,4 %	4,5 %	3,4 %	2,6 %	2,2 %	1,9 %	1,8 %
1	15,6 %	13,7 %	11,1 %	11,4 %	8,7 %	10,9 %	18,2 %	32,0 %	53,6 %	68,5 %	76,3 %	76,9 %	72,8 %	68,8 %	67,1 %	58,0 %	50,8 %	41,2 %	38,7 %	34,1 %	29,0 %	23,7 %	22,5 %	19,8 %
Gesamtzahl Telefonate	1.851	1.545	1.356	1.296	1.150	1.764	4.092	5.801	7.733	9.714	9.774	9.847	9.512	9.241	8.823	7.613	6.641	5.596	5.806	5.009	3.872	3.413	2.854	2.453

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Samstag

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau – Samstag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
5	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
3	0,0 %	**0,0 %**	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**	0,0 %	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,3 %**	**0,5 %**	**0,5 %**	**0,2 %**	**0,3 %**	**0,5 %**	**0,6 %**	**0,1 %**	**0,2 %**	**0,2 %**	**0,2 %**	0,0 %	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,2 %**
2	**0,4 %**	1,1 %	**0,3 %**	**1,0 %**	1,6 %	**0,5 %**	1,1 %	1,5 %	1,2 %	4,6 %	3,4 %	4,4 %	3,7 %	3,9 %	4,0 %	4,5 %	3,9 %	4,6 %	2,9 %	3,2 %	**1,0 %**	1,7 %	2,4 %	1,5 %
1	18,8 %	19,7 %	16,6 %	13,5 %	12,8 %	12,5 %	20,0 %	22,5 %	22,5 %	32,4 %	32,9 %	39,2 %	33,0 %	33,9 %	33,9 %	35,6 %	34,0 %	37,2 %	29,9 %	30,4 %	25,6 %	21,4 %	29,1 %	25,9 %
Gesamtzahl Telefonate	485	472	392	401	312	385	714	750	748	1.067	1.024	1.066	1.067	976	1.004	925	974	970	1.004	878	720	658	636	591

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Sonntag/Feiertag

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau – Sonntag/Feiertag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
5	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
3	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,2 %**	**0,3 %**	**0,2 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,2 %**	**0,3 %**	**0,4 %**	**0,1 %**	**0,2 %**	**0,5 %**	**0,1 %**	**0,1 %**	0,0 %
2	2,0 %	1,6 %	2,2 %	**0,5 %**	**0,2 %**	**0,3 %**	**0,8 %**	**0,9 %**	1,1 %	2,8 %	2,8 %	3,0 %	3,0 %	2,5 %	2,1 %	3,5 %	2,6 %	3,8 %	2,3 %	1,7 %	2,6 %	2,0 %	1,7 %	**0,9 %**
1	24,9 %	20,7 %	22,8 %	13,1 %	13,2 %	10,6 %	13,5 %	16,4 %	16,5 %	24,9 %	28,2 %	27,8 %	30,4 %	27,6 %	26,8 %	30,1 %	30,8 %	32,6 %	26,5 %	26,9 %	23,4 %	23,9 %	20,2 %	19,4 %
Gesamtzahl Telefonate	654	565	535	444	403	378	601	779	642	1.015	980	1.005	1.087	1.048	1.031	1.065	1.009	1.054	1.031	1.033	812	710	687	558

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Erläuterung der Vorgehensweise

- In der frequenzabhängigen Bemessung wird ermittelt, wie viele Einsatzbearbeiter in der Leitstelle notwendig sind, um eine Bearbeitung der einsatzbegleitenden Tätigkeiten gewährleisten zu können (Bearbeitungssicherheit).
- Basis sind hierbei die tageszeitliche Verteilung des tatsächlichen Einsatzgeschehens und die Gesprächsdauern der Telefonate im Betrachtungszeitraum. (Die Einsätze sind zum Zeitpunkt der Alarmierung berücksichtigt.)
- Die Bearbeitungszeiten in der Leitstelle der einzelnen Einsätze werden differenziert nach der Einsatzart berücksichtigt. Diese wurden durch die projektbegleitende Arbeitsgruppe des Landes Schleswig-Holstein auf der Basis von Realwerten ausgewiesen. Hiernach beanspruchen die Einsätze folgende Zeitbedarfe für die rückwärtige Einsatzsteuerung (z. B. Entgegennahme von Rückmeldungen) in der Leitstelle:
  - Feuerwehr: 29,34 Minuten
  - Notfallrettung: 7,31 Minuten
  - Krankentransport: 6,00 Minuten
- Für Dokumentationen der Disponenten, die im Einsatzleitsystem vorgenommen werden (z. B. Weitervermittlung, Sanitätsdienste), wird der notwendige Zeitbedarf anhand von L&R-Erfahrungswerten abgeschätzt:
  - Dokumentationen: 2,50 Minuten
- Bei den Zeitbedarfen ist zu berücksichtigen, dass diese sich über den gesamten Einsatzverlauf verteilen und nicht alle zum Zeitpunkt der Alarmierung anfallen. Außerdem handelt es sich teilweise um Tätigkeiten, die nicht ad hoc durchgeführt werden müssen, sondern eine gewisse zeitliche Flexibilität aufweisen.
- Zu diesen Bearbeitungszeiten kommt die Inanspruchnahme der Disponenten durch die geführten Telefonate in der Leitstelle anhand der tatsächlichen Gesprächsdauern in den jeweiligen Stundenintervallen.
- Einsätze aus dem Bereich Verlegung/Sekundärtransporte sind entsprechend ihrer Einstufung (Einsatzstichwort) den Kategorien Notfallrettung bzw. Krankentransport zugeordnet. Der hierbei benötigte zusätzliche Zeitbedarf ist insbesondere in erforderlichen telefonischen Abklärungen mit Kliniken bzw. anderen Leitstellen bedingt. Diese Zeiten sind durch die Einbeziehung der tatsächlichen Gesprächsdauern bei der Arbeitsauslastung berücksichtigt und werden deshalb nicht zusätzlich bei der Einsatzbearbeitung angesetzt.

Erläuterung der Vorgehensweise (Forts.)

- Zur Bemessung erfolgt eine Analyse der stündlichen Inanspruchnahme der Einsatzbearbeiter in der Leitstelle (durch Einsatzbearbeitung und Telefonate). Im Sinne eines Stresstests wird die stündliche Inanspruchnahme im 95 %-Perzentil für die weitere Bemessung berücksichtigt. (In 95 % der Stundenintervalle war die Inanspruchnahme geringer.)
- Ausgehend von dieser stündlichen Inanspruchnahme erfolgt eine Auswertung der entstehenden Auslastung in Abhängigkeit der Anzahl besetzter Einsatzleitplätze in Bezug auf Stundenintervalle und Tagesbereiche (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag).
- Um eine hinreichend zuverlässige Wahrnehmung der Aufgaben und arbeitsbegleitender Tätigkeiten gewährleisten zu können, wird eine maximale Auslastung von 90 % angesetzt (Toleranzbereich: 95 %).

Ergebnisse der frequenzabhängigen Bemessung

Montag bis Freitag

Anzahl ELP	Auslastung der ELP im 95%-Perzentil – Montag bis Freitag																						
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
10	11 %	10 %	10 %	10 %	9 %	10 %	18 %	20 %	28 %	38 %	45 %	45 %	41 %	36 %	34 %	30 %	27 %	24 %	23 %	21 %	19 %	17 %	15 %	14 %
9	13 %	11 %	11 %	11 %	10 %	11 %	20 %	22 %	31 %	43 %	50 %	50 %	46 %	40 %	38 %	33 %	31 %	26 %	25 %	23 %	21 %	19 %	17 %	16 %
8	14 %	13 %	12 %	12 %	11 %	12 %	22 %	25 %	35 %	48 %	56 %	56 %	51 %	45 %	43 %	37 %	34 %	30 %	28 %	26 %	23 %	21 %	19 %	18 %
7	16 %	15 %	14 %	14 %	13 %	14 %	25 %	28 %	40 %	55 %	64 %	64 %	59 %	52 %	49 %	43 %	39 %	34 %	32 %	30 %	27 %	25 %	21 %	20 %
6	19 %	17 %	16 %	16 %	15 %	16 %	30 %	33 %	47 %	64 %	75 %	75 %	68 %	61 %	57 %	50 %	46 %	40 %	38 %	35 %	31 %	29 %	25 %	23 %
5	23 %	21 %	19 %	19 %	18 %	20 %	36 %	40 %	56 %	**77 %**	**89 %**	**89 %**	**82 %**	**73 %**	69 %	60 %	55 %	48 %	45 %	42 %	37 %	34 %	30 %	28 %
4	28 %	26 %	24 %	24 %	23 %	24 %	45 %	50 %	**70 %**	96 %	>100%	>100%	>100%	91 %	**86 %**	**75 %**	**69 %**	60 %	57 %	52 %	47 %	43 %	38 %	35 %
3	38 %	34 %	32 %	32 %	30 %	33 %	59 %	**66 %**	94 %	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	99 %	92 %	**79 %**	**76 %**	**70 %**	**62 %**	57 %	50 %	47 %
2	**57 %**	**51 %**	**48 %**	**48 %**	**46 %**	**49 %**	**89 %**	99 %	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	94 %	**86 %**	**75 %**	**70 %**
1	>100%	>100%	96 %	95 %	91 %	98 %	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%
Inanspruchnahme (95%-Perzentil) [min]	68,0	61,6	57,7	57,0	54,7	58,7	107,0	119,3	168,8	230,1	268,4	268,4	246,4	218,2	206,6	178,8	164,9	143,0	136,5	126,0	112,2	103,2	90,1	84,3

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Ergebnisse der frequenzabhängigen Bemessung

Samstag

Anzahl ELP	Auslastung der ELP im 95%-Perzentil – Samstag																					
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
10	14 %	13 %	12 %	11 %	8 %	12 %	14 %	14 %	15 %	24 %	25 %	24 %	24 %	20 %	19 %	22 %	20 %	22 %	21 %	19 %	17 %	15 %	17 %	15 %
9	16 %	15 %	13 %	12 %	9 %	13 %	16 %	16 %	16 %	27 %	28 %	27 %	27 %	22 %	21 %	25 %	22 %	24 %	23 %	21 %	19 %	16 %	19 %	16 %
8	17 %	16 %	15 %	13 %	10 %	15 %	18 %	18 %	18 %	30 %	32 %	31 %	30 %	25 %	23 %	28 %	25 %	27 %	26 %	24 %	21 %	19 %	21 %	18 %
7	20 %	19 %	17 %	15 %	12 %	17 %	20 %	21 %	21 %	34 %	36 %	35 %	34 %	28 %	27 %	32 %	28 %	31 %	30 %	27 %	25 %	21 %	24 %	21 %
6	23 %	22 %	20 %	18 %	14 %	20 %	24 %	24 %	24 %	40 %	42 %	41 %	40 %	33 %	31 %	37 %	33 %	36 %	35 %	32 %	29 %	25 %	28 %	24 %
5	28 %	26 %	24 %	21 %	17 %	24 %	28 %	29 %	29 %	48 %	51 %	49 %	48 %	40 %	38 %	45 %	40 %	43 %	42 %	38 %	34 %	30 %	33 %	29 %
4	35 %	33 %	30 %	27 %	21 %	30 %	35 %	36 %	36 %	60 %	63 %	61 %	60 %	50 %	47 %	56 %	50 %	54 %	53 %	47 %	43 %	37 %	42 %	37 %
3	47 %	44 %	40 %	36 %	28 %	40 %	47 %	48 %	49 %	**80 %**	**85 %**	**82 %**	**80 %**	**66 %**	**63 %**	**74 %**	**66 %**	**72 %**	**70 %**	**63 %**	57 %	49 %	56 %	49 %
2	**70 %**	**66 %**	**61 %**	**53 %**	41 %	**61 %**	**71 %**	**72 %**	**73 %**	>100%	>100%	>100%	>100%	99 %	94 %	>100%	99 %	>100%	>100%	95 %	**86 %**	**74 %**	**84 %**	**73 %**
1	>100%	>100%	>100%	>100%	**83 %**	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%
Inanspruchnahme (95%-Perzentil) [min]	83,8	78,9	72,8	64,0	49,7	72,7	84,9	86,3	87,5	144,4	152,3	146,8	143,2	119,3	112,7	134,0	119,2	129,2	126,1	113,9	102,9	88,9	100,3	87,9

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Ergebnisse der frequenzabhängigen Bemessung

Sonntag/Feiertag

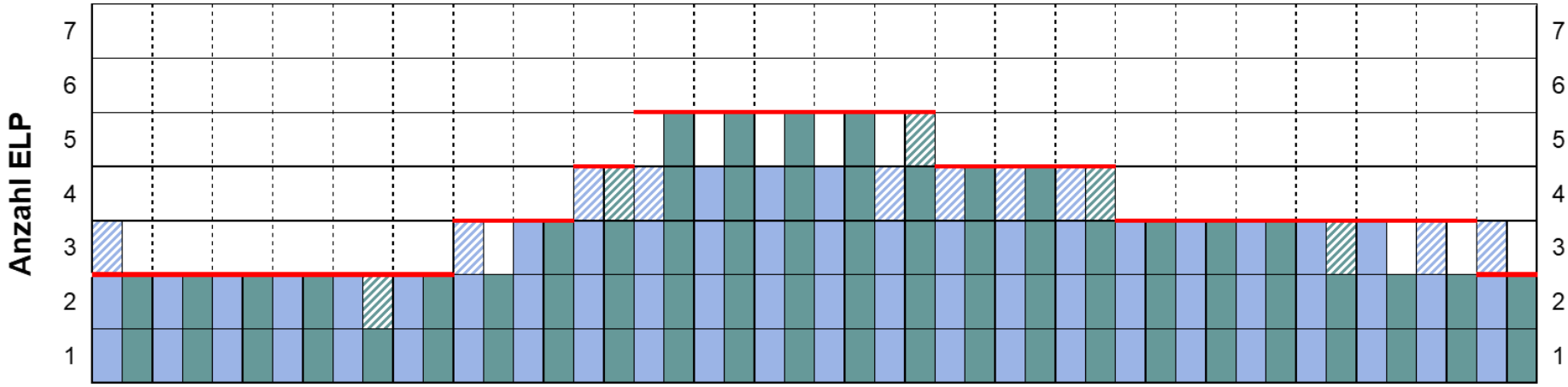
Anzahl ELP	Auslastung der ELP im 95%-Perzentil – Sonntag/Feiertag																						
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
10	13 %	14 %	15 %	12 %	9 %	9 %	15 %	13 %	14 %	19 %	21 %	21 %	21 %	20 %	19 %	19 %	18 %	18 %	19 %	17 %	15 %	14 %	15 %	13 %
9	15 %	16 %	16 %	14 %	10 %	10 %	16 %	15 %	16 %	21 %	24 %	23 %	23 %	22 %	21 %	22 %	20 %	20 %	21 %	19 %	16 %	16 %	17 %	15 %
8	16 %	18 %	18 %	16 %	12 %	11 %	18 %	16 %	18 %	23 %	27 %	26 %	26 %	25 %	23 %	24 %	22 %	23 %	24 %	22 %	18 %	18 %	19 %	16 %
7	19 %	21 %	21 %	18 %	13 %	13 %	21 %	19 %	21 %	27 %	30 %	30 %	29 %	28 %	27 %	28 %	25 %	26 %	27 %	25 %	21 %	20 %	22 %	19 %
6	22 %	24 %	24 %	21 %	16 %	15 %	24 %	22 %	24 %	31 %	35 %	35 %	34 %	33 %	31 %	32 %	30 %	30 %	32 %	29 %	24 %	24 %	25 %	22 %
5	26 %	29 %	29 %	25 %	19 %	18 %	29 %	26 %	29 %	37 %	43 %	42 %	41 %	40 %	37 %	39 %	36 %	36 %	38 %	35 %	29 %	29 %	30 %	26 %
4	33 %	36 %	36 %	31 %	24 %	22 %	37 %	33 %	36 %	46 %	53 %	52 %	51 %	50 %	46 %	49 %	44 %	46 %	48 %	43 %	37 %	36 %	38 %	33 %
3	44 %	48 %	48 %	41 %	31 %	30 %	49 %	44 %	48 %	**62 %**	**71 %**	**70 %**	**68 %**	**66 %**	**62 %**	**65 %**	59 %	**61 %**	**64 %**	58 %	49 %	48 %	51 %	44 %
2	**65 %**	**72 %**	**73 %**	**62 %**	**47 %**	44 %	**73 %**	**65 %**	**72 %**	93 %	>100%	>100%	>100%	99 %	93 %	97 %	**89 %**	91 %	96 %	**86 %**	**73 %**	**72 %**	**76 %**	**66 %**
1	>100%	>100%	>100%	>100%	94 %	**89 %**	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%	>100%
Inanspruchnahme (95%-Perzentil) [min]	78,3	86,1	87,2	74,5	56,6	53,2	87,7	78,4	86,6	111,4	127,5	125,5	123,2	119,1	111,4	116,6	106,6	109,4	114,7	103,8	88,0	85,9	91,0	78,9

Legende

- notwendige ELP
- Toleranzbereich

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Montag bis Freitag



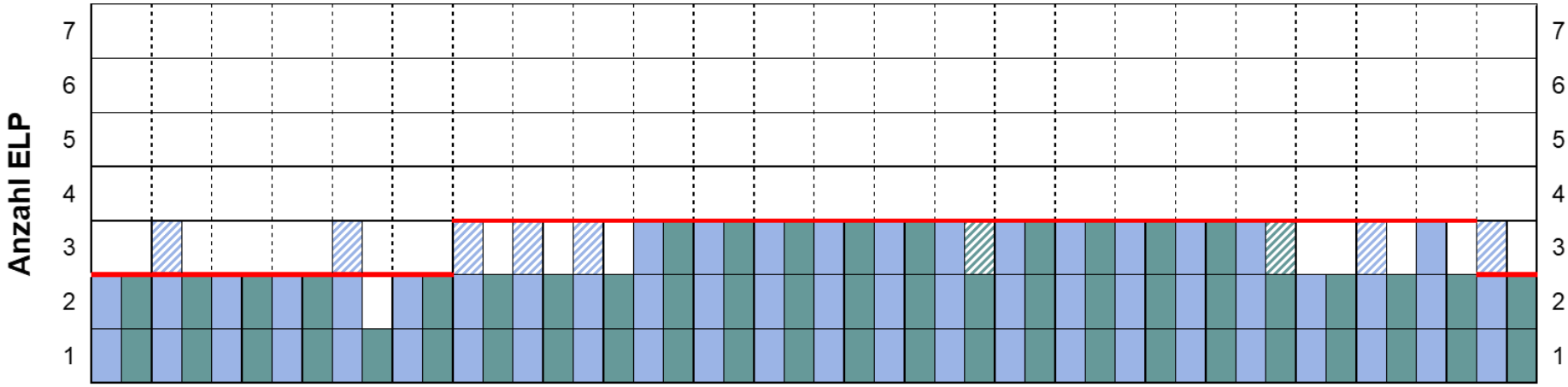
Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2	2	2	2	2	2/3	3	3/4	3/4	4	4	4	3/4	3/4	3/4	3/4	3	3	3	3	3	2/3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	1/2	2	2	3	3/4	5	5	5	5	4/5	4	4	3/4	3	3	3	2/3	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	3	3	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	26 %	23 %	20 %	20 %	17 %	23 %	37 %	42 %	47 %	58 %	68 %	69 %	61 %	51 %	56 %	50 %	47 %	52 %	47 %	40 %	33 %	29 %	26 %	35 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Samstag



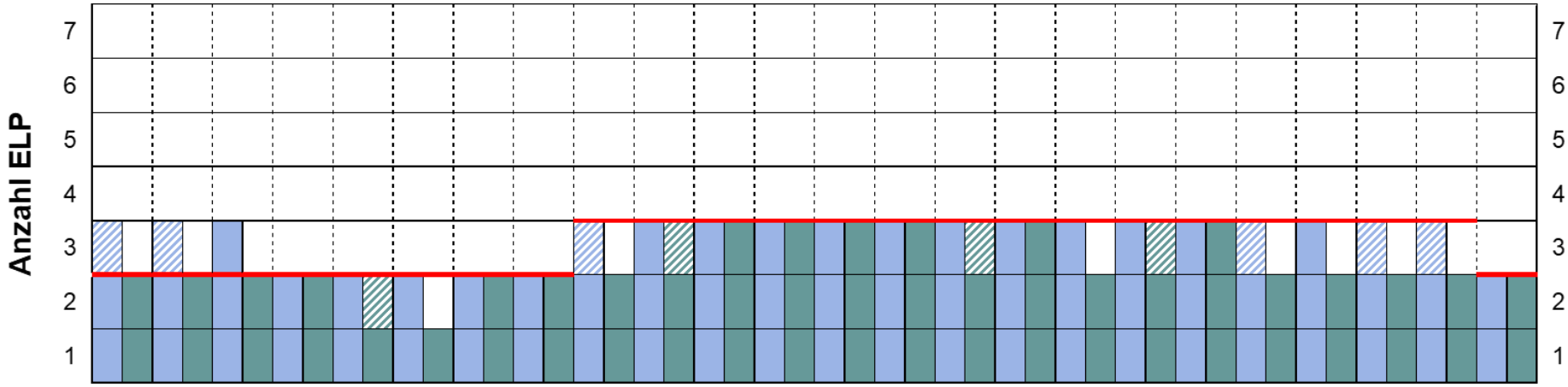
Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2	2/3	2	2	2/3	2	2/3	2/3	2/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2/3	3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2/3	3	3	3	3	2/3	2	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	34 %	34 %	30 %	29 %	20 %	28 %	35 %	32 %	29 %	46 %	54 %	53 %	52 %	43 %	43 %	43 %	40 %	44 %	44 %	36 %	32 %	31 %	29 %	40 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Zusammenfassung der Bemessungsergebnisse

Sonntag/Feiertag



Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2/3	3	2	2	2	2	2	2/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2/3	3	2/3	2/3	2
frequenzabhängig	2	2	2	2	1/2	1	2	2	2	2/3	3	3	3	3	2/3	3	2	2/3	3	2	2	2	2	2
SOLL-Besetzung	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
res. mittlere Inanspruchnahme	39 %	33 %	36 %	28 %	24 %	23 %	29 %	32 %	24 %	35 %	41 %	39 %	40 %	39 %	36 %	40 %	37 %	37 %	33 %	35 %	28 %	26 %	27 %	32 %

Legende

- risikoabhängig (Toleranzbereich)
- frequenzabhängig (Toleranzbereich)
- risikoabhängig
- frequenzabhängig
- SOLL-Besetzung

Sonderlagenfähigkeit

Ad-hoc-Nachbesetzung

- Zur Reaktion auf die allgemeinen Standardabweichungen von den ausgewerteten Mittelwerten hinsichtlich des allgemeinen gesetzlichen Sicherstellungsauftrags ist es erforderlich, dass die lagefähige Personalvorhaltung der Leitstelle mit möglichst geringem Vorlauf („ad-hoc“) erhöht werden kann.
- Die teilweise reduktiv berücksichtigten Toleranzbereiche im Besetzungsmodell und die erhöhten Risiken langfristiger Personalbindung in der Notrufbearbeitung (z. B. bei der Bearbeitung sogenannter „Telefonreanimationen“) unterstreichen diesen Bedarf zusätzlich.
- Darüber hinaus ist zu beachten, dass komplexe Einzelereignisse (z. B. Busunfall, Brand in komplexem Sonderobjekt) eine Verstärkung verzögerungsfrei ad-hoc erforderlich machen. Dies ergibt sich zum einen aus der Notwendigkeit auf ein erhöhtes Notrufaufkommen zu reagieren. Darüber hinaus sind unmittelbar einsatzkritische Entscheidungen zu treffen, umzusetzen und an die alarmierten Kräfte zu kommunizieren.
- Im Quervergleich mit anderen Leitstellen vergleichbarer Größe ist es daher erforderlich, hierzu mindestens 1 vollständig unverplante Funktion am Standort der Leitstelle vorzuhalten.
- Für länger andauernde Einsatzlagen mit hohem Personalbedarf oder Lagen mit kurzen Vorwarnzeiten (z. B. flächendeckende Unwetterlagen) sind darüber hinaus weitere Regeln zur Nachbesetzung (z. B. zur Alarmierung dienstfreier Kräfte oder ausgebildeter Springerfunktionen im Einsatzdienst) weiterhin sachgerecht und erforderlich.

Im Umsetzungsmodell ist 1 Funktion rund-um-die-Uhr zur ad-hoc-Nachbesetzung am Standort der Leitstelle erforderlich.

Sonderlagenfähigkeit

Sicherstellung der Funktionsbesetzung

- Die wirtschaftliche Sicherstellung der kontinuierlichen Funktionsbesetzung gemäß den Bemessungsergebnissen stellt aufgrund der verhältnismäßig kleinen Dienstgruppe (im Vergleich zum Einsatzdienst von Berufsfeuerwehren oder Rettungsdiensten) eine Herausforderung dar.
- Es ist daher ein mehrstufiges Verfahren erforderlich:
  - Sicherstellung der planerischen Funktionsbesetzung über entsprechende Regeln zur Dienstplanung, insbesondere zur Verfügbarkeit von Mitarbeitern in sogenannten Springerschichten,
  - die Vorhaltung von sogenannten Verfüger-Diensten (z. B. mittels Rufbereitschaft), die tagesaktuell zuverlässig verfügbar sind,
  - ggf. Anreizsysteme für den freiwilligen Einsatz aus dem dienstplanerischen Frei, sofern das über die Verfüger-Dienste hinaus erforderlich ist.

Es ist ein mehrstufiges Verfahren zur Kompensation kurzfristiger (z. B. krankheitsbedingter) Personalausfälle vorgesehen. Personalrelevant im Bereich der Leitstelle ist hierbei die Vorhaltung eines „Verfügers Leitstelle“. Die resultierenden Jahresstunden sind in Kapitel 5.2 berücksichtigt.

Sonderlagenfähigkeit

Technische Vernetzung der Leitstellen

- Neben der personellen Sicherstellung der Sonderlagenfähigkeit auf Ebene der individuellen Leitstelle stellen auch Instrumente zur technischen Vernetzung eine Möglichkeit zur Reaktion auf Sonderlagen dar.
- Hierbei sind die Leitstellen durch eine kompatible Kommunikationstechnik und einen einheitlichen Leitstellendatensatz befähigt, für ausgelastete Leitstellen Notrufe entgegenzunehmen und Unterstützungsprozesse zu organisieren.
- Hiermit sind folgende Vorteile verbunden:
  - Das zusätzliche Leistungsangebot ist deutlich höher als in einer einzelnen Leitstelle wirtschaftlich vorgehalten werden könnte. (In SH: 6 Bereitschaftsfunktionen in den nicht betroffenen Leitstellen zzgl. der nicht voll ausgelasteten „Kern-Disponenten“ im jeweiligen Stundenintervall)
  - Bei Einbettung in ein taktisch abgestimmtes Gesamtsystem können definierte Unterstützungsleistungen (z. B. Notrufentgegennahme aus nicht betroffenen Versorgungsbereichen, Erstellung eines Bettennachweises, Abfrage von Rettungsmittelverfügbarkeiten in Nachbargebietskörperschaften) standardisiert abgerufen werden.
- Gegenüber dem Personaleinsatz in der individuell betroffenen Leitstelle sind aber auch gleichwohl Nachteile verbunden:
  - Da die Systeme logischerweise eine Zeitverzögerung vor Überlauf beinhalten, ist eine Einhaltung der definierten Servicelevel für Notrufe in der Regel nicht möglich.
  - „Überlauf-Notrufe“ werden erfahrungsgemäß darüber hinaus von den Unterstützungsleitstellen mit sekundärer Priorität bearbeitet, so dass die Wartezeit weiter erhöht wird.
  - Die Weitergabe von einsatzrelevanten Hinweisen aus dem 2. – n. Notruf zu einem Ereignis ist massiv erschwert, da die „Überlauf-Leitstelle“ die betroffene Leitstelle in der Regel telefonisch nicht erreichen kann.
  - Der Steuerungszugriff und die Koordination durch die operativ-taktische Leitung der betroffenen Leitstelle auf die Überlauf-Leitstelle ist eingeschränkt.

Eine technische Vernetzung der Leitstellen stellt eine zusätzliche sinnvolle Sonderlagenfähigkeit dar, ersetzt den Bedarf an individuell risikoangepasst vorgehaltenen Bereitschaftsdisponenten jedoch nicht.

Sonderlagenfähigkeit

Führungsstruktur der Leitstelle

Operativ-taktische Leitung

- Innerhalb der Berufsfeuerwehr Lübeck wird die Aufgabe des Lagedienstes durch den diensthabenden B-Dienst wahrgenommen, sofern dieser nicht einsatzgebunden außerhalb der Feuer- und Rettungswache ist.
- Innerhalb der ELP-Besetzung ergibt sich mit einem benannten Schichtführer eine sachlogische fachliche Weisungsstruktur. Aus externer Sicht sind für eine sichere Besetzung zukünftig 8 Schichtführerstellen auszuweisen (Stellenwerthebung).
- Es ist aus externer Sicht sachgerecht, auf länger andauernde oder „angekündigte“ Lagen (z. B. Unwetterlagen), mit einem „Führungsdienst Leitstelle / Lagedienst“ aus dem Personenkreis des rückwärtigen Dienstes der Leitstelle in Rufbereitschaft zu reagieren.

Sonderlagenfähigkeit

Leistungsgrenzen bei Flächenlagen

- Auf Basis von Erfahrungswerten zur Nachfragesteigerung und zur grundsätzlichen Leistungsfähigkeit sind 5 Einsatzleitplätze bzw. Anrufannahmeplätze je Gebietskörperschaft einzurichten.
- Hierauf sind die Sonderlagenkonzepte (Nachalarmierung dienstfreier Kräfte etc.) auszurichten.
- Die allgemeine Gefahrenabwehr außerhalb der Leitstelle ist darauf auszurichten, die Alarmierung der Leitstelle verzögerungsfrei und ohne Koordinierungsaufwand innerhalb der Leitstelle entgegen zu nehmen. Dies entspricht dem Rückfall des Leistungsniveaus der Leitstelle auf den gesetzlichen Mindestbedarf gem. § 3 Abs. 1 (3) BrSchG „[…] die Notrufe annimmt und an die zuständige Feuerwehr weiterleitet […]“.
- Dies bedingt ggf. in Abhängigkeit lokaler Konzepte, dass zur Übernahme im Regelbetrieb durch die Leitstelle wahrgenommene Koordinierungsfunktionen lokale Koordinierungsgruppen / örtliche Einsatzleitungen eingesetzt werden.

Auf Basis von Erfahrungswerten zur Nachfragesteigerung und zur grundsätzlichen Leistungsfähigkeit sind 5 Einsatzleitplätze bzw. Anrufannahmeplätze je Gebietskörperschaft einzurichten

Sekundärer Personalbedarf

Sicherstellung der Hochverfügbarkeitssysteme (Leitstelle als kritische Infrastruktur)

- Die Leitstelle stellt als zentrale Melde- und Koordinierungsstelle der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr einen relevanten Baustein der öffentlichen Daseinsfürsorge dar.
- Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Gefahrenabwehr und der hohen technischen Komplexität der verwendeten Systeme stellt sie eine kritische Infrastruktur dar.
- Zur Sicherung der kontinuierlichen Verfügbarkeit der benötigten EDV-Systeme ist daher ein rund-um-die-Uhr-Support erforderlich. Die Sicherstellung soll derzeit durch ein mit dem Lieferanten der Systemtechnik vereinbarten, hohen Servicelevel gewährleistet sein. In der Praxis erweist sich dieses System nicht als hinreichend leistungsfähig. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass nicht alle vorhandenen Hochverfügbarkeitssysteme durch den Servicevertrag abgedeckt sind. Zum anderen zeigen sich in der Praxis Abgrenzungsprobleme zwischen Systemkomponenten und Eingriffsnotwendigkeiten an Hardwarekomponenten vor Ort, die einen wiederkehrenden Einsatz der Mitarbeiter der Leitstellenleitung und der Systemadministration außerhalb ihrer Arbeitszeiten erforderlich machen.
- Zur Vermeidung resultierender arbeitszeitrechtlicher Risiken und zur zuverlässigen Umsetzung des gesetzlichen Sicherstellungsauftrags, ist daher die Umsetzung eines entsprechend geeigneten Systems zur Rufbereitschaft erforderlich. Die erforderlichen Arbeitsmengen sind im Kap. 4.2 berücksichtigt.

Zur Störungsdiagnostik, -beseitigung und zur Koordination des Einsatzes von Fremdfirmen ist eine organisierte Rufbereitschaft der Systemadministration bedarfsgerecht.

Sekundärer Personalbedarf

Bildschirmarbeitsplatz und Ruhepausen

Bildschirmarbeitsstättenverordnung

- Die gemäß Anhang (Punkt 6) zur Arbeitsstättenverordnung erforderlichen organisatorischen Schutzmaßnahmen für Beschäftigte an Bildschirmarbeitsplätzen (ehemals § 5 BildscharbV) sind durch die ermöglichten Erholungspausen gem. ArbZG sowie insbesondere durch die bereits heute wahrgenommene und in der Personalausstattung auch weiterhin berücksichtigten Möglichkeit der Wahrnehmung von Kurzpausen und des kurzfristigen Verlassens des Einsatzleitplatzes gewährleistet (vgl. auch resultierende mittlere Inanspruchnahme in Kap. 3.4).

Ruhepausen

- Es wird weiterhin empfohlen, zur Pausenvertretung die Möglichkeiten des 24h-Bereitschaftsdienstes zu nutzen. In den Zeiten der daraus planerisch resultierenden Tischbesetztzeiten des Bereitschaftsdienstes übernimmt der pausehabende Disponent die Funktion der ad-hoc-Verstärkung.

Die arbeitszeitrechtlich erforderlichen Pausenzeiten werden im Umsetzungskonzept berücksichtigt.

Resultierende SOLL-Besetzung

Montag bis Freitag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Montag bis Freitag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4 [WAZ 48]								ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	ELP	BSZ	ELP						10	0	0	2	12
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	12	0	0	12	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	9	15	0	0	24
																		Summe							79	15	48	38	180

Der Besetzungsbedarf entspricht in der Spitze 5 ELP zzgl. 1 Bereitschaftsfunktion und 2 Fahrzeugverzahnungen. Der Führungsassistent ist aus der Brandschutzbedarfsplanung übernommen und im Sinne dieser Untersuchung nicht bemessungsrelevant.

Resultierende SOLL-Besetzung

Samstag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Samstag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	**0**
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	17	0	0	7	**24**
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	**24**
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	**24**
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	**24**
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	**24**
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	**24**
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	**24**
																								Summe	65	16	48	39	**168**

Der Besetzungsbedarf entspricht in der Spitze 3 ELP zzgl. 1 Bereitschaftsfunktion und 2 Fahrzeugverzahnungen. Der Führungsassistent ist aus der Brandschutzbedarfsplanung übernommen und im Sinne dieser Untersuchung nicht bemessungsrelevant.

Resultierende SOLL-Besetzung

Sonn- und Feiertag

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Sonntag/Feiertag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	**0**
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	15	0	0	9	**24**
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	**24**
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	**24**
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	**24**
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	**24**
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	**24**
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	**24**
																								Summe	63	16	48	41	**168**

Der Besetzungsbedarf entspricht in der Spitze 3 ELP zzgl. 1 Bereitschaftsfunktion und 2 Fahrzeugverzahnungen. Der Führungsassistent ist aus der Brandschutzbedarfsplanung übernommen und im Sinne dieser Untersuchung nicht bemessungsrelevant.

Zusammenfassung und Vergleich der Besetzungszeiten

Besetzungsart	Besetzungsstunden [IST]			Gesamt [IST]	Besetzungsstunden [SOLL]			Gesamt [SOLL]	Differenz [IST / SOLL]
	Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]		Montag-Freitag [250 Tage]	Samstag [52 Tage]	Sonntag / Feiertage [63 Tage]		
operativ-taktische Leitung [abzüglich Dispositionseinsatz]	14,5	14	14	**5.235**	15	16	16	**5.590**	**355**
Disposition	71,5	54,5	49	**23.796**	79	65	63	**27.099**	**3.303**
Bereitschaftsfunktion	32,5	35,5	33	**12.050**	38	39	41	**14.111**	**2.061**
GESAMT	**118,5**	**104**	**96**	**41.081**	**132**	**120**	**120**	**46.800**	**5.719**

Insgesamt resultieren 46.800 Jahresvorhaltestunden aus den Bemessungsergebnissen. Dies entspricht einem Mehrbedarf im Umfang von 5.719 Jahresvorhaltestunden (= 14 %), der auf die Ausweitung der ELP-Besetzung zurückzuführen ist.

Der Gesamtbedarf der ELP-Besetzung summiert sich auf 46.800 Jahresbesetzungsstunden. Dies entspricht einer Mehrung von rund 14 %.

Kapitel 0: Managementfassung	**4**
Kapitel 1: Ausgangssituation und Auftrag	**22**
Kapitel 2: Darstellung des IST-Zustandes	**33**
Kapitel 3: Bemessung des Dispositionsbetriebs	**48**
Kapitel 4: Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich	**82**
Kapitel 5: Personalwirtschaft	**98**
Kapitel 6: Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs	**112**
Kapitel 7: Anlagen	**130**

Einleitung

In diesem Kapitel werden die für den rückwärtigen Bereich der Leitstelle relevanten Bemessungsergebnisse dargestellt.

Hierzu werden insbesondere die von den Mitarbeitern erstellten Prozessübersichten analysiert und mit Benchmark- und Erfahrungswerten plausibilisiert.

Das Kapitel gliedert sich in folgende Abschnitte:

4.1	Erläuterungen zur Methodik / Vorbemerkung
4.2	Personalbedarf „IT“ (Systemadministration und Datenversorgung)
4.3	Personalbedarf Qualitätsmanagement
4.4	Personalbedarf Aus- und Fortbildung
4.5	Personalbedarf Leitung
4.6	Zusammenfassung

Methodisches Vorgehen

Verfahren der Stellenbemessung im rückwärtigen Bereich

Im Rahmen der Personalbemessung kommen unterschiedliche Methodiken zur Anwendung. Grundsätzlich werden *summarische Verfahren* und *analytische Verfahren* unterschieden. Die Auswahl erfolgt aufgrund der konkret betrachteten Stellenart (Führungs- oder Sachbearbeiter-Stellen, Routineausführungen oder stark wechselnde Tätigkeiten) und in Abhängigkeit der Qualität der zur Verfügung gestellten Daten.

Die einzelnen Verfahren unterscheiden sich wie folgt:

- *Summarische Bemessung*: Die Notwendigkeit der Stelle ergibt sich primär aus ihrer Notwendigkeit für den Organisationsaufbau (insbesondere bei Führungsstellen). Die Auslastung und der Stellenumfang ergeben sich aus den durchgeführten Interviews und – sofern vorhanden – den im Rahmen der Interviews durchgeführten Betrachtungen von konkreten (Teil-)Aufgabenbereichen und Arbeitsmengen. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden durch LUELF & RINKE auf Grundlage von vorhandenen Benchmark-Werten und der Strukturkenntnis verschiedener Leitstellen plausibilisiert.
- *Analytische Bemessung*: Bei der analytischen Bemessung sind objektive Daten (z. B. Fallzahlen aus Abrechnungssystemen, dokumentierte Prüffälle in der Atemschutzwerkstatt) für die Personalbedarfsfaktoren „Fallzahlen“ und „Prozesszeitbedarf“ vorhanden. Diese werden zu einem Gesamtpersonalbedarf multipliziert.
- *Semi-analytische Bemessung*: Die semi-analytische Bemessung orientiert sich grundsätzlich an der analytischen Bemessung. Es liegen jedoch nicht für alle Personalbedarfsfaktoren objektive, belastbare Daten vor (z. B. nur Fallzahlen, aber keine mittleren Prozesszeitbedarfe). Die objektiven, projektspezifischen Daten werden um belastbare Vergleichswerte (Erfahrungswerte aus dem Hause LUELF & RINKE oder aus übergeordneten Benchmarks) ergänzt.
- *Aufwandsabschätzung*: Die Aufwandsabschätzung wird insbesondere bei neu einzurichtenden Stellen vorgenommen. Auf Basis vorliegender, projektspezifischer Daten, Benchmark-Werten und Berechnungen werden möglichst belastbare Abschätzungen zu zukünftigen Arbeitsmengen vorgenommen.

Methodisches Vorgehen (Forts.)

Anwendung der Verfahren im vorliegenden Projekt

In der vorliegenden Organisationsuntersuchung wurden die Bemessungsverfahren für Stellen im rückwärtigen Bereich auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten mit dem semi-analytischen Verfahren auf Basis eines umfassenden Benchmarks durchgeführt:

- Hierzu wurden die Arbeitsmengen von den Mitarbeitern in den rückwärtigen Bereichen erhoben und zu den Betrachtungsbereichen zusammengeführt. Zusätzlich wurden derzeit nicht wahrgenommene Aufgaben erhoben.
- Die Erhebung erfolgte innerhalb des Gesamtprojekts in allen Leitstellen Schleswig-Holsteins.
- Die erhobenen Tätigkeiten wurden durch LUELF & RINKE im Folgenden auf ihre Notwendigkeit überprüft (Zweckkritik).
- Darüber hinaus wurden die Aufgabenmengen auf die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerledigung überprüft (Vollzugskritik).
- In diese Vollzugs- und Zweckkritik ist insbesondere der Benchmark der Leitstellen des Landes Schleswig-Holstein eingeflossen.
- In der Ergebnisdarstellung wurden die Daten auf Basis des Benchmarks aggregiert. Die Darstellung beinhaltet je Betrachtungsbereich jeweils:
  - **Fixe Arbeitsmengen**: Hier sind Aufwendungen eingeflossen, die in den Leitstellen unabhängig von weiteren Kenngrößen weitgehend einheitlich auftreten. [Beispiel: Grundsätzliche Aufwendungen zur Erstellung eines QM-Handbuchs]
  - **Variable Arbeitsmengen**: Hier finden sich Aufwendungen wieder, die aus zeitlicher Sicht in jeder Leitstelle einen ähnlichen grundsätzlichen Zeitbedarf erfordern, aber aufgrund verschiedener Kenngrößen differieren. Zu diesen Kenngrößen zählen unter anderem die Anzahl Mitarbeiter, die Anzahl zu betreuender Gebietskörperschaften oder auch die Anzahl Notrufgespräche. [Zu beachten ist, dass die gewählte Bezugsgröße zur Reduktion der Komplexität in der Regel auch andere Skalierungen mit abbildet. Beispiel Datenversorgung: Diese ist nicht nur von der Anzahl betreuter Feuerwehren abhängig, sondern auch von der RD-Vorhaltung und der Personalvorhaltung in der Leitstelle. Diese Kenngrößen stehen jedoch in einem Bezug zueinander].
  - **Leitstellenspezifische Arbeitsmengen**: Hier sind Aufwendungen beinhaltet, die aufgrund unterschiedlicher Schwerpunktsetzungen aus externer Sicht für die Leitstelle grundsätzlich bedarfsgerecht, aber nicht auf andere Leitstellen übertragbar sind.

Nettojahresleistungszeit im rückwärtigen Bereich

Für die Umrechnung von Tätigkeitsmengen in Stellenbedarfe ist die Auswertung und Berücksichtigung der Nettojahresleistungszeit der rückwärtig eingesetzten Beschäftigten erforderlich. Diese erfolgt in Kapitel 5.1.

Personalbedarf „IT“

Darstellung der Arbeitsmengen

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Datenpflege Einsatzleitrechner					
fixe Arbeitsmenge	500,00	pauschal	1,00	500,00	- Pflege von Stammdaten - Bearbeiten von Tickets aus dem internen Ticketsystem - 1-Level Support - Anpassung und Aktualisierung von Rückfallebenen
variable Arbeitsmenge "Anzahl Feuerwehren"	6,00	Feuerwehren im Versorgungsgebiet	24,00	144,00	- Planung und Umsetzung von Alarm- und Ausrückeordnungen - Pflege von taktischen Stammdatenn
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaften"	150,00	Gebiets-körperschaften	1,00	150,00	- Erstellen und Bewerten von komplexen Auswertungen auf Anfrage - Pflege geografischer Stammdaten
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	500,00	pauschal	1,00	500,00	- Berücksichtigung der detaillierteren Belange der Berufsfeuerwehr
Systemadministration					
fixe Arbeitsmenge	600,00	pauschal	1,00	600,00	- 1-Level Support - Installation, Konfiguration, Wartung von Systemhardware und Netzwerkkomponenten
variable Arbeitsmenge "ELP"	300,00	Anzahl besetzter ELP in Spitze	4,00	1.200,00	- Anpassungen, Bearbeitung und Störungsbearbeitung von Hardware-Systeme - Installation, Konfiguration, Wartung von Clientsystemen
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	350,00	pauschal	1,00	350,00	- Mediendarstellung inkl. Mehrfachkamerasystem - Wachalarm
strategische Weiterentwicklung					
fixe Arbeitsmenge	80,00	pauschal	1,00	80,00	- Planung, Implementierung und Betreuung komplexer externer Systeme - Lokale Begleitung und Kontrolle im Rahmen des Releasemanagements
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	350,00	pauschal	1,00	350,00	- Planung und Organisation, sowie Kontrolle von komplexen IT-Beschaffungsvorhaben

Personalbedarf „IT“

Darstellung der Arbeitsmengen (Forts.)

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Projektarbeit					
fixe Arbeitsmenge	80,00	pauschal	1,00	80,00	- Begleitung von umfangreichen Projekten im ELS und Kommunikationssystem
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	400,00	pauschal	1,00	400,00	- Begleitung von Projekten innerhalb der Struktur der Berufsfeuerwehr
Besprechungen / Arbeitsgruppen					
fixe Arbeitsmenge	80,00	pauschal	1,00	80,00	- Initiieren und teilnehmen an Dienst-, Team- und Abteilungsbesprechungen - Mitwirken in regionalen und überregionalen Projekt- und Arbeitsgruppen - Vor- und Nachbereitung sowie Reise- und Transaktionszeiten
variable Arbeitsmenge "Anzahl Feuerwehren"	2,00	Feuerwehren im Versorgungsgebiet	24,00	48,00	- Beratung von Feuerwehren
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	200,00	pauschal	1,00	200,00	- Besprechungen innerhalb der Struktur einer Berufsfeuerwehr
Eigene Aus- und Fortbildung					
fixe Arbeitsmenge	20,00	pauschal	1,00	20,00	- Sicherstellung der eigenen Wissensbasis - Besuch von Messen und Kongressen
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	150,00	pauschal	1,00	150,00	- Ermittlung von technischen Entwicklungstendenzen
Haushalt					
fixe Arbeitsmenge	10,00	pauschal	1,00	10,00	- Jahresbudgetplanung für IT-Beschaffungsmaßnahmen
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung					
fixe Arbeitsmenge	40,00	pauschal	1,00	40,00	- Wahrnehmen der Dozententätigkeit im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Leitstellenpersonal
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaften"	15,00	Gebiets-körperschaften	1,00	15,00	- Wahrnehmen der Dozententätigkeit im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von externem Personal bei Schnittstellenfunktionen
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	100,00	pauschal	1,00	100,00	- Unterstützung am Arbeitsplatz

Personalbedarf „IT“

Darstellung der Arbeitsmengen (Forts.)

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Bearbeitung tagesaktueller Sachverhalte					
fixe Arbeitsmenge	50,00	pauschal	1,00	50,00	- Sachbearbeitung (E-Mail, Telefon, etc.)
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	300,00	pauschal	1,00	300,00	- Bestellungen, Angebotsabfragen, Recherchen, etc.
Rufbereitschaft					
fixe Arbeitsmenge	845,00	pauschal	1,00	845,00	- Mitwirkung in der Rufbereitschaft
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	15,00	Gebiets-körperschaften	1,00	15,00	- Einsätze in der Rufbereitschaft
Summe				**6.227,00**	

Die dargestellten Arbeitsmengen entsprechen einem Stundenbedarf von 6.227 Stunden.

Personalbedarf „IT“

Zusammenfassung

- Auf Basis der durch die Leitstelle erfassten Tätigkeitsaufstellungen und nach erfolgter Plausibilisierung durch den Gutachter besteht ein Arbeitsvolumen im Umfang von rund 6.227 Stunden jährlich.
- Wesentliche Arbeitsinhalte sind:
  - fortlaufende Systemadministration
  - fortlaufende Datenversorgung (Stammdaten, einsatzrelevante Daten)
  - statistische Zuarbeiten
  - Projektarbeit
  - Rufbereitschaft
- Die hier ausgewiesene Personalausstattung ergibt sich aus der Bemessung des „Tagesgeschäftes“ und berücksichtigt lediglich laufende Projekte kleineren Umfangs. Für größere Projekte (z. B. Ausschreibung und Implementierung eines neuen Einsatzleitsystems oder neue Draht-/Funk-Anbindung) ist ggf. ein zusätzlicher, temporärer Personaleinsatz erforderlich und sachgerecht.

Personalbedarf Qualitätsmanagement

Darstellung der Arbeitsmengen

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Qualitätsmanagement					
fixe Arbeitsmenge	300,00	pauschal	1,00	300,00	- Erstellung und Fortschreibung der QM-Dokumentation und der Verfahrensanweisungen - Sicherstellen einer Wissensbasis und aktualisieren von Dokumentvorlagen - Sicherstellung datenschutzrechtlicher Anforderungen - Etablierung und Betreuung eines CIRS-System
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Qualitätssicherung					
fixe Arbeitsmenge	200,00	pauschal	1,00	200,00	- Fortbildung der Mitarbeiter - Abstimmungen mit Dritten (QM Rettungsdienst, etc.) - Beraten und begleiten im Rahmen der Umsetzung neuer Anweisungen und Prozessbeschreibungen
variable Arbeitsmenge "Reanimationsregister"	0,30	Einwohner	261,00	78,30	- Erfassen von Leitstellendaten im Reanimationsregister (120 Personen je 100.000 Einwohner)
variable Arbeitsmenge "Notrufe"	0,50	Notrufgespräche	988,00	494,00	- Auswerten von Notrufgesprächen "112" (2% im Jahr) - Fallbezogenes Feedback an den Mitarbeiter
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Beschwerdemanagement					
variable Arbeitsmenge	0,10	Anzahl Einsätze	33,00	3,30	- Beweissicherung auf Anforderung durch die Polizei / Staatsanwaltschaft durchführen (0,1% Notfallrettung und Feuerwehr)
variable Arbeitsmenge	0,20	Anzahl Einsätze	657,00	131,40	- Beschwerdemanagement inkl. Sachverhaltsermittlung und Dokumentation wahrnehmen (1% Notfallrettung, Feuerwehr und Krankentransport)
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Summe				**1.207,00**	

Die dargestellten Arbeitsmengen entsprechen einem Stundenbedarf von 1.207 Stunden.

Personalbedarf Qualitätsmanagement

Zusammenfassung

- Auf Basis der durch die Leitstelle erfassten Tätigkeitsaufstellungen und nach erfolgter Plausibilisierung durch den Gutachter besteht ein Arbeitsvolumen im Umfang von rund 1.207 Stunden jährlich.
- Wesentliche Arbeitsinhalte sind:
  - Erstellung und fortlaufende Aktualisierung/Erweiterung des Qualitätsmanagementhandbuchs
  - Mitwirkung bei statistischen Auswertungen
  - standardisierte Überprüfung der Einhaltung von Gesprächsstandards durch die Auswertung von Notrufen

Personalbedarf Aus- und Fortbildung

Darstellung der Arbeitsmengen

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Ausbildungsbegleitung Notfallsanitäter / Hospitationen					
fixe Arbeitsmenge	300,00	pauschal	1,00	300,00	- Organisieren von Hospitationen - Organisieren von Hospitationen der Notfallsanitäter gem. Rahmenlehrplan
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaften"	150,00	Gebiets-körperschaften	1,00	150,00	- Durchführen von Hospitationen - Durchführen von Hospitationen der Notfallsanitäter gem. Rahmenlehrplan
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Aus- und Fortbildung Disposition					
fixe Arbeitsmenge	1.100,00	pauschal	1,00	1.100,00	- Organisation und Vorbereitung von Aus- und Fortbildungen auf Standort- und Landesebene - Durchführen der Aus- und Fortbildung auf Landesebene
variable Arbeitsmenge	5,00	Mitarbeiter	30,00	150,00	- Durchführung von Aus- und Fortbildung auf Standortebene
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Begleitung externer Aus- und Fortbildung					
fixe Arbeitsmenge	100,00	pauschal	1,00	100,00	- Planung und Organisation von Weiterbildungsveranstaltungen Dritter
variable Arbeitsmenge "Anzahl Feuerwehren"	0,50	Feuerwehren im Versorgungsgebiet	24,00	12,00	- Führungen durch die Leitstelle - Durchführen von Kurz-Schulungen
Summe				**1.812,00**	

Die dargestellten Arbeitsmengen entsprechen einem Stundenbedarf von 1.812 Stunden.

Personalbedarf Aus- und Fortbildung

Zusammenfassung

- Auf Basis der durch die Leitstelle erfassten Tätigkeitsaufstellungen und nach erfolgter Plausibilisierung durch den Gutachter besteht ein Arbeitsvolumen im rückwärtigen Bereich im Umfang von rund 1.812 Stunden jährlich.
- Wesentliche Arbeitsinhalte sind:
  - Vorbereitung und Koordination von Fortbildungen der eingesetzten Disponenten
  - Ausbildung neuer Disponenten
  - Rückwärtige Begleitung der Praxisanleitung von Notfallsanitäter-Auszubildenden
- Darüber hinaus sind aus Reihen der Disposition und der Schichtführung weitere Mitarbeiter als Praxisanleiter ohne Freistellung zur Begleitung von Hospitanten, Auszubildenden und Praktikanten vorzusehen.

Personalbedarf Leitung

Darstellung der Arbeitsmengen

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
Mitarbeiterführung und Gesamtaufsicht					
fixe Arbeitsmenge	800,00	pauschal	1,00	800,00	- Grundsatzdefinitionen und laufende Optimierung (Dienstanweisungen, Dienstplanung, Qualitätsmanagement, etc.) - Personalentwicklungsskonzeptionierung, Personalgewinnungs- und Auswahlverfahren - Betriebliches Gesundheitsmanagement
variable Arbeitsmenge "Führung"	10,00	Mitarbeiter	30,00	300,00	- Wahnehmung der disziplinarischen und fachlichen Mitarbeiterführung - Führung des Stellenplans - Sicherstellen des Arbeitszeit-, Stunden- und Personalkostencontrollings
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	50,00	pauschal	1,00	50,00	- Abstimmungsbedarfe mit der Fachdienstleitung
Haushalt					
fixe Arbeitsmenge	50,00	pauschal	1,00	50,00	- Haushalts- und Investitionsplanung
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	20,00	Gebiets-körperschaften	1,00	20,00	- Kontrollieren der Mittelbewirtschaftung und der Abrechnungsprozesse ggü. den Kooperationspartnern
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Besprechungen / Arbeitsgruppen					
fixe Arbeitsmenge	300,00	pauschal	1,00	300,00	- Initiieren und teilnehmen an Dienst-, Team- und Abteilungsbesprechungen - Mitwirken in regionalen und überregionalen Projekt- und Arbeitsgruppen - Vor- und Nachbereitung sowie Reise- und Transaktionszeiten
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	40,00	Gebiets-körperschaften	1,00	40,00	- Fachliche Beratung der Träger / Kooperationspartner sowie ihrer nachgeordneten Dienststellen - Ansprechpartner für fachliche Fragestellungen der politischen Gremien des Trägers
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	100,00	pauschal	1,00	100,00	- Teilnahme an Besprechungen der Abteilungsleiter - Teilnahme an Besprechungen mit den Kostenträgern
Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung					
fixe Arbeitsmenge	50,00	pauschal	1,00	50,00	- Wahrnehmen der Dozententätigkeit im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Leitstellenpersonal und Führungskräften des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und der Hilfsorganisationen

Personalbedarf Leitung

Darstellung der Arbeitsmengen (Forts.)

Tätigkeit/Aufgabe	Bearbeitungs-dauer für Aufgabe [h]	Bezugsgröße	Bezugsmenge	Gesamt-bearbeitungs-dauer für Aufgabe p.a. [h]	Auszug umfasster Arbeitsinhalte
strategische Weiterentwicklung					
fixe Arbeitsmenge	200,00	pauschal	1,00	200,00	- Erstellen, auswerten und bearbeiten von Analysen und Prognosen - Aus- und bewerten statistischer Quellen sowie externer Studien / Gutachten
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	80,00	Gebiets-körperschaften	1,00	80,00	- Erarbeiten von Dispositions- und Versorgungsstrategien bzw. Alarm- und Einsatzplänen
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Projektarbeit					
fixe Arbeitsmenge	150,00	pauschal	1,00	150,00	- Mitwirken und initiieren von Projekten (Investitionsmaßnahmen, Innovation, etc.) - Projektcontrolling - Beschaffungsplanung
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	50,00	Gebiets-körperschaften	1,00	50,00	- Realisierung und Durchführung von Projekten mit dem Träger und den Kooperationspartnern
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	100,00	pauschal	1,00	100,00	- Begleitung von Projekten innerhalb der Berufsfeuerwehr
Bearbeitung tagesaktueller Sachverhalte					
fixe Arbeitsmenge	50,00	pauschal	1,00	50,00	- Sachbearbeitung (E-Mail, Telefon, etc.)
variable Arbeitsmenge "Einsätze"	0,50	Anzahl Einsätze	33,00	16,50	- Nachbearbeitung mit Klärungsbedarf auf Leitungsebene (0,1% Notfallrettung und Feuerwehr)
leitstellenspezifische Arbeitsmenge	-	pauschal	1,00	-	
Rufbereitschaft					
fixe Arbeitsmenge	845,00	pauschal	1,00	845,00	- Mitwirkung in der Rufbereitschaft
variable Arbeitsmenge "Gebietskörperschaft"	15,00	Gebiets-körperschaften	1,00	15,00	- Einsätze in der Rufbereitschaft
Summe				**3.216,50**	

Die dargestellten Arbeitsmengen entsprechen einem Stundenbedarf von 3.217 Stunden.

Personalbedarf Leitung

Zusammenfassung

- Auf Basis der durch die Leitstelle erfassten Tätigkeitsaufstellungen und nach erfolgter Plausibilisierung durch den Gutachter besteht ein Arbeitsvolumen im rückwärtigen Bereich im Umfang von rund 3.217 Stunden jährlich.
- Wesentliche Arbeitsinhalte sind:
  - Mitarbeiterführung und Gesamtaufsicht
  - strategische Weiterentwicklung der Leitstelle
  - Arbeits- und Gesundheitsschutz
  - Haushalts- und Investitionsplanung
  - Projektarbeit

Personalbedarf im rückwärtigen Bereich

Zusammenfassung

- Die leitstellenspezifische Nettojahresleistungszeit des rückwärtigen Personals beträgt 1.577 Stunden (vgl. Kap. 5.1). Dieser Wert liegt aus der Erfahrung von LUELF & RINKE im Rahmen der Personalwirtschaft unter vergleichbaren Bedingungen und kann daher trotz der geringen Grundgesamtheit als plausibel übernommen werden.
- Der Personalbedarf im rückwärtigen Bereich ergibt sich somit wie folgt:
  - Systemadministration und Datenversorgung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 6.227 Stunden = 3,95 VZÄ
  - Aus- und Fortbildung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 1.812 Stunden = 1,1 VZÄ
  - Qualitätsmanagement (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 1.207 Stunden = 0,8 VZÄ
  - Leitung (Basis: semi-analytische Bemessung):
    - 3.217 Stunden = 2,0 VZÄ
- Somit entsprechen die plausibilisierten Bemessungsergebnisse einer Mehrung gegenüber dem bisherigen Bemessungsergebnis von 2,15 VZÄ.

Anmerkung: In der IT-Systemadministration und der Leitung inklusive Personalbedarf für Rufbereitschaft (= „Rufbereitschaft gegen Frei“)

Bei Rufbereitschaft gegen Vergütung sind rechnerisch rd. 0,5 VZÄ abzuziehen.

Der Personalbedarf im rückwärtigen Bereich summiert sich auf 7,85 VZÄ.

Kapitel 0:	**Managementfassung**	**4**
Kapitel 1:	**Ausgangssituation und Auftrag**	**22**
Kapitel 2:	**Darstellung des IST-Zustandes**	**33**
Kapitel 3:	**Bemessung des Dispositionsbetriebs**	**48**
Kapitel 4:	**Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich**	**82**
Kapitel 5:	**Personalwirtschaft**	**98**
Kapitel 6:	**Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs**	**112**
Kapitel 7:	**Anlagen**	**130**

Einleitung

In diesem Kapitel werden die personalwirtschaftlichen Kennzahlen ermittelt und mit den Ergebnissen der vorherigen Betrachtungen verzahnt. Hierzu werden die individuellen Nettojahresleistungszeiten der unterschiedlichen Mitarbeitergruppen ausgewertet und auf den jeweiligen Besetzungsumfang der Mitarbeitergruppe angewandt. Zusätzlich werden die Personalbedarfe im rückwärtigen Bereich übernommen und die resultierenden Gesamtbedarfe zusammenfassend dargestellt.

Das Kapitel gliedert sich in folgende Abschnitte:

5.1 Ermittlung der Nettojahresleistungsstunden im Dispositionsbetrieb

5.2 Resultierender Personalbedarf im Dispositionsbetrieb

5.3 Personalbedarf „Auszubildende“

5.4 Zusammenfassung

Ermittlung Personalbedarf Einsatzsachbearbeiter

Auswertung der Abwesenheiten

Es wurden die mittleren Abwesenheitswochen pro Mitarbeiter der Leitstelle (Stammpersonal) ermittelt. Abwesenheitswochen entstehen planmäßig unter anderem durch

- ❑ Urlaub
- ❑ Wochenfeiertage
- ❑ Aus- und Fortbildung
- ❑ Abordnungen und Sonstiges

sowie unplanmäßig durch „Krankheit/Arbeitsunfähigkeit“.

Die Tabelle zeigt die anhand der Dienstplan-dokumentation des Kalenderjahres 2019 ermittelten mittleren Abwesenheitswochen der Mitarbeiter.

	Einzelwerte Auswertung der Dienstplanmerkmale *[Wochen]*		Berück-sichtigung für NJLZ	Bemerkung
1	6,00	Erholungsurlaub	(✓)	gem. §4 (1) EUVO SH
2	2,40	FZA für Wochenfeiertage	(✓)	gem. §4 und §8 AZVO SH
3	0,40	Zusatzurlaub für Nachtdienst	(✓)	gem. §10 EUVO SH
4	0,40	Freistellung	(✓)	gem. §3 (1) AZVO SH
5	0,20	Bildungsurlaub	(✓)	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH
6	4,25	Krankheit und Kur	✓	-
7	3,00	Fortbildung	(✓)	planerisch gem. Ausbildungskonzept ILS SH

Legende

✓ Berücksichtigung für Personalfaktor
(✓) Berücksichtigung planerischer Werte
\- keine Berücksichtigung für Personalfaktor

Ermittlung Personalbedarf Einsatzsachbearbeiter

Ermittlung der mittleren Nettojahresleistungszeit pro Mitarbeiter

Zur Ermittlung des Personalbedarfs der Leitstelle, der aus der Besetzung resultiert, wurden die personalwirtschaftlichen Parameter analysiert.

Die zuvor entsprechend markierten Abwesenheiten wurden für die Berechnung der Nettojahresleistungszeit herangezogen.

Die Abwesenheiten wurden um planerische Werte, welche nicht ausgewertet werden konnten, ergänzt bzw. durch diese ersetzt (vgl. dazu „Erholungsurlaub“ oder „Feiertagsausgleich“).

Die Abwesenheitswerte unterliegen Schwankungen über die Jahre und sind durch verschiedene Randbedingungen beeinflusst. Deshalb ist eine regelmäßige Auswertung der Abwesenheiten erforderlich, um Personalmehr- und -minderbedarfe zu ermitteln.

Insgesamt ergibt sich für die Mitarbeiter der Leitstelle (Einsatzsachbearbeiter) eine Anwesenheit von rund 35,49 Wochen pro Jahr.

	Ausfallart	Abwesenheiten *[Wochen]*	Grundlage / Bemerkung
"gesetzliche Variablen"	Erholungsurlaub	6,00	gem. §4 (1) EUVO SH
	FZA für Wochenfeiertage	2,40	gem. §4 und §8 AZVO SH
	Zusatzurlaub für Nachtdienst	0,40	gem. §10 EUVO SH
	Freistellung	0,40	gem. §3 (1) AZVO SH
	Bildungsurlaub	0,20	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH*
	Zwischensumme	***9,40***	-
"laufendes Controllin	Krankheit und Kur	4,25	-
	Zwischensumme	***4,25***	-
"org. Variablen"	Fortbildung	3,00	planerischer Wert**
	Zwischensumme	***3,00***	-
	Resultierende Anwesenheitswochen	**35,49**	
	Nettojahresleistungszeit bei WAZ 48 [h]	**1.703**	
	Personalfaktor bei WAZ 48 h	**5,14**	

*) Der Bildungsurlaubsanspruch von 5 Tagen je Mitarbeiter und Jahr wird erfahrungsgemäß nicht vollständig ausgeschöpft. Dies bestätigt sich auch in der Auswertung des Dienstplans der vorliegenden Leitstelle. Daher ist planerisch berücksichtigt, dass nur jeder fünfte Mitarbeiter 1 Woche Bildungsurlaub beansprucht.

**) Auf Grundlage des Ausbildungskonzeptes der Leitstellen in Schleswig-Holstein sind für jeden Mitarbeiter 3 Wochen Fortbildungszeit vorzusehen.

Ermittlung Personalbedarf Schichtführer

Auswertung der Abwesenheiten

Es wurden die mittleren Abwesenheitswochen pro Mitarbeiter der Leitstelle (Stammpersonal) ermittelt. Abwesenheitswochen entstehen planmäßig unter anderem durch

- ❑ Urlaub
- ❑ Wochenfeiertage
- ❑ Aus- und Fortbildung
- ❑ Abordnungen und Sonstiges

sowie unplanmäßig durch „Krankheit/Arbeitsunfähigkeit“.

Die Tabelle zeigt die anhand der Dienstplan-dokumentation des Kalenderjahres 2019 ermittelten mittleren Abwesenheitswochen der Mitarbeiter.

	Einzelwerte Auswertung der Dienstplanmerkmale *[Wochen]*		Berück-sichtigung für NJLZ	Bemerkung
1	6,00	Erholungsurlaub	(✓)	gem. §4 (1) EUVO SH
2	2,40	FZA für Wochenfeiertage	(✓)	gem. §4 und §8 AZVO SH
3	0,40	Zusatzurlaub für Nachtdienst	(✓)	gem. §10 EUVO SH
4	0,40	Freistellung	(✓)	gem. §3 (1) AZVO SH
5	0,20	Bildungsurlaub	(✓)	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH
6	6,70	Krankheit und Kur	✓	-
7	3,00	Fortbildung	(✓)	planerisch gem. Ausbildungskonzept ILS SH

Legende

✓ Berücksichtigung für Personalfaktor
(✓) Berücksichtigung planerischer Werte
\- keine Berücksichtigung für Personalfaktor

Ermittlung Personalbedarf Schichtführer

Ermittlung der mittleren Nettojahresleistungszeit pro Mitarbeiter

Zur Ermittlung des Personalbedarfs der Leitstelle, der aus der Besetzung resultiert, wurden die personalwirtschaftlichen Parameter analysiert.

Die zuvor entsprechend markierten Abwesenheiten wurden für die Berechnung der Nettojahresleistungszeit herangezogen.

Die Abwesenheiten wurden um planerische Werte, welche nicht ausgewertet werden konnten, ergänzt bzw. durch diese ersetzt (vgl. dazu „Erholungsurlaub“ oder „Feiertagsausgleich“).

Die Abwesenheitswerte unterliegen Schwankungen über die Jahre und sind durch verschiedene Randbedingungen beeinflusst. Deshalb ist eine regelmäßige Auswertung der Abwesenheiten erforderlich, um Personalmehr- und -minderbedarfe zu ermitteln.

Insgesamt ergibt sich für die Mitarbeiter der Leitstelle (Schichtführer) eine Anwesenheit von rund 33,04 Wochen pro Jahr.

	Ausfallart	Abwesenheiten *[Wochen]*	Grundlage / Bemerkung
"gesetzliche Variablen"	Erholungsurlaub	6,00	gem. §4 (1) EUVO SH
	FZA für Wochenfeiertage	2,40	gem. §4 und §8 AZVO SH
	Zusatzurlaub für Nachtdienst	0,40	gem. §10 EUVO SH
	Freistellung	0,40	gem. §3 (1) AZVO SH
	Bildungsurlaub	0,20	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH*
	Zwischensumme	***9,40***	-
"laufendes Controlling"	Krankheit und Kur	6,70	-
	Zwischensumme	***6,70***	-
"org. Variablen"	Fortbildung	3,00	planerischer Wert**
	Zwischensumme	***3,00***	-
	Resultierende Anwesenheitswochen	**33,04**	
	Nettojahresleistungszeit bei WAZ 48 [h]	**1.586**	
	Personalfaktor bei WAZ 48 h	**5,52**	

*) Der Bildungsurlaubsanspruch von 5 Tagen je Mitarbeiter und Jahr wird erfahrungsgemäß nicht vollständig ausgeschöpft. Dies bestätigt sich auch in der Auswertung des Dienstplans der vorliegenden Leitstelle. Daher ist planerisch berücksichtigt, dass nur jeder fünfte Mitarbeiter 1 Woche Bildungsurlaub beansprucht.

**) Auf Grundlage des Ausbildungskonzeptes der Leitstellen in Schleswig-Holstein sind für jeden Mitarbeiter 3 Wochen Fortbildungszeit vorzusehen.

Ermittlung Personalbedarf rückwärtiger Bereich

Auswertung der Abwesenheiten

Es wurden die mittleren Abwesenheitswochen pro Mitarbeiter der Leitstelle ermittelt.
Abwesenheitswochen entstehen planmäßig unter anderem durch

- ❑ Urlaub
- ❑ Wochenfeiertage
- ❑ Aus- und Fortbildung
- ❑ Abordnungen und Sonstiges

sowie unplanmäßig durch „Krankheit/Arbeitsunfähigkeit“.

Die Tabelle zeigt die anhand planerischer Werte ermittelten mittleren Abwesenheitswochen der Mitarbeiter.

	Einzelwerte Auswertung der Dienstplanmerkmale *[Wochen]*		**Berück-sichtigung für NJLZ**	**Bemerkung**
1	6,00	Erholungsurlaub	(✓)	planerischer Wert
2	2,40	Wochenfeiertage	(✓)	planerischer Wert
3	0,20	Bildungsurlaub	(✓)	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH
4	2,08	Krankheit & Kur	(✓)	planerische Berücksichtigung
5	3,00	Fortbildung	(✓)	planerisch gem. Ausbildungskonzept ILS SH

Legende
✓ Berücksichtigung für Personalfaktor
(✓) Berücksichtigung planerischer Werte
- keine Berücksichtigung für Personalfaktor

Ermittlung Personalbedarf rückwärtiger Bereich

Ermittlung der mittleren Nettojahresleistungszeit pro Mitarbeiter

Zur Ermittlung des Personalbedarfs der Leitstelle, der aus der Besetzung resultiert, wurden die personalwirtschaftlichen Parameter analysiert.

Die Abwesenheiten wurden ausschließlich aus planerischen Werten, ausgewertet (vgl. dazu „Erholungsurlaub“ oder „Fortbildung“).

Die Abwesenheitswerte unterliegen Schwankungen über die Jahre und sind durch verschiedene Randbedingungen beeinflusst. Deshalb ist eine regelmäßige Auswertung der Abwesenheiten erforderlich, um Personalmehr- und -minderbedarfe zu ermitteln.

Insgesamt ergibt sich für die Mitarbeiter im rückwärtigen Arbeitsbereich eine Anwesenheit von rund 38,46 Wochen pro Jahr.

	Ausfallart	Abwesenheiten *[Wochen]*	Grundlage / Bemerkung
"gesetzliche Variablen"	Erholungsurlaub	6,00	planerischer Wert
	Wochenfeiertage	2,40	-
	Bildungsurlaub	0,20	planerischer Wert auf Grundlage §§ 5f. WBG SH*
	Zwischensumme	***8,60***	-
"laufendes Controlling Mittelwert-betrachtung"	Krankheit & Kur	2,08	4% (statistischer Wert)
	Zwischensumme	***2,08***	-
"org. Variablen"	Fortbildung	3,00	planerischer Wert**
	Zwischensumme	***3,00***	-
	Resultierende Anwesenheitswochen	**38,46**	
	Nettojahresleistungszeit bei WAZ 41 [h]	**1.577**	
	Personalfaktor bei WAZ 41 h	**5,56**	

*) Der Bildungsurlaubsanspruch von 5 Tagen je Mitarbeiter und Jahr wird erfahrungsgemäß nicht vollständig ausgeschöpft. Dies bestätigt sich auch in der Auswertung des Dienstplans der vorliegenden Leitstelle. Daher ist planerisch berücksichtigt, dass nur jeder fünfte Mitarbeiter 1 Woche Bildungsurlaub beansprucht.

**) Auf Grundlage des Ausbildungskonzeptes der Leitstellen in Schleswig-Holstein sind für jeden Mitarbeiter 3 Wochen Fortbildungszeit vorzusehen.

Vorbemerkung

- Der Personalbedarf im Dispositionsbetrieb resultiert aus den auf Grundlage der risiko- und frequenzabhängigen Bemessung ermittelten Vorhaltestunden, die im Umsetzungskonzept konkretisiert wurden.
- Des weiteren sind die sekundären Personalbedarfe der Disposition, z. B. zur Besetzung des Verfüger-Dienstes oder der Bereitschaftsdienste, übernommen.
- Darüber hinaus sind noch weitere Stundenbedarfe zu berücksichtigen, unter anderem für:
  - Dienstbesprechungen
  - Unterweisungen
  - arbeitsmedizinische Untersuchung
  - Freistellungen für Gremienarbeit (Schwerbehindertenvertretung, Personalrat, Betriebsrat)
  - Übungen
  - Tagesdienstaufgaben im Bereich PSNV
- Hierfür werden prozentual 2 % Sonderstunden bezogen auf die Vorhaltestunden berücksichtigt. Dieses Verfahren ist bei der Bemessung von Funktionsstellen üblich.

Im Folgenden werden die Stellenbedarfe des Dispositionsbetriebs abgeleitet.

Personalbedarf Disposition

Ermittlung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Funktionsbesetzung	Funktionsbesetzung "41h"					Funktionsbesetzung "48h"				
	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)
Schichtführer						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	3	365	24	26.280
Reservedisponent						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	1	250	12	3.000
Summe	**41**	**0**	**0**	**0**	**0**	**48**	**6**	**1345**	**84**	**46.800**

Ermittlung der Gesamt-Jahresfunktionsstunden	41h	48h
Jahresfunktionsstunden aus Funktionsbesetzung [Std. pro Jahr]	0	46.800
Rufbereitschaft "Verfügerdienst" (1x Verfüger = 1 x 365d x 24h x 12,5%) [Std. pro Jahr]	-	1.095
Bedarfsabhängige Besetzung (Großveranstaltungen und Sonderlagen)	-	200
Sonderstunden (Dienstbesprechungen, arbeitsmed. Untersuchungen etc.) (je 2 % der Jahresfunktionsstunden) [Std. pro Jahr]	-	936
Gesamt-Jahresfunktionsstunden [Stunden pro Jahr]	**0**	**49.031**

Personalwirtschaftliche Parameter	WAZ 41	WAZ 48
Anwesenheitswochen (Disponenten) | (gewichteter Mittelwert der AnWo von Disponenten und Schichtführern)	35,5	34,9
Wochenarbeitszeit	41	48
Nettojahresleistungszeit	**1.455**	**1.676**

Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (rechnerisch) [VZÄ]	0,0	29,2
	29,2	
Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (gerundet auf 1 VZÄ) [VZÄ]	**29**	

Anmerkung: Zur Sicherstellung einer durchgängigen Funktionsbesetzung sind mindestens 8 VZÄ mit der Qualifikation „Schichtführer“ erforderlich.

Innerhalb der ausgewiesenen Stellen der Disposition können ggf. weitere bewertungsrelevante Aufgabenverzahnungen umgesetzt werden (z. B. Praxisanleiter).

Der Personalbedarf zur Funktionsbesetzung im Dispositionsbetrieb (Disponenten und Schichtführer) steigt um 4 auf 29 VZÄ.

Personalbedarf „Auszubildende“

Ermittlung des zu berücksichtigenden Stundenumfangs

- Das Rahmenkonzept für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponenten des Landes Schleswig-Holstein besteht aus mehreren Feuerwehr-, Rettungsdienst- und Leitstellenmodulen.
- Je nach Einstiegsqualifikationen der Auszubildenen, reduziert sich der Bedarf an zu absolvierenden Modulen. Die Leitstellenmodule sind für jeden Auszubildenden als fixe Grundmenge zu betrachten.
- Folgende Stundenumfänge weisen die Module auf:
  - alle Module exkl. Prüfung: 1.721 Stunden
  - L-Module exkl. Prüfung: 900 Stunden
- Es kann davon ausgegangen werden, dass zukünftige Auszubildende differenzierte Einstiegsqualifikationen mitbringen, daher wird mit einer mittleren Ausbildungsdauer für die Feuerwehr- und Rettungsdienstmodule gerechnet.
- Die Formel zur Berücksichtigung der unterschiedlichen, individuellen Einstiegsqualifikationen der zukünftigen Disponenten lautet:
  ((Alle Module – L-Module) / 2) + L-Module + Prüfung = X

  ((1.721 h – 900 h) / 2) + 900 h + 40 h = 1.350,5 h
- X = 1.350,5 h und entspricht im Mittel der untersuchten Leitstellen rund 1 VZÄ

Zur Qualifizierung eines zukünftigen Disponenten ist unter Berücksichtigung differenzierter Eingangs-qualifikationen von einem mittleren Personalbedarf im Umfang von 1 VZÄ auszugehen.

Einstiegsqualifikation (z. B. RettAss- mit Truppmann-Qualifikation)		Module							
I	II	F1*	F2**	R2	L1	L2	L3	P	
RettSan / RettSan-Feu	keine								
	Truppmann 1								
	Sprechfunker								
	Atemschutzgeräteträger								
	ABC Einsatz Theorie								
	Truppmann Praxis								
RettAss / NotSan	keine								
	Truppmann 1								
	Sprechfunker								
	Atemschutzgeräteträger								
	ABC Einsatz Theorie								
	Truppmann Praxis								
TrFü	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								
GrFü	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								
ZuFü	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								
TrM (B1)	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								
TrFü (B2)	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								
GrFü (B3)	RettSan / RettSan-Feu								
	RettAss / NotSan								Summe:
* Abschluss Truppführer	Theorie / Praxis	193	148	280	120	340	120	40	1241
	Praktika	0	80	80 40		320			520
** Abschluss Verbandsführer		Stunden							1761

Stand: 13.02.2019

Personalbedarf „Auszubildende“

Ableitung des Stellenbedarfs

- Im Mittel der vergangenen 3 Jahre wurden in der Leitstelle 3 neue Disponenten p.a. ausgebildet.
- Hierbei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringeren Ausbildungsumfangs in relevantem Umfang auch geringfügige und Teilzeitbeschäftigte im Auswahlverfahren berücksichtigt wurden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund des steigenden Ausbildungsaufwandes die Einstellung neuer Mitarbeiter bevorzugt auf Vollzeit-Stellen beschränkt wird.
- Es ist aus externer Sicht daher davon auszugehen, dass der kontinuierliche Mindestausbildungsbedarf der Leitstelle in den nächsten Jahren 2 Disponenten p. a. entspricht. Gemäß der Ableitung des mittleren Stundenbedarfs der Ausbildung entspricht dies auch 2 VZÄ im Stellenplan.
- Dieser empirisch ermittelte Bedarf lässt sich auch theoretisch begründen. Er entspricht rund 8 % der benötigten Disponenten- und Schichtführerstellen und entspricht somit einer Fluktuation von 4 % zzgl. einer mittleren jährlichen Stellenmehrung von 4 %.
- Im Bedarfsfall, z. B. bei erheblichen Stellenmehrbedarfen aufgrund zukünftiger Personalbemessung, ist dieser Faktor anzupassen bzw. sind im Stellenplan befristete Mehrbedarfe abzubilden.

Für die Grundqualifizierung zukünftiger Disponenten sind dauerhaft 2 zusätzliche VZÄ im Stellenplan vorzusehen.

SOLL-IST-Vergleich

Entwicklung des Personalbedarfs

Aus der Zusammenfassung des Personalbedarfs sowohl im Dispositions- als auch im rückwärtigen Bereich ergibt sich folgender Personalbedarf:

Organisationseinheit	Stellenübersicht IST_Stellenplan	Stellenübersicht nach letztem Gutachten	Stellenübersicht SOLL	Differenz letztes Gutachten / SOLL
administrativ-strategische Leitung	2	1,98	2	0,02
IT - Systemadministration	4	3,56	3,95	0,39
Sonderaufgaben	0	0,16	0	-0,16
Aus- und Fortbildung	0	0	1,1	1,1
Qualitätsmanagement	0	0	0,8	0,8
Schichtführer	6	6,24	8	1,76
Disposition	19	18,49	21	2,51
Auszubildende	0	0	2	2
GESAMT	31	30,43	**38,85**	**8,42**

Anmerkungen:. In der IT-Systemadministration inklusive Personalbedarf für Rufbereitschaft (= „Rufbereitschaft gegen Frei“)
Bei Rufbereitschaft gegen Vergütung -0,5 VZÄ.

Der Stellenmehrbedarf beläuft sich auf 7,85 VZÄ gegenüber dem IST-Stellenplan und 8,42 VZÄ gegenüber dem vorherigen Gutachten.

SOLL-IST-Vergleich

Erläuterung der Bedarfssteigerungen

- Aus der Personalbemessung der Integrierten Leitstelle Lübeck resultiert ein zusätzlicher Stellenbedarf gegenüber dem bisherigen Gutachten im Umfang von 8,42 VZÄ.
- Diese Bedarfe unterteilen und begründen sich wie folgt:
  - **4,27 VZÄ** im Bereich des Dispositionsbetriebes
    (vorrangig aufgrund der Ausweitung der ELP-Besetzung und aufgrund geringfügiger Anpassung des Personalfaktors)
  - **2 VZÄ** „Auszubildende“
    (Bedarfsumfang auf Grundlage des „Rahmenkonzepts für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponenten in Schleswig-Holstein“ in Verbindung mit § 17 Abs. 3 RDG SH)
  - **1,1 VZÄ** im Bereich der Aus- und Fortbildung
    (Bedarfsumfang vorrangig auf Grundlage des „Rahmenkonzepts für die modulare Weiterqualifizierung von Leitstellendisponenten in Schleswig-Holstein“ in Verbindung mit § 17 Abs. 3 RDG SH, u. a. unter Berücksichtigung der Mitwirkung bei der Ausbildung auf Landesebene)
  - **0,8 VZÄ** im Bereich des Qualitätsmanagements
    (Bedarfsumfang vorrangig auf Grundlage der Novellierung des RDG SH (§ 10) mit erstmaliger verpflichtender Vorgabe für Qualitätsmanagement in den Leitstellen)
  - **0,39 VZÄ** im Bereich IT (insbesondere IT-Sicherheit und erweiterte Einbindung von Sub-Systemen)
  - **0,02 VZÄ** im Bereich der Leitungsfunktionen
  - **- 0,16 VZÄ** für Sonderaufgaben aus dem letzten Gutachten sind abzuziehen, diese sind in den rückwärtigen Bereich eingeflossen

Die Stellenmehrung ergibt sich insbesondere im rückwärtigen Bereich auf Grundlage veränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen und landesweiter Konzepte.

Kapitel 0:	**Managementfassung**	**4**
Kapitel 1:	**Ausgangssituation und Auftrag**	**22**
Kapitel 2:	**Darstellung des IST-Zustandes**	**33**
Kapitel 3:	**Bemessung des Dispositionsbetriebs**	**48**
Kapitel 4:	**Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich**	**82**
Kapitel 5:	**Personalwirtschaft**	**98**
Kapitel 6:	**Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs**	**112**
Kapitel 7:	**Anlagen**	**130**

Einleitung

Die zukünftige Entwicklung der bemessungsrelevanten Parameter (Telefonie- und Einsatzaufkommen sowie rückwärtiger Bearbeitungsaufwand) haben einen direkten Einfluss auf den Besetzungsbedarf in der Leitstelle. Um hier frühzeitig auf einen möglichen erhöhten Personalbedarf reagieren zu können, werden im folgenden Kapitel die zukünftigen Entwicklungen und daraus resultierenden Besetzungsbedarfe anhand verschiedener Abschätzungsmodelle betrachtet.

Das Kapitel gliedert sich in die folgenden Abschnitte:

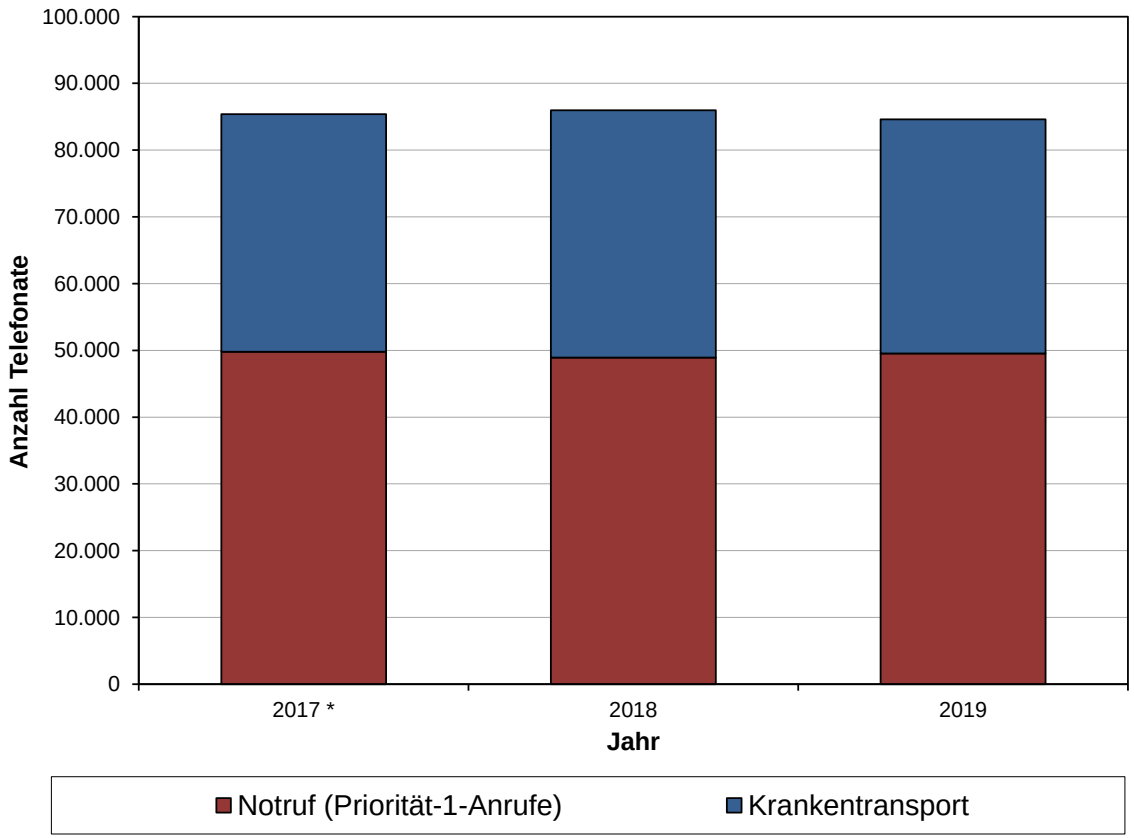
6.1 Entwicklung des Telefonie- und Einsatzaufkommens

6.2 Methodik der prospektiven Abschätzung

6.3 Prospektiver Besetzungsbedarf auf Basis linearer Entwicklung

6.4 Prospektiver Besetzungsbedarf unter Berücksichtigung möglicher Einflussfaktoren

Entwicklung des Telefonieaufkommens

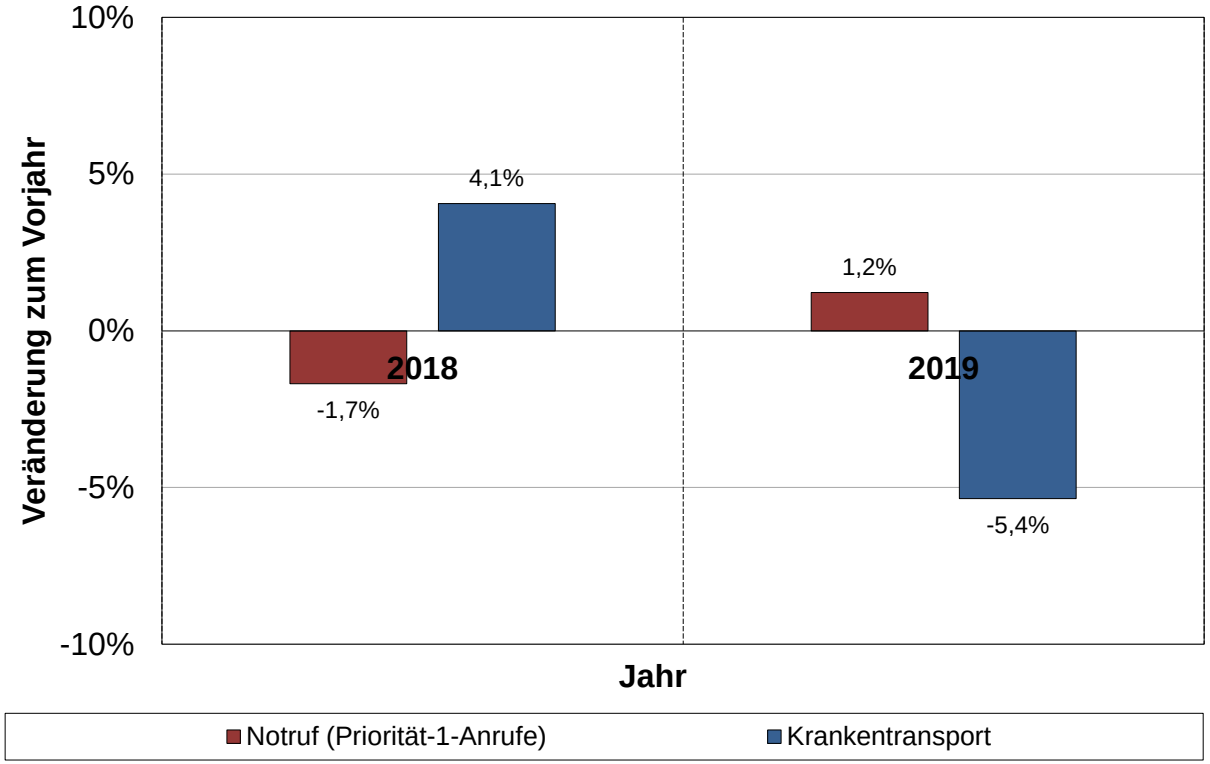


- Dargestellt ist das jährliche Aufkommen an Telefonaten in der Leitstelle.
- Gegebenenfalls vorhandene Datenlücken wurden anhand des mittleren Telefonieaufkommens der jeweils fehlenden Tageskategorie hochgerechnet.
- Entsprechend wurde für Tage mit einem deutlich überproportionalen Aufkommen eine mittlere Rate verwendet.

Telefonate	Gesamtzahlen		
	2017 *	2018	2019
Notruf (Priorität-1-Anrufe)	49.783	48.940	49.539
Krankentransport	35.595	37.040	35.056
Summe	**85.378**	**85.980**	**84.595**

*) Daten liegen erst ab dem 01.06.2017 vor. Der Rest des Jahres ist hochgerechnet.

Entwicklung des Telefonieaufkommens (Forts.)



- Die prozentualen Veränderungen des jährlichen Telefonieaufkommens sind je nach Art und über die Jahre unterschiedlich.
- Übergreifend ist in den letzten Jahren für die Notrufe und Anrufe zum Krankentransport ein leichter Rückgang von 0,5 % festzustellen.
- Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund teilweise fehlender Dokumentation die Gesamtzahlen 2017 auf einer Hochrechnung anhand von 7 Montan basieren.
- Aufgrund festgestellter Dokumentations-probleme für die allgemeinen Telefonate kann hierfür keine Entwicklung bestimmt werden.

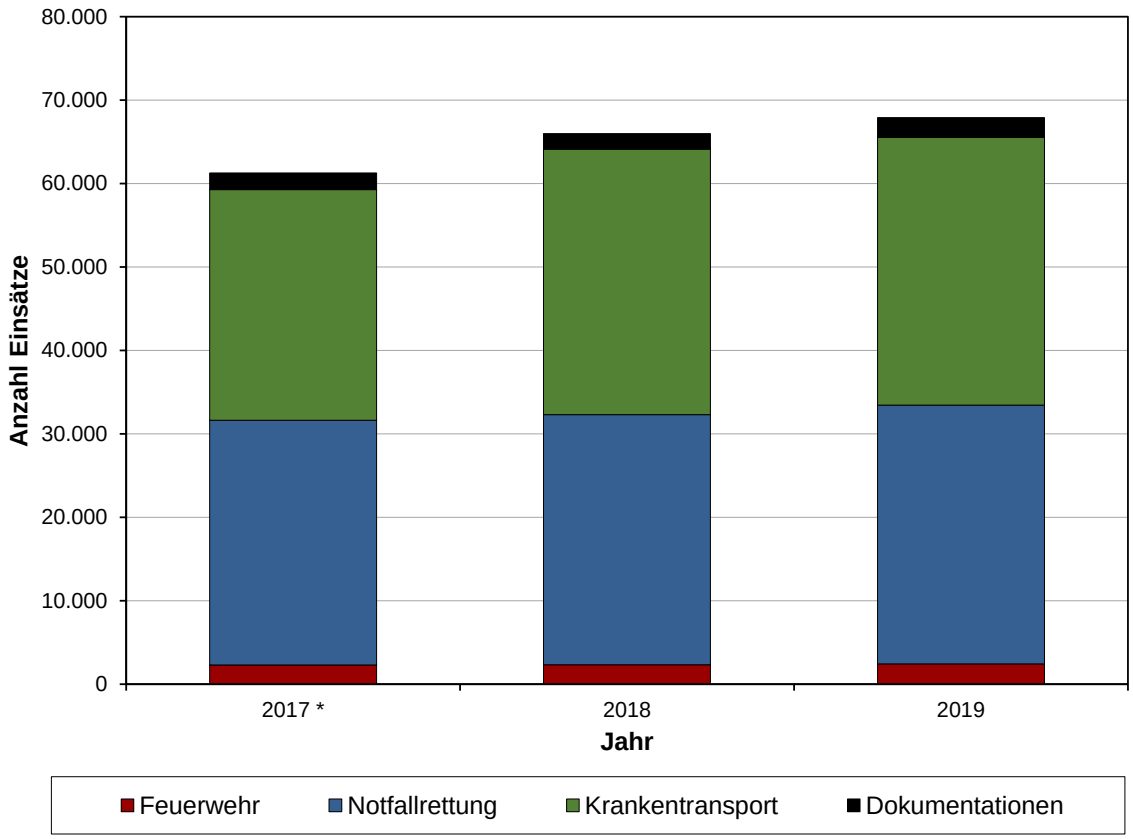
Telefonate	Veränderung zum Vorjahr		
	2018	2019	Mittlere Zunahme p.a.
Notruf (Priorität-1-Anrufe)	-1,7 %	+1,2 %	-0,2 %
Krankentransport	+4,1 %	-5,4 %	-0,6 %
Summe	**+0,7 %**	**-1,6 %**	**-0,5 %**

Entwicklung der Gesprächsdauern

- Neben den Gesamtmengen der Telefonate wurde auch die Entwicklung der mittleren Gesprächsdauer betrachtet.
- Hier zeigen sich über die Jahre relativ konstante Gesprächsdauern.

Telefonate	mittlere Gesprächsdauer		
	2017	2018	2019
Notruf (Priorität-1-Anrufe)	73 s	76 s	75 s
Krankentransport	93 s	94 s	94 s
Gesamt	**82 s**	**84 s**	**83 s**

Entwicklung des Einsatzaufkommens

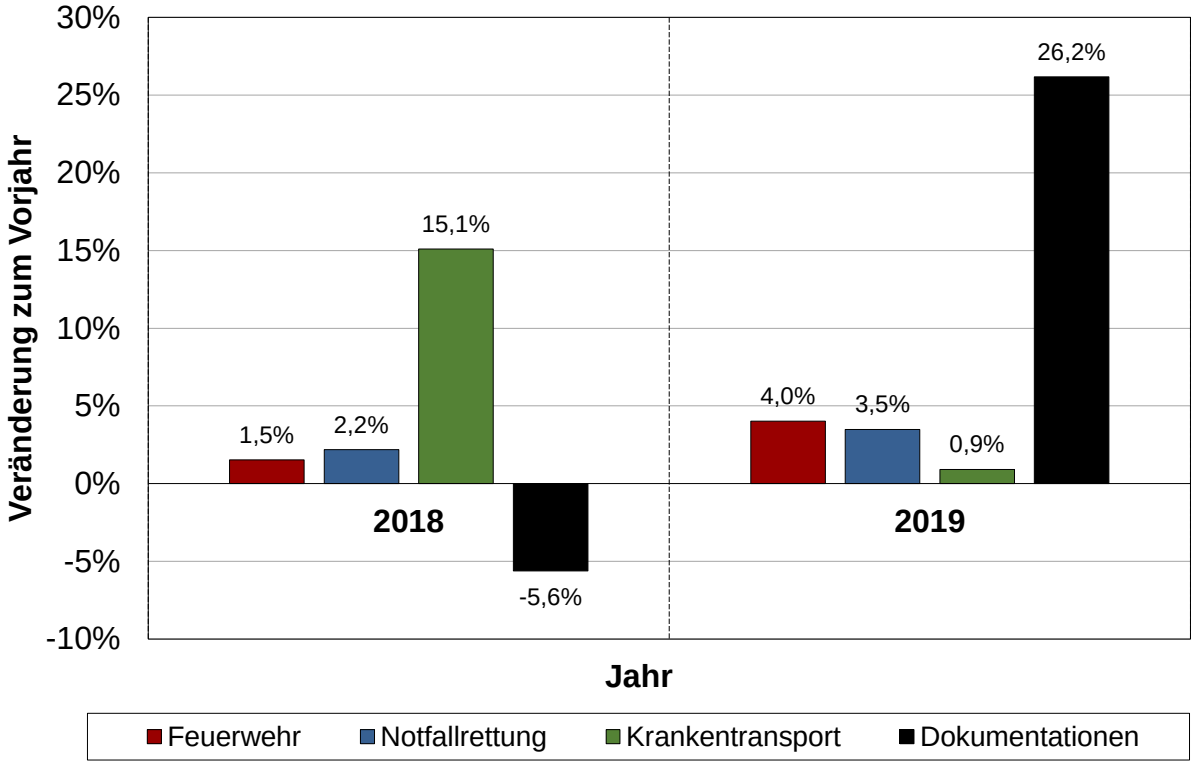


- Dargestellt ist das jährliche Aufkommen an Einsätzen in der Leitstelle.
- Gegebenenfalls vorhandene Datenlücken wurden anhand des mittleren Einsatzaufkommens der jeweils fehlenden Tageskategorie hochgerechnet.
- Entsprechend wurde für Tage mit einem deutlich überproportionalen Aufkommen eine mittlere Rate verwendet.

Einsätze	Gesamtzahlen		
	2017 *	2018	2019
Feuerwehr	2.301	2.336	2.430
Notfallrettung	29.331	29.972	31.016
Krankentransport	27.626	31.795	32.083
Dokumentationen	1.995	1.883	2.376
Summe	**61.253**	**65.986**	**67.905**

*) Daten liegen erst ab dem 01.06.2017 vor. Der Rest des Jahres ist hochgerechnet.

Entwicklung des Einsatzaufkommens (Forts.)



- Die prozentualen Veränderungen des jährlichen Einsatzaufkommens sind je nach Art und über die Jahre deutlich unterschiedlich.
- Die mittlere jährliche Zunahme des gesamten Einsatzaufkommens liegen für die einzelnen Einsatzarten zwischen rund 3 % und 10 %.
- Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund teilweise fehlender Dokumentation die Gesamtzahlen 2017 auf einer Hochrechnung anhand von 7 Montan basieren.

Einsätze	Veränderung zum Vorjahr		
	2018	2019	Mittlere Zunahme p.a.
Feuerwehr	+1,5 %	+4,0 %	+2,8 %
Notfallrettung	+2,2 %	+3,5 %	+2,8 %
Krankentransport	+15,1 %	+0,9 %	+8,0 %
Dokumentationen	-5,6 %	+26,2 %	+10,3 %
Summe	**+7,7 %**	**+2,9 %**	**+5,3 %**

Einleitung

- Die prospektive Abschätzung des Besetzungsbedarfs in der Leitstelle erfolgt analog zur Ableitung der SOLL-Besetzung anhand einer getrennten risikoabhängigen und frequenzabhängigen Abschätzung.
- Für die risikoabhängige Abschätzung erfolgt eine theoretische Berechnung mithilfe eines Warteschlangenmodells auf Basis zu erwartender Telefonmengen.
- Die frequenzabhängige Abschätzung wird analog zur SOLL-Bemessung durchgeführt. Dafür werden die stündlichen Inanspruchnahmen anhand der prognostizierten Einsatz- und Telefonmengen hochgerechnet. Eine Hochrechnung der Inanspruchnahme kann ebenfalls auf Basis veränderter Zeitbedarfe für die rückwärtige Einsatzsteuerung erfolgen.

Methodik der risikoabhängigen Abschätzung

Modellierung der Anrufeingänge als Warteschlangenmodell

- Anrufeingänge in einer Leitstelle können als Warteschlangenmodell abgebildet werden.
- Die Disponenten, die Anrufe entgegennehmen, sind dabei die Bediener, die Anrufer die Kunden.
- Vereinfacht wird eine Menge an identisch ausgebildeten Disponenten angenommen, die alle die eingehenden Anrufe mit einer durchschnittlichen Rate μ abarbeiten.
- Die Bearbeitungsdauer eines Anrufs und damit die Dauer, bis der Disponent wieder frei wird, beträgt durchschnittlich $1/\mu$.
- Eventuelle Nachbearbeitungszeiten werden in dem vereinfachten Modell nicht explizit angenommen und gegebenenfalls in die Anrufdauer miteinbezogen.
- Die Anrufe gehen mit einer durchschnittlichen Rate λ ein, die man aus der Anzahl der Anrufe pro Stunde erhält.
- Die durchschnittliche Zwischenankunftszeit zwischen zwei Anrufen beträgt $1/\lambda$.
- Ein Warteschlangensystem wird mit der sogenannten Kendall-Notation beschrieben, die immer mindestens drei Einträge enthält: a/b/c.
  - „a“ steht für die Wahrscheinlichkeitsverteilung der Zwischenankunftszeiten zwischen zwei Anrufen.
  - „b“ gibt die Wahrscheinlichkeitsverteilung der Bedienzeiten, also der Anrufzeiten, an.
  - „c“ steht für die Anzahl an Servern bzw. Disponenten.

Methodik der risikoabhängigen Abschätzung

Modellierung der Anrufeingänge als Warteschlangenmodell (Forts.)

- Zusätzlich wird ein Warteschlangensystem häufig noch mit drei weiteren Parametern dargestellt:
  - die Reihenfolge der Abarbeitung, zum Beispiel FIFO (first in, first out – der am längsten wartende Anrufer kommt als nächstes dran)
  - die Kapazität der Warteschlange, die begrenzt oder unbegrenzt sein kann
  - die Größe der Eingangsquelle, die begrenzt oder unendlich sein kann, hier: alle Personen, die sich im Zuständigkeitsgebiet aufhalten; es wird vereinfacht eine unendliche Eingangsquelle angenommen.
- Für die Zwischenankunftszeiten der Anrufe und die Bearbeitungszeiten werden Exponentialverteilungen (sogenannte Markov-Prozesse) angenommen.
  - Die Modellierung erfolgt somit als sogenannte M/M/s Warteschlange.
  - „s“ stellt die Anzahl an Disponenten dar.
- Formeln bestimmen, wie hoch die erwartete Wartezeit für Anrufer ist und wie viele Anrufer sich im Durchschnitt in der Warteschlange befinden.
- Für Anrufdauern und Zwischenankunftszeiten wurde analysiert, dass (näherungsweise) von Exponentialverteilungen ausgegangen werden kann.
- Für unterschiedliche Eingangswerte für die Zwischenankunftszeiten und die Dauer der Anrufe, kann mit Hilfe des Warteschlangenmodells berechnet werden, wie viele Disponenten benötigt werden, um die Einhaltung der maximalen Wartezeit sicherzustellen.

Die Modellierung erfolgte als M/M/s Warteschlange.

Annahmen der allgemeinen Entwicklung

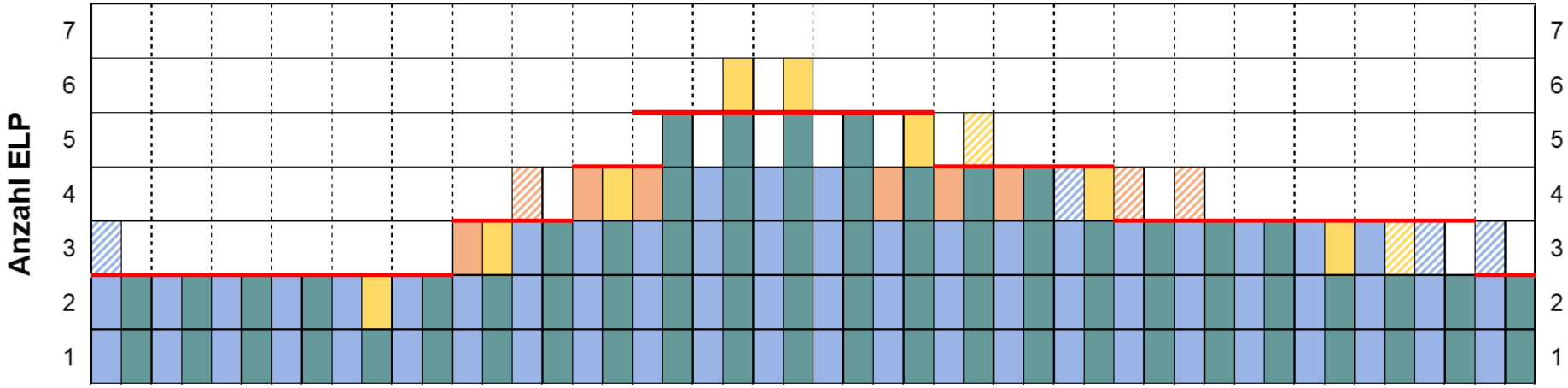
- Die Entwicklung des Telefonie- und Einsatzaufkommens zeigt über die Jahre sehr unterschiedliche Werte. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund teilweise fehlender Dokumentation die Gesamtzahlen 2017 auf einer Hochrechnung anhand von 7 Montanen basieren.
- Für das Telefonieaufkommen kann außerdem aufgrund festgestellter Dokumentationsprobleme die Entwicklung allgemeiner Telefonate nicht untersucht werden. Auf Basis der Entwicklung der Notrufe und Anrufe zum Krankentransport im Quervergleich zu anderen Leitstellen, wird deshalb für das Telefonieaufkommen eine jährliche Steigerung von 2 % angenommen.
- Für die prognostische Abschätzung der Einsatzzahlen wird eine mittlere jährliche Steigerung der Gesamtzahlen von je 3 % verwendet.
- Damit ergeben sich für die Abschätzung folgende betrachtete Gesamtzahlen:

Anrufart	jährliche Steigerung	Gesamtzahl Telefonate 2023
Notruf (Priorität-1-Anrufe)	2 %	52.571
Krankentransport	2 %	37.202
Allgemeine Telefonate	2 %	92.538
Summe	**-**	**182.311**

Einsatzart	jährliche Steigerung	Gesamtzahl Einsätze 2023
Feuerwehr	3 %	2.655
Notfallrettung	3 %	33.892
Krankentransport	3 %	35.058
Dokumentationen	3 %	2.596
Summe	**-**	**74.201**

Zusammenfassung der Abschätzungsergebnisse 2023

Montag bis Freitag



Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2	2	2	2	2	3	3/4	4	4	4	4	4	4	4	4	3/4	3/4	3/4	3	3	3	2/3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	2	2	3	3	4	5	6	6	5	5	4/5	4	4	3	3	3	3	2/3	2	2
SOLL-Besetzung 2020	2	2	2	2	2	2	3	3	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2

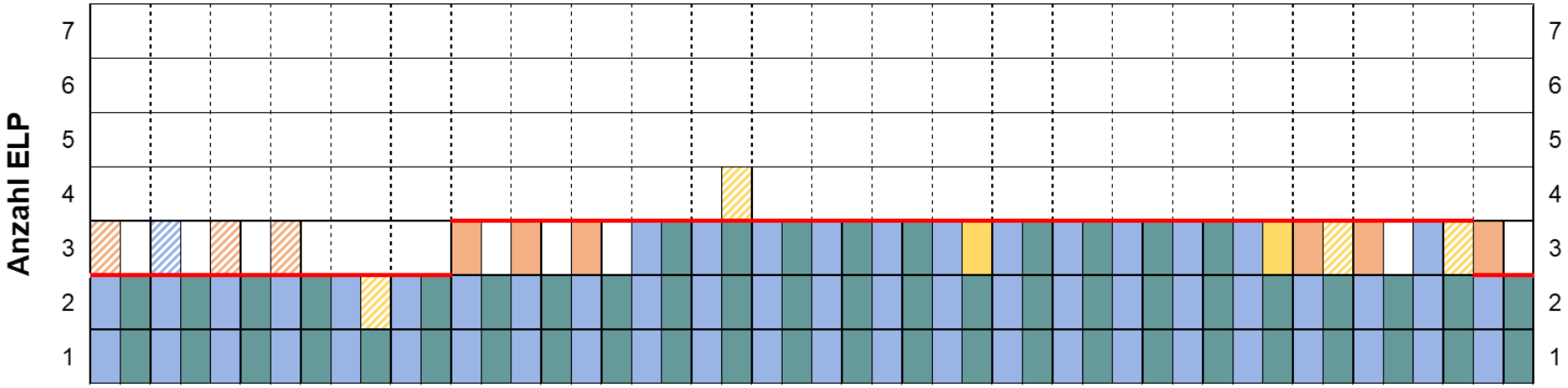
Legende

- risikoabhängig 2020
- risikoabhängig Erhöhung 2023
- SOLL-Besetzung 2020
- frequenzabhängig 2020
- frequenzabhängig Erhöhung 2023

Anmerkung:
Aufgrund der unterschiedlichen Bemessungssystematik der risikoabhängigen Abschätzung reduzieren sich einzelne Toleranzbereiche.

Zusammenfassung der Abschätzungsergebnisse 2023

Samstag



Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	2/3	2/3	2/3	2/3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
frequenzabhängig	2	2	2	2	1/2	2	2	2	2	3	3/4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2/3	2	2/3	2
SOLL-Besetzung 2020	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2

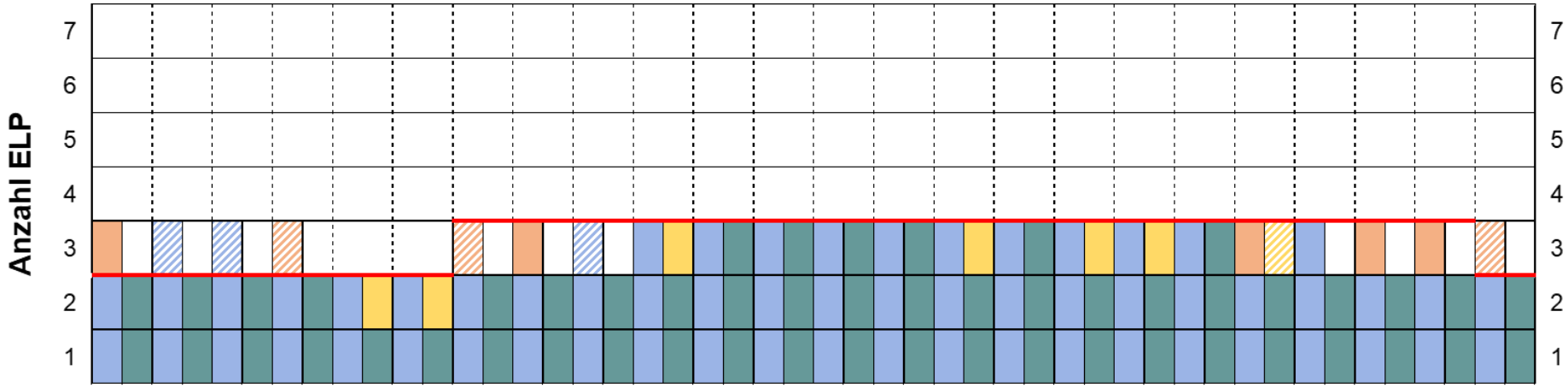
Legende

- risikoabhängig 2020
- risikoabhängig Erhöhung 2023
- SOLL-Besetzung 2020
- frequenzabhängig 2020
- frequenzabhängig Erhöhung 2023

Anmerkung:
Aufgrund der unterschiedlichen Bemessungssystematik der risikoabhängigen Abschätzung reduzieren sich einzelne Toleranzbereiche.

Zusammenfassung der Abschätzungsergebnisse 2023

Sonntag/Feiertag



Betrachtung	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
risikoabhängig	3	2/3	2/3	2/3	2	2	2/3	3	2/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2/3
frequenzabhängig	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2/3	2	2	2	2
SOLL-Besetzung 2020	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2

Legende

- risikoabhängig 2020
- risikoabhängig Erhöhung 2023
- SOLL-Besetzung 2020
- frequenzabhängig 2020
- frequenzabhängig Erhöhung 2023

Anmerkung:
Aufgrund der unterschiedlichen Bemessungssystematik der risikoabhängigen Abschätzung reduzieren sich einzelne Toleranzbereiche.

Auswirkungen auf den Besetzungs- und Personalbedarf

- Die Abschätzungsergebnisse auf Basis der jährlichen Steigerung des Telefonie- und Einsatzaufkommens können im Wesentlichen mit der beschriebenen SOLL-Besetzung bewältigt werden.
- Nur in einzelnen Stundenintervallen (insb. Randstunden von Besetzungsänderungen) gehen die Toleranzbereiche der Abschätzungsergebnisse über die SOLL-Besetzung hinaus. Eine zwingende Anpassung der Besetzungszeiten ist somit nicht notwendig.
- Insgesamt zeigt die Abschätzung der jährlichen Steigerung keinen Einfluss auf den Personalbedarf der kommenden 3 Jahre.
- Die Betrachtung der Einwicklung des Telefonie- und Einsatzaufkommens hat allerdings auch gezeigt, dass es zu deutlich anderen Entwicklungen (ggf. auch bei einzelnen Telefon- oder Einsatzarten) kommen kann.

Einleitung

- Für eine vorausschauende Personalplanung ist das Einbeziehen von möglichen zukünftigen (technischen) Entwicklungen wichtig.
- Folgende Entwicklungen sind unter anderem denkbar:
  - Digitalisierung der Krankentransportanmeldung und -planung: Hinsichtlich der Bemessung des Besetzungsbedarfs kann daraus resultierend im besten Fall eine Reduktion der telefonischen Anmeldungen sowie der Bearbeitungszeit bzw. Dispositionszeit für die Transporte folgen.
  - Durch die zunehmenden Digitalisierungsschritte im Rettungsdienst können manuelle Workflows digitalisiert werden. Ein Beispiel ist die Voranmeldung von Patienten in Kliniken, die heute überwiegend telefonisch über die Leitstelle abgewickelt wird. Zukünftig kann mittels bidirektionaler Schnittstellen zwischen der digitalen Patientendokumentation der Rettungsmittel, dem Behandlungskapazitätsnachweis der Kliniken und dem Einsatzleitsystem eine vollständig digitale Zuweisung und Voranmeldung umgesetzt werden.
- Vorhersagen über konkrete technische Entwicklungen mit Zeitpunkt und Umfang ihrer Einführung unterliegen hohen Unsicherheiten. Beispiele hierfür sind der unerwartete Rückgang von Einsatz- und Anrufzahlen während des Beginns der CoViD-19-Pandemie sowie die politischen Diskussionen zu Veränderungen in der Notfallversorgung der Bevölkerung.
- Zur Beurteilung möglicher Entwicklungen wurden daher Abschätzungen für verschiedene Modelle berechnet.
- Die Abschätzung der Effekte dieser Einflüsse wurde im Projektverlauf modellhaft für die KRLS West durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

Auswirkungen von Technologieeinsatz im Rettungsdienst

Betrachtungsbasis: Modelldatensatz KRLS West

- Der Fokus der Abschätzungsmodelle wurde auf mögliche technische Entwicklungen im Bereiche Krankentransport und Notfallrettung gelegt.
- Zur Bestimmung des Einflusses digitaler Krankentransportanmeldungen wurden Abschätzungen für eine Reduktion der Anrufe unter der Nummer „19222“ durchgeführt.
  - Als Maximalszenario wird hierbei eine Bemessung auf Basis der IST-Daten ohne Berücksichtigung aller Anrufe unter dieser Nummer erstellt.
  - Dabei wird gleichzeitig davon ausgegangen, dass keinerlei Nachbearbeitung bzw. Rücksprachen zu den digitalen Anmeldungen erforderlich sind und sich die rückwärtige Bearbeitungszeit der eigentlichen Krankentransporte nicht erhöht.
  - Das Ergebnis dieser Abschätzung zeigt eine Reduktion des Spitzenbesetzungsbedarfs im Zeitbereich Montag bis Freitag zwischen 9 und 15 Uhr um einen Einsatzleitplatz. In allen übrigen Stundenintervallen ergibt sich auch unter dieser Maximalbetrachtung keine Veränderung.
  - Für nur anteilige Reduktionen der Krankentransportanrufe können auch in diesem Zeitbereich keine reduzierten Besetzungsbedarfe ermittelt werden.
- Neben der Reduktion des Anrufaufkommens wurde auch der Einfluss auf eine Reduktion des notwendigen rückwärtigen Bearbeitungsbedarfs in der Leitstelle (z. B. IVENA oder digitale Patientendokumentation) bestimmt.
  - Hierzu wurde ausgehend von der IST-Bemessung eine Reduktion der rückwärtigen Bearbeitungsdauer in der Leitstelle für alle Rettungsdiensteinsätze (Krankentransport und Notfallrettung) berücksichtigt.
  - Das Ergebnis dieser Abschätzung zeigt eine Reduktion des Spitzenbesetzungsbedarfs im Zeitbereich Montag bis Freitag zwischen 9 und 15 Uhr um einen Einsatzleitplatz. In allen übrigen Stundenintervallen ergibt sich auch unter dieser Maximalbetrachtung keine Veränderung.
  - Wird gleichzeitig das gesteigerte Telefonie- und Einsatzaufkommen aus der Abschätzung für das Jahr 2023 zugrunde gelegt, wird der Effekt aufgehoben, sodass sich ein identischer Besetzungsbedarf zur aktuellen SOLL-Besetzung ergibt.

Auswirkungen von Technologieeinsatz im Rettungsdienst

Betrachtungsbasis: Modelldatensatz KRLS West (Forts.)

- Die Abschätzungen für die Auswirkungen reduzierender Effekte durch den Technologieeinsatz im Rettungsdienst zeigen nur einen sehr geringen Einfluss auf den Besetzungsbedarf und damit die Personalausstattung in der Disposition.
- Relevante Effekte ergeben sich erst bei einer fast vollständigen Anwendung der Technologien und unter optimalen Voraussetzungen.
- Aus externer Sicht sind Veränderungen mit diesen Ausprägungen im Perspektivzeitraum der nächsten 3 Jahre nicht zu erwarten. Vielmehr ist von einer gestuften Marktdurchdringung mit Fokus auf die „Großkunden“ (z. B. Kliniken, Dialysezentren) auszugehen.
- Gleichwohl ergeben sich aus der Bereitstellung neuer Anforderungswege positive Effekte auf die Arbeitslast innerhalb der Leitstelle, auch wenn diese sich nicht im Bemessungsmodell niederschlagen, beispielsweise ein gesunkenes Stresslevel bei den Disponenten, da parallel zur Notrufbearbeitung keine sekundär prioritären Aufgaben signalisiert werden.

Kapitel 0: Managementfassung	**4**
Kapitel 1: Ausgangssituation und Auftrag	**22**
Kapitel 2: Darstellung des IST-Zustandes	**33**
Kapitel 3: Bemessung des Dispositionsbetriebs	**48**
Kapitel 4: Aufgabenwahrnehmung im rückwärtigen Bereich	**82**
Kapitel 5: Personalwirtschaft	**98**
Kapitel 6: Prognose der Entwicklung des Personalbedarfs	**112**
Kapitel 7: Anlagen	**130**

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Abkürzungen und Definitionen
Anlage 2: Erfüllung der Versorgungsniveaus
Anlage 3: Detailergebnisse der risikoabhängigen Bemessung
Anlage 4: Vergleich von Besetzungsvarianten im Dispositionsbetrieb

Abkürzung	Erläuterung
AAO	Alarm- und Ausrückeordnung
ÄND	Ärztlicher Notdienst
AnWo	Anwesenheitswochen
ArbZ	Arbeitszeit
ArbZG	Arbeitszeitgesetz
ASB	Arbeiter-Samariter-Bund
AZVO	Arbeitszeitverordnung
BAB	Bundesautobahn
BauO	Bauordnung
BD	Branddirektion
BF	Berufsfeuerwehr
BMA	Brandmeldeanlage
BrSchG	Brandschutzgesetz
BSBP	Brandschutzbedarfsplan
BSZ	Bereitschaftszeit
B-IV (B 4)	Qualifikation für die LG 2.2 (gehobener feuerwehrtechnischer Dienst)
CBRN	Chemisch, biologisch, radiologisch, nuklear
CIRS-System	Critical Incident Reporting System: Berichtssystem in dem kritische Ereignisse, Beinahe-Schäden und Fehler anonymisiert gemeldet werden können.
Def	Definition
DFS	Draht- / Funksystem
Dispositionszeit	Zeit von der Annahme des Notrufs in der Leitstelle bis zur Alarmierung der Feuerwehr
DIN	Deutsches Institut für Normung
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
ELP	Einsatzleitplatz

Abkürzung	Erläuterung
ELRD	Einsatzleiter Rettungsdienst
ELS	Einsatzleitsystem
ETZ	Eintreffzeit
EUVO	Erholungsurlaubsverordnung
FB	Fachbereich
Fe	Feiertag(e)
FF	Freiwillige Feuerwehr
FüAss	Führungsassistent (Funktion im Einsatzdienst)
FZA	Freizeitausgleich
GrFü	Gruppenführer
GröNo	Größerer Notfall
GVOBl. Schl.-H.	Gesetz und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein
ILS	Integrierte Leitstelle
IT	Informationstechnik
IuK	Information und Kommunikation
JUH	Johanniter-Unfall-Hilfe
KT	Krankentransport
KTW	Krankentransportwagen
LBG	Landesbeamtengesetz
LDF	Lagedienstführung / Lagedienstführer (Führungsfunktion der Leitstelle)
LKatSG	Landeskatastrophenschutzgesetz
ManV/MANV	Massenanfall von Verletzten
MHD	Malteser Hilfsdienst
NEF	Notarzteinsatzfahrzeug
NJLZ	Nettojahresleistungszeit

Abkürzung	Erläuterung
Normalwartezeit	mittlere Wartezeit eines Anrufs, auch falls kein anderes Telefonat läuft
NotSanG	Notfallsanitätergesetz
OTL	Operativ-taktische Leitung
PSNV	Psychosoziale Notfallversorgung
QM	Qualitätsmanagement
RDG	Rettungsdienstgesetz
RettAss	Rettungsassistent
RettSan	Rettungssanitäter
RettSan-Feu	Rettungssanitäter Feuerwehr
RKiSH	Rettungsdienst-Kooperation in Schleswig-Holstein
RTH	Rettungshubschrauber
RTW	Rettungswagen
Sa	Samstag
SEG	Schnell-Einsatz-Gruppe
SHRDG	Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz
SHRDG-DVO	Landesverordnung zur Durchführung des SH Rettungsdienstgesetzes
So	Sonntag
TrFü	Truppführer
TrM	Truppmann
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WA	Wachabteilung
WAZ	Wochenarbeitszeit
WBG	Weiterbildungsgesetz
ZuFü	Zugführer

Erfüllung der Versorgungsniveaus im IST-Zustand

Montag bis Freitag

	Uhrzeit	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	Gesamt
Versorgungs-niveau 1	Anzahl Telefonate	687	556	479	473	424	450	694	1.195	1.706	1.846	1.959	1.974	2.008	1.912	1.812	1.722	1.878	1.711	1.665	1.569	1.281	1.173	1.057	927	**31.158**
	nicht erreicht	32	25	14	14	22	14	24	77	120	112	128	127	142	130	159	117	102	56	100	122	88	51	48	37	**1.861**
	Anteil	4,7%	4,5%	2,9%	3,0%	5,2%	3,1%	3,5%	6,4%	7,0%	6,1%	6,5%	6,4%	7,1%	6,8%	8,8%	6,8%	5,4%	3,3%	6,0%	7,8%	6,9%	4,3%	4,5%	4,0%	**6,0%**
Versorgungs-niveau 2	Anzahl Telefonate	182	179	143	142	115	144	365	830	2.092	3.042	3.460	3.433	3.089	2.658	2.322	1.713	1.381	1.054	830	582	464	338	298	256	**29.112**
	nicht erreicht	3	2	1	2	0	2	4	7	32	35	30	25	38	20	29	25	24	25	28	27	15	6	7	4	**391**
	Anteil	1,6%	1,1%	0,7%	1,4%	0,0%	1,4%	1,1%	0,8%	1,5%	1,2%	0,9%	0,7%	1,2%	0,8%	1,2%	1,5%	1,7%	2,4%	3,4%	4,6%	3,2%	1,8%	2,3%	1,6%	**1,3%**
Versorgungs-niveau 3	Anzahl Telefonate	1.020	820	764	711	644	1.203	3.033	3.776	3.935	4.826	4.355	4.440	4.415	4.671	4.711	4.178	3.407	2.831	3.311	2.858	2.127	1.902	1.521	1.287	**66.746**
	nicht erreicht	3	1	1	0	0	0	2	2	11	7	10	13	13	9	6	5	7	2	9	12	2	3	6	4	**128**
	Anteil	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,3%	0,4%	0,1%	0,2%	0,4%	0,3%	**0,2%**
Gesamt	Anzahl Telefonate	1.889	1.555	1.386	1.326	1.183	1.797	4.092	5.801	7.733	9.714	9.774	9.847	9.512	9.241	8.845	7.613	6.666	5.596	5.806	5.009	3.872	3.413	2.876	2.470	**127.016**
	nicht erreicht	38	28	16	16	22	16	30	86	163	154	168	165	193	159	194	147	133	83	137	161	105	60	61	45	**2.380**
	Anteil	2,0%	1,8%	1,2%	1,2%	1,9%	0,9%	0,7%	1,5%	2,1%	1,6%	1,7%	1,7%	2,0%	1,7%	2,2%	1,9%	2,0%	1,5%	2,4%	3,2%	2,7%	1,8%	2,1%	1,8%	**1,9%**

Erfüllung der Versorgungsniveaus im IST-Zustand

Samstag

	Uhrzeit	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	Gesamt
Versorgungs-niveau 1	Anzahl Telefonate	191	199	160	144	107	122	131	173	231	286	331	340	345	322	345	334	338	403	344	305	262	294	264	238	**6.209**
	nicht erreicht	9	6	10	3	2	8	6	5	18	18	12	19	17	14	15	25	18	26	18	14	10	16	14	13	**316**
	Anteil	4,7%	3,0%	6,3%	2,1%	1,9%	6,6%	4,6%	2,9%	7,8%	6,3%	3,6%	5,6%	4,9%	4,3%	4,3%	7,5%	5,3%	6,5%	5,2%	4,6%	3,8%	5,4%	5,3%	5,5%	**5,1%**
Versorgungs-niveau 2	Anzahl Telefonate	53	34	29	25	21	43	69	126	202	256	226	242	205	170	160	138	168	118	111	110	71	52	68	44	**2.741**
	nicht erreicht	1	3	4	0	0	0	0	2	2	2	1	2	5	1	3	3	6	7	3	1	0	0	1	0	**47**
	Anteil	1,9%	8,8%	13,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	1,0%	0,8%	0,4%	0,8%	2,4%	0,6%	1,9%	2,2%	3,6%	5,9%	2,7%	0,9%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	**1,7%**
Versorgungs-niveau 3	Anzahl Telefonate	251	239	228	232	184	230	514	462	329	525	484	484	517	484	499	453	468	476	549	463	387	312	304	309	**9.383**
	nicht erreicht	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	4	3	0	1	0	1	2	0	**18**
	Anteil	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,0%	0,4%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,9%	0,6%	0,0%	0,2%	0,0%	0,3%	0,7%	0,0%	**0,2%**
Gesamt	Anzahl Telefonate	495	472	417	401	312	395	714	761	762	1.067	1.041	1.066	1.067	976	1.004	925	974	997	1.004	878	720	658	636	591	**18.333**
	nicht erreicht	10	9	15	4	2	9	6	8	20	20	14	21	23	16	18	28	28	36	21	16	10	17	17	13	**381**
	Anteil	2,0%	1,9%	3,6%	1,0%	0,6%	2,3%	0,8%	1,1%	2,6%	1,9%	1,3%	2,0%	2,2%	1,6%	1,8%	3,0%	2,9%	3,6%	2,1%	1,8%	1,4%	2,6%	2,7%	2,2%	**2,1%**

Erfüllung der Versorgungsniveaus im IST-Zustand

Sonntag/Feiertag

	Uhrzeit	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00	Gesamt
Versorgungs-niveau 1	Anzahl Telefonate	277	285	224	171	148	149	144	158	213	290	338	351	416	376	349	383	333	439	382	371	289	245	265	178	**6.774**
	nicht erreicht	13	15	10	8	6	4	5	4	5	5	16	28	23	18	21	34	19	31	25	8	7	6	14	1	**326**
	Anteil	4,7%	5,3%	4,5%	4,7%	4,1%	2,7%	3,5%	2,5%	2,3%	1,7%	4,7%	8,0%	5,5%	4,8%	6,0%	8,9%	5,7%	7,1%	6,5%	2,2%	2,4%	2,4%	5,3%	0,6%	**4,8%**
Versorgungs-niveau 2	Anzahl Telefonate	49	53	39	31	23	30	47	71	122	188	207	217	221	185	165	163	121	124	88	108	98	101	89	69	**2.609**
	nicht erreicht	3	1	2	1	0	1	0	0	2	3	5	8	6	4	3	6	0	7	3	3	3	8	4	3	**76**
	Anteil	6,1%	1,9%	5,1%	3,2%	0,0%	3,3%	0,0%	0,0%	1,6%	1,6%	2,4%	3,7%	2,7%	2,2%	1,8%	3,7%	0,0%	5,6%	3,4%	2,8%	3,1%	7,9%	4,5%	4,3%	**2,9%**
Versorgungs-niveau 3	Anzahl Telefonate	328	261	290	269	232	211	436	550	307	554	435	456	492	487	517	571	569	547	612	554	425	364	362	311	**10.140**
	nicht erreicht	3	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	1	2	1	1	6	4	0	0	0	1	0	**25**
	Anteil	0,9%	0,4%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,2%	0,4%	0,2%	0,2%	1,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	**0,2%**
Gesamt	Anzahl Telefonate	654	599	553	471	403	390	627	779	642	1.032	980	1.024	1.129	1.048	1.031	1.117	1.023	1.110	1.082	1.033	812	710	716	558	**19.523**
	nicht erreicht	19	17	12	10	6	5	5	5	8	8	21	36	31	23	26	41	20	44	32	11	10	14	19	4	**427**
	Anteil	2,9%	2,8%	2,2%	2,1%	1,5%	1,3%	0,8%	0,6%	1,2%	0,8%	2,1%	3,5%	2,7%	2,2%	2,5%	3,7%	2,0%	4,0%	3,0%	1,1%	1,2%	2,0%	2,7%	0,7%	**2,2%**

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Montag bis Freitag

Telefonate Versorgungsniveau 1

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 1 – Montag bis Freitag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,4%	0,8%	1,5%	0,7%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
3	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,1%	1,1%	2,6%	3,7%	4,2%	4,9%	4,1%	3,5%	3,2%	2,0%	2,2%	0,9%	0,9%	1,1%	0,5%	0,2%	0,3%	0,8%
2	1,4%	2,3%	1,5%	0,9%	1,7%	0,9%	2,3%	5,8%	12,5%	18,4%	21,6%	23,9%	20,7%	18,2%	18,0%	12,5%	11,4%	7,1%	6,9%	6,5%	4,3%	3,0%	2,9%	3,2%
1	20,7%	16,2%	14,2%	13,7%	13,9%	10,8%	24,9%	34,2%	54,6%	68,9%	73,2%	75,7%	71,4%	70,9%	68,6%	59,5%	55,5%	43,2%	43,4%	37,8%	34,0%	25,8%	25,3%	23,8%
Gesamtzahl Telefonate	661	556	464	454	404	436	694	1.195	1.706	1.846	1.959	1.974	2.008	1.912	1.790	1.722	1.853	1.711	1.665	1.569	1.281	1.173	1.035	910

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Montag bis Freitag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 2

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 2 – Montag bis Freitag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,0%	1,2%	1,9%	1,7%	1,6%	1,8%	1,7%	0,9%	0,9%	0,6%	0,7%	0,0%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%
2	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	4,3%	7,0%	11,9%	14,8%	15,6%	13,5%	12,2%	12,7%	7,6%	6,3%	5,5%	5,2%	2,9%	3,7%	2,7%	2,3%	1,6%
1	13,7%	14,1%	11,2%	12,7%	9,8%	10,4%	19,5%	33,0%	49,2%	65,0%	72,9%	74,5%	69,1%	64,2%	62,5%	53,3%	45,8%	41,3%	38,8%	36,6%	31,5%	23,7%	29,5%	13,3%
Gesamtzahl Telefonate	182	177	143	142	112	144	365	830	2.092	3.042	3.460	3.433	3.089	2.658	2.322	1.713	1.381	1.054	830	582	464	338	298	256

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Montag bis Freitag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 3

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 3 – Montag bis Freitag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
3	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,7%	1,7%	1,8%	2,6%	1,5%	1,4%	1,2%	0,6%	0,5%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
2	0,8%	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,1%	1,1%	2,6%	8,2%	13,1%	15,8%	16,7%	14,7%	13,0%	11,9%	8,0%	6,6%	4,3%	3,2%	1,9%	1,4%	1,6%	1,1%	0,9%
1	12,5%	11,8%	9,2%	9,7%	5,2%	11,0%	16,5%	31,1%	55,6%	70,5%	80,3%	79,4%	76,0%	70,5%	68,8%	59,4%	50,2%	39,8%	36,4%	31,5%	25,5%	22,5%	19,2%	18,3%
Gesamtzahl Telefonate	1.008	812	749	700	634	1.184	3.033	3.776	3.935	4.826	4.355	4.440	4.415	4.671	4.711	4.178	3.407	2.831	3.311	2.858	2.127	1.902	1.521	1.287

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Samstag

Telefonate Versorgungsniveau 1

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 1 – Samstag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%	0,3%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	0,6%	0,3%	0,9%	0,9%	1,8%	0,3%	0,5%	0,6%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
2	1,1%	1,5%	0,0%	2,1%	2,8%	0,9%	3,1%	1,2%	1,8%	6,6%	4,8%	6,5%	5,8%	7,5%	6,7%	8,1%	6,5%	7,2%	5,5%	4,3%	2,3%	1,7%	3,0%	2,9%
1	26,0%	21,6%	18,1%	16,7%	15,9%	13,4%	20,6%	19,8%	26,7%	39,2%	38,9%	46,2%	37,1%	39,1%	39,7%	41,6%	40,2%	41,4%	36,9%	33,8%	25,6%	24,1%	31,1%	31,9%
Gesamtzahl Telefonate	181	199	149	144	107	112	131	162	217	286	314	340	345	322	345	334	338	403	344	305	262	294	264	238

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Samstag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 2

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 2 – Samstag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,4%	0,5%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2	0,0%	5,9%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	1,5%	3,9%	2,7%	2,1%	4,4%	2,4%	3,8%	2,9%	3,6%	4,5%	3,6%	5,5%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%
1	18,9%	35,3%	18,5%	16,0%	14,3%	11,6%	18,8%	20,6%	20,8%	31,3%	29,6%	32,2%	29,3%	33,5%	28,8%	35,5%	28,0%	37,8%	27,0%	31,8%	18,3%	26,9%	35,3%	29,5%
Gesamtzahl Telefonate	53	34	27	25	21	43	69	126	202	256	226	242	205	170	160	138	168	111	111	110	71	52	68	44

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Samstag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 3

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 3 – Samstag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	1,1%	0,4%	0,6%	1,9%	0,6%	3,8%	2,9%	4,1%	2,1%	2,1%	2,2%	2,4%	2,1%	2,4%	1,1%	1,9%	0,3%	1,9%	1,3%	0,6%
1	13,5%	15,9%	15,3%	11,2%	10,9%	12,2%	20,0%	24,0%	20,7%	29,3%	30,6%	37,8%	31,7%	30,6%	31,5%	31,1%	31,6%	33,3%	26,0%	27,9%	26,9%	17,9%	26,0%	20,7%
Gesamtzahl Telefonate	251	239	216	232	184	230	514	462	329	525	484	484	517	484	499	453	468	456	549	463	387	312	304	309

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Sonntag/Feiertag

Telefonate Versorgungsniveau 1

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 1 – Sonntag/Feiertag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,3%	0,9%	0,5%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%
2	3,6%	3,5%	3,6%	0,0%	0,7%	0,7%	1,5%	1,9%	0,9%	3,7%	3,8%	5,1%	4,4%	4,0%	2,9%	5,2%	4,4%	6,1%	3,7%	2,7%	3,8%	3,3%	3,0%	1,1%
1	28,5%	23,7%	25,0%	14,2%	18,2%	13,1%	14,4%	20,3%	18,8%	30,0%	31,7%	32,2%	35,1%	32,2%	29,8%	31,8%	34,2%	35,9%	31,4%	29,6%	25,3%	26,9%	23,0%	19,7%
Gesamtzahl Telefonate	277	257	224	162	148	137	132	158	213	273	338	332	385	376	349	349	319	393	353	371	289	245	265	178

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Sonntag/Feiertag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 2

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 2 – Sonntag/Feiertag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	1,2%	0,0%
2	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	4,8%	3,4%	3,2%	3,7%	2,2%	3,6%	6,7%	1,7%	7,4%	2,4%	1,9%	4,1%	4,0%	3,7%	1,4%
1	18,4%	19,2%	23,7%	16,7%	13,0%	20,0%	15,2%	14,1%	16,4%	23,4%	30,9%	29,0%	30,1%	26,5%	25,5%	28,8%	32,2%	33,6%	24,7%	25,9%	23,5%	27,7%	20,7%	26,1%
Gesamtzahl Telefonate	49	52	38	30	23	30	46	71	122	188	207	217	216	185	165	163	121	122	85	108	98	101	82	69

Ergebnisse der risikoabhängigen Bemessung

Sonntag/Feiertag (Forts.)

Telefonate Versorgungsniveau 3

Anzahl ELP	Anteil Telefonate außerhalb Versorgungsniveau 3 – Sonntag/Feiertag																							
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 0:00
6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2	0,9%	0,0%	1,1%	0,8%	0,0%	0,0%	0,7%	0,7%	1,0%	1,6%	1,6%	1,3%	1,6%	1,4%	1,2%	1,4%	1,8%	1,3%	1,5%	1,1%	1,4%	0,5%	0,3%	0,6%
1	22,9%	18,0%	20,9%	11,9%	9,9%	7,6%	13,0%	15,6%	15,0%	22,9%	24,1%	23,9%	26,7%	24,4%	25,1%	29,5%	28,6%	30,1%	23,8%	25,3%	22,1%	20,9%	17,9%	17,7%
Gesamtzahl Telefonate	328	256	273	252	232	211	423	550	307	554	435	456	486	487	517	553	569	539	593	554	425	364	340	311

Vergleich von Besetzungsvarianten – Vorbemerkung und Umsetzungsempfehlung

Zur Erfüllung des Besetzungsbedarfs im Dispositionsbetrieb bestehen grundsätzlich 3 verschiedene Besetzungsvarianten, die nachfolgend vorgestellt werden und sich wie folgt unterscheiden:

- Variante A: Besetzung von 5 Antretefunktionen [WAZ 48] im 24h-Dienst (inkl. Schichtführer, davon 1 Funktion überführt aus der Wachabteilung) zzgl. 4 Tagesdienstschichten à 8,5h Länge [WAZ 41]
- Variante B: Besetzung von 7 Antretefunktionen [WAZ 48] im 24h-Dienst (inkl. Schichtführer, davon 2 Funktionen überführt aus der Wachabteilung) zzgl. 1 Tagesdienstschicht à 12h Länge [WAZ 48]
- Variante C: Besetzung von 7 Antretefunktionen [WAZ 48] im 24h-Dienst (inkl. Schichtführer, davon 2 Funktionen überführt aus der Wachabteilung) zzgl. 2 Tagesdienstschicht à 7h Länge [WAZ 41]

In allen betrachteten Varianten bleibt der resultierende Personalbedarf innerhalb einer Schwankungsbreite von unter einem VZÄ und somit innerhalb der Rundungsdifferenz (zzgl. des Personalbedarfs von ca. 5 bzw. 10 VZÄ für die aus der WA überführten Funktionen, die im Rahmen dieser Betrachtung nicht bemessungsrelevant sind), so dass sich aus wirtschaftlicher Sicht keine gutachterliche Empfehlung ergibt.
Im Sinne einer beschäftigtenorientierten Dienstplangestaltung ist von der Variante B als Vorzugsvariante auszugehen, da sie die geringste mittlere Anzahl an Schichten pro Woche und Mitarbeiter aufweist. Die Vorzugsvariante wurde daher in den Kapiteln 3 und 5 dieses Gutachtens übernommen. Eine alternative Umsetzung innerhalb der oben dargestellten Alternativen kann jedoch durch die Feuerwehr Lübeck als Aufgabenträger personalaufwandsneutral umgesetzt werden.

In allen betrachteten Varianten wurde die Prämisse eingehalten, dass die geplante Inanspruchnahme pro Wachantritt 10 Stunden nicht überschreitet. Hierzu wurden in Einzelfällen einige wenige Besetzungsstunden zusätzlich auf den Schichtführer übertragen.
Bei einer Übertragung der Besetzungsempfehlungen auf einen Sitzzeitenplan ist zu beachten, dass die als „OTL/ELP“ ausgewiesenen Stunden des Schichtführers **zwingend in diesen Stundenintervallen** als Tischbesetztzeit berücksichtigt werden müssen, um den Spitzenbedarf von 5 ELP in diesen Stunden zu erfüllen. Die beim Schichtführer lediglich als „ELP“ ausgewiesenen Besetzungsstunden dienen lediglich der rechnerischen Entlastung der anderen Antretefunktionen im Sinne der maximalen Auslastung von 10 Stunden und können im Tagesablauf flexibel besetzt werden. **Bei der Entwicklung eines „Sitzzeitenplans“ ist alleinig die SOLL-Besetzung gemäß Kap. 3.4 dieses Gutachtens zwingend einzuhalten**.

Vergleich von Besetzungsvarianten – Bemerkung zum Bereitschaftsdienst

Innerhalb der Feuerwehr Lübeck ist im Rahmen einer Dienstvereinbarung definiert, dass die geplante Inanspruchnahme innerhalb einer 24h-Schicht 10 Stunden nicht überschreiten soll.

Grundsätzlich machen das LBG sowie die AZVO SH hierzu keine Aussagen. Es existiert innerhalb dieser Rechtsquellen auch keine Definition zum Bereitschaftsdienst.

Hilfsweise werden zur Bewertung des zulässigen Umfangs geplanter Inanspruchnahme vergleichbare Betrachtungen der AZVO FEU NRW und des TVöD herangezogen.

- Der TVöD definiert die Bereitschaftszeit in § 9. Danach hält sich der Beschäftigte an einer vom Arbeitgeber bestimmten Stelle auf, um die Arbeit selbstständig aufzunehmen und in denen die Zeiten ohne Arbeitsleistung überwiegen.
- Die Bereitschaftszeit ist zur Hälfte als Arbeitszeit zu faktorisieren. Die Summe aus Arbeitszeit und faktorisierter Bereitschaftszeit darf 48h nicht überschreiten.
- Daraus folgt ein Bereitschaftszeitanteil in der 48h-Woche von 48h-39h x 2 = 18h, da die 48h die Summe aus der regulären Arbeitszeit von 39h und dem bereits faktorisierten Bereitschaftszeitanteil von 9h entsprechen. Da die Bereitschaftszeit hierbei bereits zu 50% faktorisiert ist, entspricht der Gesamtumfang der Bereitschaftszeit *dem Doppelten der Differenz zwischen der regelmäßigen Wochenarbeitszeit und der verlängerten Wochenarbeitszeit".* Diese Interpretation entspricht auch der sogenannten „ÖTV-Formel".
- AZVO FEU NRW § 2 besagt: „Die [Arbeitszeit] beträgt 48 Stunden. Dabei beträgt der Anteil des Bereitschaftsdienstes 19 Stunden." Auch diese Angabe resultiert auf der „ÖTV-Formel", da zum Zeitpunkt der Ersterstellung der Verordnung die reguläre WAZ für Beamten in NRW 38,5h betrug. 48h – 38,5h x 2 = 19h.
- Resultierend ist für Beamte in Bundesländern wie Schleswig-Holstein, in denen der Bereitschaftsdienst nicht definiert ist, von folgender Aufteilung auszugehen: 48 – ((48 – 41) x 2) = 34h „geplante Inanspruchnahme" und 14h „Bereitschaftsdienst".

Es ist allerdings auch sachlogisch, dass die somit auf einen 24h-Dienst entfallene „geplante Inanspruchnahme" von 17h realistischerweise nicht angenommen werden kann. Es wäre allerdings theoretisch denkbar, zur Erreichung einer möglichst hohen geplanten Inanspruchnahme ein alternatives Dienstplanmodell (z.B. basierend auf 12h-Diensten) vorzusehen. Dies hätte allerdings bezogen auf die einzelne Feuerwehr massive Probleme bei der Personalgewinnung zur Folge und ist bei der maßgeblichen Betrachtungsebene der Wachabteilungen nicht erforderlich, da die aus der WA zu leistenden Unterstützungstätigkeiten im rückwärtigen Bereich eine solch hohe geplante Inanspruchnahme nicht erfordern. Es ist darüber hinaus praxisfern, von einer konzentrierten rückwärtigen Tätigkeit, z. B. bei einer nächtlichen Inanspruchnahme des Personals in einer Werkstatt, auszugehen.

Vergleich von Besetzungsvarianten – Bemerkung zum Bereitschaftsdienst (Forts.)

Abweichend von den vorgemachten Ausführungen ist in der AZVO FEU Niedersachsen in § 3 die Bestimmung enthalten, dass der tägliche Arbeitsdienst 8h nicht überschreiten soll. Mit zusätzlichen Zeiten für den aktiven Wachwechsel, die wachinterne Aus- und Fortbildung und den Dienstsport resultieren jedoch auch in Niedersachsen in der Praxis rechtskonforme aufsummierte „geplante Inanspruchnahmen“ von deutlich über 8 Stunden.

In der Folge haben sich bei den Feuerwehren bundesweit geplante Inanspruchnahmen im Umfang zwischen 10 und 12 Stunden entwickelt, die aus externer Sicht im 24h-Dienst realistisch anzunehmen sind.

Für das aktuelle Besetzungsmodell der Feuerwehr Lübeck wäre mit einer Überschreitung der 10h-Grenze im 24h-Dienst keine höhere Wirtschaftlichkeit verbunden, da sich hieraus keine 24h-Antretefunktion einsparen lässt. **Es ist aber daraus der Umkehrschluss nicht zulässig, dass die „geplante Inanspruchnahme“ somit mit maximal 41,6 % anzunehmen wäre**.

Vielmehr sind 2 Betrachtungsebenen zu unterscheiden: Der zulässige Anteil „geplanter Inanspruchnahme“ im Dienstplanrhythmus beträgt 100 / 48 * 34 = rd. 71 %.

Um überhaupt einen 24h-Dienst im Sinne der Beschäftigten zu ermöglichen, „verzichtet“ die Feuerwehr Lübeck jedoch auf die Ausnutzung der maximal möglichen geplanten Inanspruchnahme. Dies ist aus gutachterlicher Sicht auch sachgerecht.

Es ist jedoch gleichwohl möglich, eine zusätzliche Tagesdienstfunktion im Gesamtumfang von 12h vorzusehen, in denen lediglich 2h Bereitschaftsdienst ausgewiesen sind. Bezogen auf den Dienstplanrhythmus der Disponenten resultieren hieraus 365 x 24 x 6 + 250 x 12 x 1 = 55.560 Besetzungsstunden, in denen 250 x 10 x 7 + 52 x 9,5 x 6 + 63 x 9,2 x 6 = 23.942 Stunden geplanter Inanspruchnahme zu leisten sind (Die Rechnung basiert auf der wochentagsindividuellen geplanten Inanspruchnahme). Dies entspricht einer prozentualen Inanspruchnahme von 43 % bezogen auf den Dienstplanrhythmus der Disponenten und ist somit arbeitszeitrechtlich als unproblematisch zu bewerten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei dieser Betrachtung bereits „zugunsten“ der Beschäftigten davon ausgegangen wird, dass die Tischbesetztzeiten in der Leitstelle grundsätzlich Vollarbeit darstellen. Angesichts mittlerer Auslastungswerte zwischen 20 % und 30 % in den Nachtstunden, in denen der Besetzungsumfang aus der risikoabhängigen Betrachtung resultiert, erschiene ggf. bereits hier eine abweichende arbeitsrechtliche Bewertung möglich.
Die verzahnte Fahrzeugbesetzung entspricht im Gegensatz hierzu gemäß den vorgestellten Definitionen in jedem Fall einer Bereitschaftszeit.

Var. A: Grundbedarf mit 2 ELP im 24h-Dienst und 4 Tagesdienstschichten

Darstellung des Besetzungsmodells

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Montag bis Freitag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4							ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP		17	0	0	0	17
Einsatzleitplatz 3							ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP		17	0	0	0	17
Einsatzleitplatz 2	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	16	0	0	8	24
Einsatzleitplatz 1	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	5	19	0	0	24
																								Summe	79	19	24	32	154

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Samstag, Sonntag/Feiertag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3							ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP		17	0	0	0	17
Einsatzleitplatz 2	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Einsatzleitplatz 1	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	24
																								Summe	65	16	24	32	137

Var. A: Grundbedarf mit 2 ELP im 24h-Dienst und 4 Tagesdienstschichten

Darstellung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Ermittlung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Funktionsbesetzung	Funktionsbesetzung "41h"					Funktionsbesetzung "48h"				
	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)
Schichtführer						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	2	365	24	17.520
Reservedisponent						48	1	365	24	8.760
Disposition	41	1	365	17	6.205					
Disposition	41	1	250	17	4.250					
Summe	**41**	**2**	**615**	**34**	**10.455**	**48**	**4**	**1095**	**72**	**35.040**

Ermittlung der Gesamt-Jahresfunktionsstunden	41h	48h
Jahresfunktionsstunden aus Funktionsbesetzung [Std. pro Jahr]	10.455	35.040
Rufbereitschaft "Verfügerdienst" (1x Verfüger = 1 x 365d x 24h x 12,5%) [Std. pro Jahr]	-	1.095
Bedarfsabhängige Besetzung (Großveranstaltungen und Sonderlagen)	100	100
Sonderstunden (Dienstbesprechungen, arbeitsmed. Untersuchungen etc.) (je 2 % der Jahresfunktionsstunden) [Std. pro Jahr]	209	701
Gesamt-Jahresfunktionsstunden [Stunden pro Jahr]	**10.764**	**36.936**

Personalwirtschaftliche Parameter	WAZ 41	WAZ 48
Anwesenheitswochen (Disponenten) | (gewichteter Mittelwert der AnWo von Disponenten und Schichtführern)	35,5	34,9
Wochenarbeitszeit	41	48
Nettojahresleistungszeit	**1.455**	**1.676**

Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (rechnerisch) [VZÄ]	7,4	22,0
	29,4	
Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (gerundet auf 1 VZÄ) [VZÄ]	**29**	

Anmerkung: Zur Sicherstellung einer durchgängigen Funktionsbesetzung sind mindestens 8 VZÄ mit der Qualifikation „Schichtführer“ erforderlich.
Hierzu wird nicht der individuelle Funktionsbedarfsumfang berücksichtigt, sondern es erfolgt eine entsprechende Stellenwerthebung auf Basis der aggregierten Personalbedarfsbetrachtung.

Var. B: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 1 Tagesdienstschicht [WAZ 48h]

Darstellung des Besetzungsmodells

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Montag bis Freitag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4 [WAZ 48]								ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	ELP	BSZ	ELP						10	0	0	2	12
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	12	0	0	12	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	9	15	0	0	24
																								Summe	79	15	48	38	180

Var. B: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 1 Tagesdienstschicht [WAZ 48h]

Darstellung des Besetzungsmodells (Forts.)

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Samstag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	17	0	0	7	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	24
																									Summe	65	16	48	39	168

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Sonntag/Feiertag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	15	0	0	9	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	24
																									Summe	63	16	48	41	168

Var. B: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 1 Tagesdienstschicht [WAZ 48h]

Darstellung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Ermittlung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Funktionsbesetzung	Funktionsbesetzung "41h"					Funktionsbesetzung "48h"				
	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)
Schichtführer						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	3	365	24	26.280
Reservedisponent						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	1	250	12	3.000
Summe	**41**	**0**	**0**	**0**	**0**	**48**	**6**	**1345**	**84**	**46.800**

Ermittlung der Gesamt-Jahresfunktionsstunden	41h	48h
Jahresfunktionsstunden aus Funktionsbesetzung [Std. pro Jahr]	0	46.800
Rufbereitschaft "Verfügerdienst" (1x Verfüger = 1 x 365d x 24h x 12,5%) [Std. pro Jahr]	-	1.095
Bedarfsabhängige Besetzung (Großveranstaltungen und Sonderlagen)	-	200
Sonderstunden (Dienstbesprechungen, arbeitsmed. Untersuchungen etc.) (je 2 % der Jahresfunktionsstunden) [Std. pro Jahr]	-	936
Gesamt-Jahresfunktionsstunden [Stunden pro Jahr]	**0**	**49.031**

Personalwirtschaftliche Parameter	WAZ 41	WAZ 48
Anwesenheitswochen (Disponenten) | (gewichteter Mittelwert der AnWo von Disponenten und Schichtführern)	35,5	34,9
Wochenarbeitszeit	41	48
Nettojahresleistungszeit	**1.455**	**1.676**

Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (rechnerisch) [VZÄ]	0,0	29,2
	29,2	
Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (gerundet auf 1 VZÄ) [VZÄ]	**29**	

Anmerkung: Zur Sicherstellung einer durchgängigen Funktionsbesetzung sind mindestens 8 VZÄ mit der Qualifikation „Schichtführer“ erforderlich.
Hierzu wird nicht der individuelle Funktionsbedarfsumfang berücksichtigt, sondern es erfolgt eine entsprechende Stellenwerthebung auf Basis der aggregierten Personalbedarfsbetrachtung.

Var. C: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 2 Tagesdienstschichten [WAZ 41h]

Darstellung des Besetzungsmodells

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Montag bis Freitag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetz-ung	OTL	Fzg.-Besetz-ung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4 [WAZ 41]								ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP				14	0	0	0	14
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	BSZ	12	0	0	12	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	24	0	0	0	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	ELP/ OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	6	18	0	0	24
																								Summe	80	18	48	36	182

Var. B: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 1 Tagesdienstschicht [WAZ 48h] (Forts.)

Darstellung des Besetzungsmodells

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Samstag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	17	0	0	7	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	24
																								Summe	65	16	48	39	168

Besetzung	Besetzungsplan Leitstelle – Sonntag/Feiertag																								Dienstzeiten [h]				Σ
	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	ELP-Besetzung	OTL	Fzg.-Besetzung	BSZ	
Einsatzleitplatz 4																									0	0	0	0	0
Einsatzleitplatz 3 [WAZ 48]	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	15	0	0	9	24
Einsatzleitplatz 2 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Einsatzleitplatz 1 [WAZ 48]	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	ELP	20	0	0	4	24
Verzahnung weitere Ausrückefunktion	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Führungsassistent ELW	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	FZG	0	0	24	0	24
Bereitschaftsfunktion ad-hoc Nachverstärkung	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	BSZ	0	0	0	24	24
OTL / Schichtführer	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	ELP	ELP	ELP	ELP	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	OTL	8	16	0	0	24
																								Summe	63	16	48	41	168

Var. C: Grundbedarf mit 3 ELP im 24h-Dienst und 2 Tagesdienstschichten [WAZ 41h]

Darstellung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Ermittlung des Personalbedarfs zur Funktionsbesetzung

Funktionsbesetzung	Funktionsbesetzung "41h"					Funktionsbesetzung "48h"				
	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)	WAZ	# Funktionen	Tage [d] (pro Jahr)	Stunden [h] (pro Tag)	Summe [h] (pro Jahr)
Schichtführer						48	1	365	24	8.760
Disposition						48	3	365	24	26.280
Reservedisponent						48	1	365	24	8.760
Disposition	41	1	250	14	3.500					
Summe	**41**	**1**	**250**	**14**	**3.500**	**48**	**5**	**1095**	**72**	**43.800**

Ermittlung der Gesamt-Jahresfunktionsstunden	41h	48h
Jahresfunktionsstunden aus Funktionsbesetzung [Std. pro Jahr]	3.500	43.800
Rufbereitschaft "Verfügerdienst" (1x Verfüger = 1 x 365d x 24h x 12,5%) [Std. pro Jahr]	-	1.095
Bedarfsabhängige Besetzung (Großveranstaltungen und Sonderlagen)	100	100
Sonderstunden (Dienstbesprechungen, arbeitsmed. Untersuchungen etc.) (je 2 % der Jahresfunktionsstunden) [Std. pro Jahr]	70	876
Gesamt-Jahresfunktionsstunden [Stunden pro Jahr]	**3.670**	**45.871**

Personalwirtschaftliche Parameter	WAZ 41	WAZ 48
Anwesenheitswochen (Disponenten) | (gewichteter Mittelwert der AnWo von Disponenten und Schichtführern)	35,5	34,9
Wochenarbeitszeit	41	48
Nettojahresleistungszeit	**1.455**	**1.676**

Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (rechnerisch) [VZÄ]	2,5	27,4
	29,9	
Personalbedarf "Funktionsbesetzung" GESAMT (gerundet auf 1 VZÄ) [VZÄ]	**30**	

Anmerkung: Zur Sicherstellung einer durchgängigen Funktionsbesetzung sind mindestens 8 VZÄ mit der Qualifikation „Schichtführer“ erforderlich.
Hierzu wird nicht der individuelle Funktionsbedarfsumfang berücksichtigt, sondern es erfolgt eine entsprechende Stellenwerthebung auf Basis der aggregierten Personalbedarfsbetrachtung.

LUELF & RINKE Sicherheitsberatung GmbH

Bismarckstraße 29
41747 Viersen

Tel: 02162-43 69 4 0
Fax: 02162-43 69 4 99

E-Mail: info@luelf-rinke.de
Internet: www.luelf-rinke-sicherheitsberatung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10025
öffentlich

Lübeck, 27.04.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Nicole Rowe (E-Mail: nicole.rowe@luebeck.de Telefon: 122-6154)

129. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof - abschließender Beschluss Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof - Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.05.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.05.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
17.05.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die während der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Entwurf des Bebauungsplanes 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof – abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlichen Belange hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck geprüft und in die Abwägung eingestellt. Gleiches gilt für die Stellungnahmen aus vorangehenden Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 und 4 BauGB, soweit sie für die Abwägungsentscheidung zu den Bauleitplänen noch von Belang sind.
   Der Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 1) gebilligt.
   Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von diesem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

2. Die 129. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) beschlossen.
   Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) gebilligt.

3. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Änderung des Flächennutzungsplanes dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 6 Abs. 1 BauGB zur Genehmigung vorzulegen.

4. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung wird der Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof – in der vorliegenden Fassung (Anlage 4) als Satzung beschlossen.
Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 7) gebilligt.

5. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Erteilung der Genehmigung der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 6 Abs. 5 BauGB sowie den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	keine Bedenken
2.530 Gesundheitsamt	keine Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	keine Bedenken
3.370 Feuerwehr	keine Bedenken
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	keine grundsätzlichen Bedenken (zur Behandlung der Stellungnahme siehe Anlage 1)
3.700 Entsorgungsbetriebe	keine grundsätzlichen Bedenken (Anlage 1)
4.041 Fachbereichsdienste Fachbereich 4	Forderungen formuliert (Anlage 1)
4.401 Schule und Sport	keine Bedenken
5.660 Stadtgrün und Verkehr	keine grundsätzlichen Bedenken (Anlage 1)

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen nach § 3 BauGB beteiligt. Eine darüber hinausgehende besondere Beteiligung gemäß § 47 f GO wurde dabei nicht durchgeführt, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitpläne nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:

BauGB

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein (zu den mittelbaren finanziellen Aus-

	☐ wirkungen siehe Pkt. 9.2 der Begründung)
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☐ Nein ☒ Ja – Begründung: Die Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Klima sowie vorgesehene Maßnahmen zum Klimaschutz werden in der Begründung zum B-Plan dargelegt (siehe Umweltbericht, Kap. 6.5.1).
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Siehe Anlagen 3 und 7

Anlagen:

1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
2 129. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss (einschließlich Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan)
3 Begründung zur 129. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
4 Bebauungsplan 03.50.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
5 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
6 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
7 Begründung zum Bebauungsplan 03.50.00, Fassung zum Satzungsbeschluss

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1

Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehem. Güterbahnhof - und dazugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes

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

Stand: 26.04.2021

Allgemeine Vorbemerkungen:

Der vorliegende Prüf- und Abwägungsbericht ist nach den durchgeführten Beteiligungsschritten gegliedert. Im Einzelnen beinhaltet er die Prüfung und ggf. Abwägung der Stellungnahmen und Einwendungen aus folgenden Beteiligungsschritten:

Teil A: Planänderungen nach der öffentlichen Auslegung

Teil B: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Öffentliche Auslegung)

Teil C: Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (parallel zur Öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

Teil D: Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (Frühzeitige Behördenbeteiligung parallel zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB)

Teil E: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung)

Zu Teil A: Nach Prüfung aller eingegangenen Stellungnahmen ist der Bebauungsplanentwurf in Teilen geändert und / oder ergänzt worden. Die Grundzüge der Planung werden dabei nicht berührt.

Zu Teil B: Die Entwürfe der Bauleitpläne mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 13.01.2021 bis einschließlich 12.02.2021 öffentlich ausgelegen Es gingen während der Beteiligungsfrist 11 Stellungnahmen ein. Im Folgenden werden die schriftlich vorgebrachten Anregungen ausgewertet.

Zu Teil C: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2021 über die öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum jeweiligen Planentwurf bis einschließlich 12.02.2021 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 69 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) sowie 6 anerkannte Naturschutzverbände beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der Beteiligung sind insgesamt 31 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung bzw. dem beauftragten Planungsbüro eingegangen. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Zu Teilen D und E: In den Teilen D und E werden all jene Stellungnahmen aus den vor der öffentlichen Auslegung durchgeführten Beteiligungsverfahren aufgeführt. Die Teile D und E stimmen mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 07.10.2020 Teil A und B überein.

Zu Teil D: Im Rahmen der Behördenbeteiligung (04.02. – 06.03.2020) nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden insgesamt 69 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) sowie 6 anerkannte Naturschutzverbände beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der Beteiligung sind insgesamt 40 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung bzw. dem beauftragten Planungsbüro eingegangen.

Zu Teil E:
Am 20.03.2018 fand in der Aula des Carl-Jacob-Burckhardt Gymnasium eine Informationsveranstaltung statt, an der ca. 25 Bürger:innen teilnahmen. Des Weiteren wurde die Planung im Foyer des Fachbereichs Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck vom 19.03.2018 bis einschließlich 30.03.2018 ausgehängt. Es gingen während der Beteiligungsfrist 6 schriftliche Stellungnahmen mit Anregungen zum städtebaulichen Entwurf ein. Im Folgenden werden sowohl die während der Informationsveranstaltung als auch die schriftlich vorgebrachten Anregungen ausgewertet. Die Anregungen und Fragen der Informationsveranstaltung werden thematisch geordnet aufgeführt.

Aufgestellt Lübeck, den 22.04.2021
Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. 5.610.4 / Ro
in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB

Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehem. Güterbahnhof - und dazugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangen Stellungnahmen
Stand: 26.04.2021

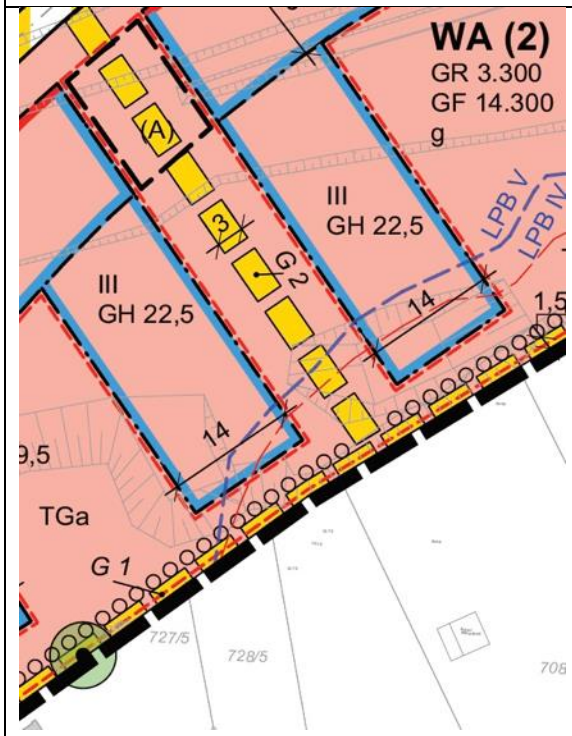
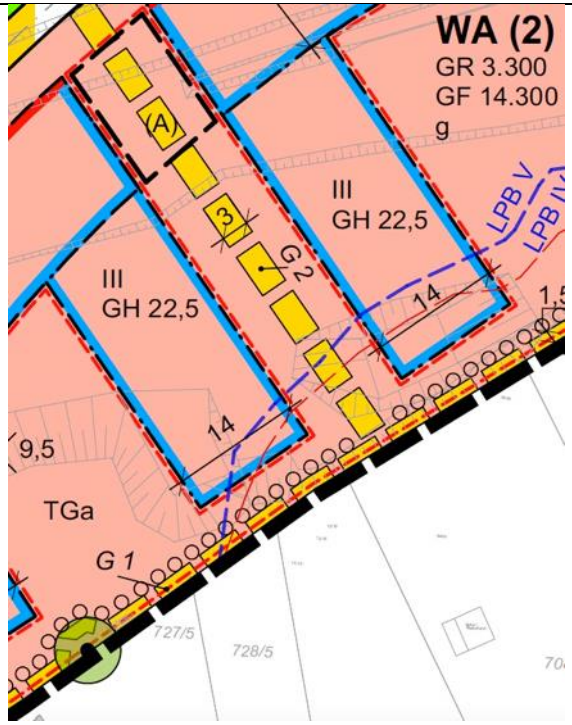
Teil A: Planänderungen nach der öffentlichen Auslegung

Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird verwiesen.

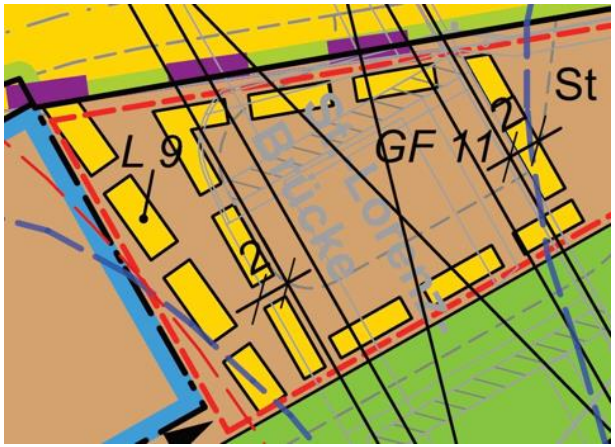
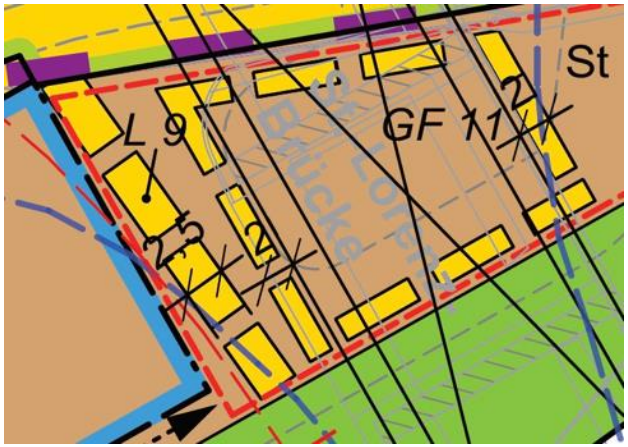
1. Anpassung der Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Textliche Festsetzung Nr. 10.2 Der flächige Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha und wird über die Kompensations(pool)flächen mit 0,26 ha über „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) und mit 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, sowie in über 3,46 ha in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) erfüllt.	Textliche Festsetzung Nr. 10.2 Der flächige Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha und wird über die Kompensations-(pool)flächen mit **0,40 ha** über „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) ~~und mit 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5)~~ in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten ~~sowie in~~ **und** über 3,46 ha in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) erfüllt.	**Begründung:** Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen wurde angepasst. Es handelt sich um einen Entfall der Inanspruchnahme der Ausgleichsflächen im Kompensationspool „An der Grienau“ der Hansestadt Lübeck und eine dadurch entstehende geringfügige Erhöhung der Ausgleichsflächen innerhalb des Kompensationspools „Neue Koppel“ der Hansestadt Lübeck. Der Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha. Die Aufteilung des Ausgleichsbedarf wird wie folgt angepasst: Der Ausgleich erfolgt weiterhin überwiegend über die 3,46 ha große Fläche in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg).

		Der bisherige Anteil von 0,26 ha über die Ausgleichsfläche „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten wird auf 0,4 ha erhöht. Die 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten entfallen. Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen wird entsprechend auf der Planzeichnung sowie in der Begründung und im Umweltbericht angepasst. **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Da es sich lediglich um die Änderung der Zuordnung innerhalb von Kompensationspool-flächen der Hansestadt Lübeck handelt und die Gesamtgröße der Ausgleichsfläche sich nicht ändert, ist davon auszugehen, dass keine externe Betroffenheit vorliegt.
2. Entfall der Umsiedlung der Beißschrecke		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
<u>Textliche Festsetzung Nr. 10.3</u> Es ist eine Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke aus dem Plangebiet auf eine für die Art geeignete trockene und wenig bewachsene	<u>Textliche Festsetzung 10.3 entfällt.</u>	**Begründung:** Die im Plangebiet vermutete Beißschrecke konnte nicht umgesiedelt werden, da diese an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage im Plangebiet vorgefunden wurde.

Fläche vorzusehen. Die Umsiedlung erfolgt auf eine nachweislich geeignete Ausgleichsfläche der Lübeck Port Authority auf dem Flurstück 1/4 der Flur 7 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten der Hansestadt Lübeck. Die Umsetzung der Maßnahme hat vor der Baufeldfreimachung zu erfolgen.		Die Ausgleichsmaßnahme zur Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke entfällt entsprechend. Der Textteil der Planzeichnung, die Begründung und der Umweltbericht wurden angepasst. (vgl. Teil C, Nr. 8.2) **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Die untere Naturschutzbehörde (Bereich Umwelt-, Naturschutz- und Verbraucherschutz der Stadt Lübeck) hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB in ihrem Schreiben vom 11.02.2021 bestätigt, dass die Umsiedlung der Beißschrecke nicht erfolgte, da diese an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde. Eine erneute Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde wurde somit nicht erforderlich.

3. Öffentliches Gehrecht		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
		**Begründung:** Das Gehrecht im WA (2) wurde redaktionell so angepasst, dass es wie das Gehrecht im WA (5) um den Stamm der zum Erhalt festgesetzten Bäume herum geführt wird. **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Die Änderung erfolgt somit klarstellend, da das Gehrecht nicht unmittelbar über den Stamm des zum Erhalt festgesetzten Baums verlaufen kann. An den Zielen der Planung zum Erhalt des Bestandsbaums und der Sicherung eines Wegerechts wird festgehalten.

4. Leitungsrecht L 9

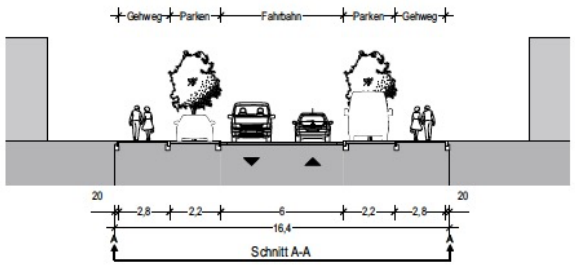
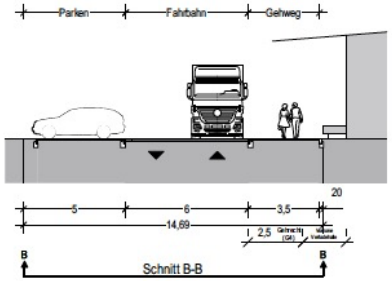
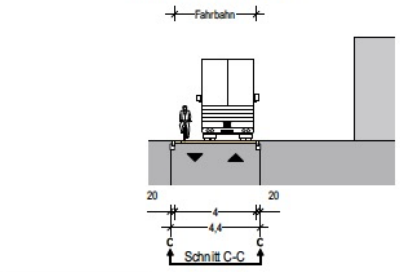
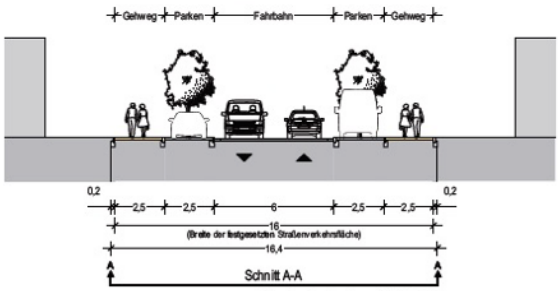
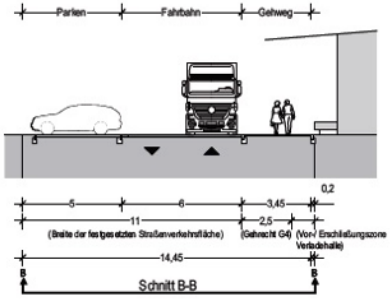
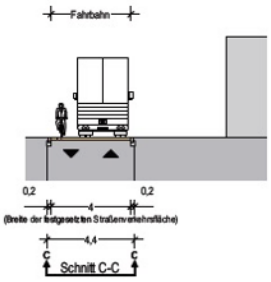
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren	Begründung der Änderung und Betroffenheit
	**Zu aktualisieren bei Anpassung GF 11** 	**Begründung:** Das Leitungsrecht L 9 wurde von 2 m auf 2,5 m verbreitert und vermaßt, da in der zugrunde liegenden Dienstbarkeit ein Nutzungsrecht zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers mit 2,5 m eingetragen ist. **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden. Die Änderung erfolgt somit redaktionell und klarstellend und wird an die bestehende Dienstbarkeit angepasst.

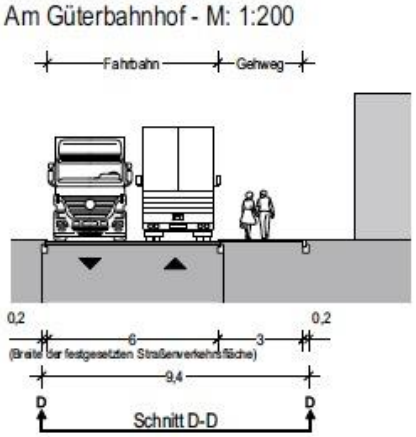
5. Festsetzung Nr. 1.10

Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren	Begründung der Änderung und Betroffenheit
Textliche Festsetzung 1.10 Im Gebiet (MU 2) ist innerhalb der mit "EFGHE" bezeichneten Fläche nur eine Kindertagesstätte (Kita) zulässig. Hiervon kann abgewichen werden, wenn auf einer anderen Teilfläche innerhalb des Plangebietes eine Kita errichtet wurde.	**Textliche Festsetzung 1.10** Im Gebiet (MU 2) ist innerhalb der mit "EFGHE" bezeichneten Fläche nur eine Kindertagesstätte (Kita) zulässig. Hiervon kann abgewichen werden, wenn **innerhalb der mit "EFGHE“ bezeichneten Fläche oder** auf einer anderen Teilfläche innerhalb des Plangebietes eine Kita errichtet wurde.	**Begründung:** Die textliche Festsetzung wird klarstellend ergänzt, an dem Planungsziel wird festgehalten. Mit der Festsetzung soll die durchmischte Nutzung des Urbanen Gebiets zusätzlich planungsrechtlich abgesichert und eine Monostruktur in der Konversion der Verladehallen verhindert werden. Sollte der Flächenbedarf der Kita geringer ausfallen als die mit „EFGHE“ bezeichnete Fläche, soll mit der

		Ergänzung der Festsetzung ein ungewollter Leerstand der übrigen Fläche verhindert werden. Klarstellend wird somit ergänzt, dass von Satz 1 der Festsetzung nicht nur abgewichen werden kann, wenn eine Kita auf einer anderen Teilfläche innerhalb des Plangebietes errichtet wurde, sondern auch, wenn die Kita vollständig innerhalb der mit „EFGHE“ bezeichneten Fläche umgesetzt wurde und eine Restfläche für eine andere Nutzung zur Verfügung steht. **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.
6. Textliche Festsetzung Nr. 8.1		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Textliche Festsetzung Nr. 8.1 Bei mehr als fünf Stellplätzen sind Stellplatzanlagen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangenen sechs Stellplätzen ein standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 8,0 m^2 großen Baumscheibe und mit mindestens 12 m^3 Wurzelraum auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.	**Textliche Festsetzung Nr. 8.1** Bei mehr als fünf Stellplätzen sind Stellplatzanlagen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangenen sechs Stellplätzen ein standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 8,0 m^2 großen **offenen** Baumscheibe und mit mindestens 12 m^3 Wurzelraum auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.	**Begründung:** Die textliche Festsetzung wird redaktionell und klarstellend ergänzt. **Betroffenheit:** Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

7. Schnittzeichnungen

Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren	Begründung der Änderung und Betroffenheit
DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER Töpferweg - M: 1:200  Verladestraße - M: 1:200  Planweg A - M: 1:200  	DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER Töpferweg - M: 1:200  Verladestraße - M: 1:200  Planweg A - M: 1:200  	**Begründung:** Die Darstellung ohne Normcharakter (Schnittzeichnungen) wurde redaktionell und klarstellend angepasst. In den Schnittzeichnungen wurde jeweils der Bezug zur Breite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche ergänzt. Bei dem Schnitt A – A wurde gemäß der aktuellen Straßenplanung beidseitig die Gehwegbreite von 2,8 m auf 2,5 m reduziert und die Breite des Längsparkerstreifens entsprechend von 2,2 m auf 2,5 m angepasst. Im Schnitt B – B wurde gemäß der aktuellen Straßenplanung die Gehwegbreite von 3,5 m auf 3,45 m angepasst. Die Gesamtbreite wurde von 14,69 m auf 14,45 m (5 m Parkstreifen, 6 m Fahrbahn und 3,45 m Fußweg/Vor- und Erschließungszone Verladehalle) angepasst. Der Schnitt D – D für die Straße „Am Güterbahnhof“ wurde ergänzt. **Betroffenheit:** Da es sich um redaktionelle und klarstellende Anpassungen von Darstellungen ohne Normcharakter handelt, haben die Änderungen keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S.

		des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.
8. Hinweis D) Bodenbelastung		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Hinweis D) Bodenbelastungen Aufgrund der langjährigen Nutzung als Güterbahnhof liegt im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine gewisse Grundbelastung der Auffüllungshorizonte mit PAK bzw. MKW vor. Außerdem gibt es eine diffuse Beeinträchtigung des Bodens (künstliche Auffüllung / Geogen) durch bahntypische Herbizidwirkstoffe (i.B. Ethidimuron) aus der Vegetationskontrolle. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden – Mensch kann diesbezüglich für die geplante Nutzung (Wohngebiet) ausgeschlossen werden. In den Freianlagen ist eine unbelastete und vegetationstechnisch geeignete Bodenschicht in geeigneter Mächtigkeit gemäß Sanierungsplan aufzubrin-	**Hinweis D) Bodenbelastungen** Aufgrund der langjährigen Nutzung als Güterbahnhof liegt im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine gewisse Grundbelastung der Auffüllungshorizonte mit PAK bzw. MKW vor. Außerdem gibt es eine diffuse Beeinträchtigung des Bodens (künstliche Auffüllung / Geogen) durch bahntypische Herbizidwirkstoffe (i.B. Ethidimuron) aus der Vegetationskontrolle. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden – Mensch kann diesbezüglich für die geplante Nutzung (Wohngebiet) ausgeschlossen werden. In den Freianlagen ist eine unbelastete und vegetationstechnisch geeignete Bodenschicht in geeigneter Mächtigkeit gemäß Sanierungsplan aufzubrin-	**Begründung:** Die untere Bodenschutzbehörde hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB in ihrem Schreiben vom 19.02.2021 um entsprechende Ergänzung des Hinweises gebeten. **Betroffenheit:** Die Ergänzung von Hinweisen hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

gen. Bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht ist im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen.	gen. Bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht ist im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen. **Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.**	
9. Hinweis E) Grundwasserbelastung		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Hinweis E) Grundwasserbelastung Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer schädlichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide. Diese Beeinträchtigung wird mittels eines Grundwasser-Monitorings überwacht. Etwaige Grundwasserentnahmen/-nutzungen sind im Einzelfall mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen.	**Hinweis E) Grundwasserbelastung** Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer schädlichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide. ~~Diese Beeinträchtigung wird mittels eines Grundwasser-Monitorings überwacht.~~ **Die festgestellten Konzentrationen stehen den Anforderungen gem. §1 (6) Nr. 1 BauGB an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entgegen.** Etwaige Grundwasserentnahmen/-nutzungen sind im Einzelfall mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen. **Das Sammeln und zielgerichtete Einleiten von Niederschlagswasser von befestigten Flächen in das Grundwasser mittels Versickerung ist nicht genehmigungsfähig. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall von der zuständigen unteren Wasserbehörde zugelassen werden. Die Nutzung von Gartenbrunnen ist nicht genehmigungsfähig.**	**Begründung:** Die untere Bodenschutzbehörde hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB in ihrem Schreiben vom 19.02.2021 um Ergänzung des Hinweises gebeten. Die genaue Formulierung wurde im Anschluss an die Trägerbeteiligung noch einmal überarbeitet und per E-Mail vom 13.04.2021 durch die untere Wasserbehörde bestätigt. **Betroffenheit:** Die Ergänzung von Hinweisen hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

10. Hinweis F) Grundstücksentwässerung		
Fassung zur Beteiligung (gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB)	**Fassung zum Satzungsbeschluss: Änderungen und Anpassungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren**	**Begründung der Änderung und Betroffenheit**
Hinweis F) Grundstücksentwässerung Für die Entwässerung privater Grundstücke ist durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Darüber hinaus auf den Grundstücken anfallendes Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken zurückzuhalten. Für das 30-jährige Regenereignis ist im Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis für das Grundstück zu führen. Der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet ist auf 40 l/s zu drosseln. Das Ableiten von Drainagewasser ist nicht möglich. Die Notwasserwege dienen der Ableitung des bei Starkregen (100-jährig) anfallenden Niederschlagswassers.	**Hinweis F) Grundstücksentwässerung** Für die Entwässerung privater Grundstücke ist durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von **9,8** l/(s*ha) vorgegeben. Darüber hinaus auf den Grundstücken anfallendes Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken zurückzuhalten. Für das 30-jährige Regenereignis ist im Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis für das Grundstück zu führen. Der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet ist auf 40 l/s zu drosseln. Das Ableiten von Drainagewasser ist nicht möglich. Die Notwasserwege dienen der Ableitung des bei Starkregen (100-jährig) anfallenden Niederschlagswassers.	**Begründung:** In der Berechnung der flächenbezogenen Regenabflussspende (l/s*ha) wurden nach Auslegung der Fassung zur Beteiligung maßgebliche Fehler entdeckt. Diese führten bei unveränderten planerischen Grundlagen und in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben der Hansestadt Lübeck zur vorgenommenen Korrektur. **Betroffenheit:** Die Ergänzung von Hinweisen hat keine Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung i.S. des § 4a BauGB. Eine inhaltliche Änderung der Planungsziele ist hiermit nicht verbunden.

Darüber hinaus wurden redaktionelle Ergänzungen und Korrekturen in der Begründung zum Bebauungsplan und zur Flächennutzungsplanänderung sowie den dazugehörigen Umweltberichten vorgenommen.

Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehem. Güterbahnhof und dazugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangen
Stand: 26.04.2021

Teil B: Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Vorbemerkung: Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gingen insgesamt 11 Stellungnahmen von Anwohnern, Bauherren oder sonstigen Bürgerinnen und Bürgern mit abwägungsrelevanten Inhalten beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt nachfolgend einwenderbezogen. Die Einwender wurden anonymisiert (Buchstabenkürzel).
Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird ergänzend verwiesen.

Inhalt der Stellungnahme	**Prüfung und Abwägung**	**Ergebnis**
Nr. 1 Einwender:in A (Schreiben vom 12.02.2021)		
Ausweisung mehrgeschossiger Stellplatzmöglichkeiten im GEe(2) Mit Grundstückskaufvertrag vom 16.12.2020 ([redacted] des Notars [redacted]) hat die [redacted]. das Grundstück eingetragen im Grundbuch von Lübeck beim Amtsgericht Lübeck, Flurstücke [redacted] ("Grundstück") erworben. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht für das Grundstück zur Art der baulichen Nutzung die Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet vor, mit der weiteren Einschränkung, dass nur Stellplätze zulässig sind. Hochbauten sind nicht zulässig, die Stellplätze müssen also ebenerdig angelegt werden. Bislang befinden sich auf dem von uns erworbenen Grundstück insgesamt ca. 260 Stellplätze (ebenerdig), die von der DB BahnPark GmbH genutzt werden. Durch die Errichtung des Hotels im östlichen Bereich des von uns erworbenen Grundstücks entfallen ca. 180 Stellplätze, es verbleiben also nur noch ca. 80 Stellplätze für die Nutzung durch die DB	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.* Die Hinweise zu den Eigentumsverhältnissen werden zur Kenntnis genommen. Der Bedarf an den genannten weiteren Stellplätzen ergibt sich nicht aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren, sondern aus den entfallenden Stellplätzen durch den Hotelneubau. Der Hotelneubau wurde auf Grundlage des § 34 BauGB genehmigt. Da städtische Liegenschaften hierfür neu geordnet wurden, wurde vorangehend ein Grundstückstausch-Vertrag geschlossen. Darüber hinaus wurde ein parallel ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, wel-	Nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
BahnPark GmbH. Der tatsächliche Bedarf ist also deutlich größer als die verbleibenden Stellplätze. Vor dem Hintergrund dieses Stellplatzbedarfs erscheint uns die Beschränkung auf ebenerdige Stellplatzanlagen nicht sinnvoll. Vielmehr sollten Stellplätze auch in einer oberirdischen Parkpalette bzw. Parkgarage zugelassen werden können, um auch die an anderer Stelle entfallenden Stellplätze zukünftig unterbringen zu können.	cher u.a. Regelungen zur Umsetzung eines Fernbusbahnhofes umfasst. Die Stadt hat sich im Zuge der Vertragsverhandlungen zur Berücksichtigung der Ziele des Naherholungskonzepts „Grünzug rund um St. Lorenz Süd“ zum Landschaftsplan ohne Erfolg bemüht, die in Rede stehende Stellplatzanlage als Grünfläche überplanen zu können, jedoch zumindest einzuhecken und mit Bäumen zu bepflanzen. Dass im Zuge der Hotelplanung Stellplätze verloren gehen, war dem Entwickler von Anfang an bewusst. Da die Deutsche Bahn, die hier ebenfalls im Aufstellungsverfahren beteiligt worden ist, die Fläche bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt hat und keine weiteren Stellplatzbedarfe angemeldet hat, ist hier kein Änderungsbedarf erkennbar. Da auch in Zukunft auf dem in Rede stehenden Grundstück die Stellplätze bestehen bleiben, entsteht durch die Festsetzung eines ebenerdigen Stellplatzangebotes dem Eigentümer kein Nachteil gegenüber dem Bestand.	
Eine entsprechende Änderung der Festsetzungen würde den städtebaulichen Vorstellungen der Hansestadt Lübeck unseres Erachtens nicht widersprechen. Soweit aus der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans ersichtlich, dient die derzeit vorgesehene Festsetzung ebenerdiger Stellplätze der Sicherung des Bestands, weil eine anderweitige Nutzung des Grundstücks nicht geplant sei. Wie ausgeführt, besteht allerdings zukünftig – doch – ein höherer Stellplatzzahlbedarf als im Bestand derzeit vorhanden. Es sprechen nach unserer Überzeugung keine städtebaulichen Gründe dagegen, im Bereich dieses Grundstücks eine Parkpalette bzw. eine	Die Stadt hat (wie oben aufgeführt) für das in Rede stehende Grundstück eine anderweitige Nutzung, nämlich die einer öffentlichen Grünfläche verfolgt. Da hierzu keine Einigung mit dem Eigentümer möglich war und eine Überplanung (ohne Einigung) einen Eingriff in ausgeübte Nutzung beinhaltet und damit entschädigungspflichtig ist, hat die Hansestadt Lübeck die ausgeübte Nutzung entsprechend planungsrechtlich gesichert. Auch nach derzeitigem Planungs- und Untersuchungsstand kann eine Festsetzung nur bestandssichernd erfol-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Parkgarage zuzulassen, zumindest bis zu einer konkret festzusetzenden maximalen Gebäudehöhe. Eine Bebauung des Grundstücks mit Hochbauten kann den Stellplatzbedarf auf geringerer Grundfläche decken und darüber hinaus ggf. auch positive städtebauliche Wirkungen haben, nämlich eine Abschirmung von Verkehrslärmemissionen der nördlich angrenzenden umfangreichen Bahnanlagen z.B. durch Einsatz entsprechend wirksamer schallabsorbierender Fassadenelemente erreichen. Die Festsetzung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts im Bereich unseres Grundstücks steht der Errichtung von oberirdischen Parkgaragen nicht entgegen. Diese Fläche kann von Bebauung freigehalten oder auch überbaut werden, ohne dass die Nutzung des dinglich gesicherten Bereichs eingeschränkt wird. Wir schlagen deshalb vor, die bislang vorgesehene Festsetzung „St“ zu ändern und für unser Grundstück die Festsetzung „StG“ aufzunehmen, um auch oberirdische Garagengeschosse zu ermöglichen. Sollte es die Hansestadt Lübeck für erforderlich halten, auch die überbaubare Grundstücksfläche und eine maximale Höhe eines Garagengebäudes festzusetzen, wären diese Festsetzungen ebenfalls zu ergänzen.	gen. Die Festsetzung einer Bebauung, z.B. mit einer Parkpalette, würde weitergehende Untersuchungen (z.B. Lärm- und Lichtemissionen, Verkehrszunahme, Altlasten) erforderlich machen. Zudem erfordert die sensible Eingangssituation in das Gebiet eine konkrete Planung des Vorhabens, aus der u.a. zwingende Festsetzungen zur Ausbildung einer Raumkante oder andere Gestaltungsvorgaben abgeleitet werden können.	
Wir sind uns darüber bewusst, dass die Anpassung des Entwurfs des Bebauungsplans eine erneute öffentliche Auslegung erforderlich machen könnte. Vor diesem Hintergrund käme eine Anpassung des Entwurfs des Bebauungsplans, wie vorgeschlagen, wohl insbesondere dann in Betracht, wenn der Entwurf des Bebauungsplans auch aus anderen Gründen zu ändern und daher ohnehin nochmals auszulegen wäre. Sollte dies nicht der Fall sein, schlagen wir zumindest folgende Änderung der Begründung des Bebauungsplans vor:	Die Anpassung des Entwurfs und die daraus resultierenden Untersuchungen würden im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans zu einer nicht zu vertretenden Verzögerung der beabsichtigten Gesamtentwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs führen, sodass an der bestandssichernden Festsetzung festgehalten wird, zumal der Bedarf an weiteren Stellplätzen sich nicht aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren, sondern aus den entfallenden Stellplätzen durch den Hotelneubau ergibt.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Festsetzung (nur) ebenerdiger Stellplätze im Bereich unseres Grundstücks stellt nach unserer Überzeugung keinen Grundzug der Planung der Hansestadt Lübeck dar. Für eine dauerhafte Freihaltung dieses Grundstücks von Hochbauten wären angesichts der Lage des Grundstücks, das an allen Seiten an Verkehrsanlagen grenzt (im Westen sogar an eine Brücke und im Norden an großflächige Gleisanlagen der Bahn), zumindest keine Gründe erkennbar. Wir bitten daher, in der Begründung zum Bebauungsplan ausdrücklich klarzustellen, dass die Festsetzung (nur) ebenerdiger Stellplätze keinen Grundzug der Planung darstellt, sondern die aktuelle Nutzung des Grundstücks aufnimmt. Gegebenenfalls kann zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass von konkreten Festsetzungen zur Zulässigkeit einer Parkpalette bzw. Parkgarage mangels entsprechender Planungen des Grundstückseigentümers abgesehen wurde, eine Errichtung solcher Anlagen im Wege der Befreiung aber nicht ausgeschlossen werden soll. Diese Änderung könnte die Erteilung einer Befreiung von der derzeitigen Festsetzung des Bebauungsplans in einem späteren Baugenehmigungsverfahren erleichtern. Gleichzeitig bliebe der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Ermessensausübung Raum für die für erforderlich gehaltene Steuerung, z.B. der Größe der Anlage. Den von der DB BahnPark GmbH zukünftig ggf. noch zu konkretisierenden Nutzungswünschen könnte dadurch aber flexibel Rechnung getragen werden. Eine solche Anpassung der Begründung würde eine erneute Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans nicht erfordern. Wir sind bereits in enger Abstimmung mit der DB BahnPark GmbH, die ein hohes Interesse an der Nutzung des Grundstücks für Stellplätze geäußert hat. Anbei senden wir Ihnen, zur Information, ein entsprechendes Schreiben der DB BahnPark GmbH, in dem der Bedarf für die Errichtung von Stellplätzen nochmals ausdrücklich erläutert wird. Darüber hinaus	In der Begründung wird bereits dargelegt, dass das GEe (2) weiterhin durch eine ebenerdige gewerbliche Stellplatzanlage genutzt werden und damit dem ruhenden Verkehr dienen soll. Die Festsetzung von Höhe und Geschossanzahl baulicher Anlagen stellt aufgrund der damit verbundenen baulichen Dimensionen regelmäßig ein Grundzug der Planung dar. Der Anregung kann allein schon planungsrechtlich nicht gefolgt werden. Auch im Hinblick auf die gegenüberliegende Wohnbebauung am Schützenhof bedarf eine hochbauliche Planung einer vorangehenden Beteiligung und damit eines Bebauungsplanverfahrens. Sofern zwischen der Stadt Lübeck und dem Vorhabenträger Konsens über die Ausgestaltung des Vorhabens erzielt wird, könnte ggf. das zur Realisierung des Vorhabens erforderliche Planrecht durch ein gesondertes Bebauungsplanverfahren mit den erforderlichen Gutachten geschaffen werden. Die DB hat beide für den Bahnverkehr genutzten Stellplatzflächen als nicht mehr bahnbetriebsnotwendige Flächen vor vielen Jahren an die bahneigene Gesellschaft Vivico	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
wird seitens der DB BahnPark GmbH auch die Bereitschaft zum Betrieb und zum Invest in eine Parkpalette angezeigt. Angesichts weiterer positiver Immobilienentwicklungen im Nahbereich des Hauptbahnhofs (Grundsanierung des ehem. Hotels Schweizer Hof zum NIU Rig Hotel Lübeck, Bau des Ärztehauses am ZOB, bevorstehender Neubau des Hypoport-Campus für die Dr. Klein Privatkunden AG sowie des Intercity Hotels Lübeck durch die GBI AG) können wir auf diesem Wege in Kooperation mit der DB BahnPark GmbH und der Hansestadt Lübeck möglicherweise eine absehbare Knappheit von Stellplätzen vermeiden.	überführt. Der Flächenbestand von Vivico wurde 2007 an einen privaten Eigentümer verkauft. Vor diesem Hintergrund und da die Bahn sich diesbezüglich als Träger öffentlicher Belange im Verfahren hierzu nicht weiter geäußert hat, kann dem Belang nicht gefolgt werden. Wenn der DB an einem Erhalt bzw. einer Ausweitung der Stellplätze gelegen wäre, hätte sie 2007 vom Verkauf absehen oder die Flächen nicht freistellen können. Die Stadt hat seinerzeit gegenüber der bahneigenen Gesellschaft Vivico angeregt, am Standort des aktuellen Hotelprojekts ein Parkhaus für P&R-Kunden zu errichten, diesem Vorschlag wurde nicht gefolgt. Das Parkhaus wäre dort, aufgrund der Nähe zum Bahnhofgebäude gut verortet. Die nun ins weitere Interesse der Verwertung gerückte Fläche wird für eine Intensivierung der P&R-Nutzung städtebaulich als wesentlich ungeeigneter bewertet. Die Ausführungen in der Anlage werden zur Kenntnis genommen.	
Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird in der Stadt Lübeck auch zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Mit Blick auf die angestrebte Zukunftsfähigkeit wird der Bahnhof Lübeck Hbf und dessen unmittelbares Umfeld aufgewertet. Der Bahnhof zeich-	Der Einwender ist Mieter der in Rede stehenden Fläche. Da die derzeitige Nutzung der Fläche den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht wiederspricht und die genannten Stellplätze durch ein Vorhaben außerhalb des Plangebietes entfallen, wird dem vorgetragenen Belang nicht entsprochen und das Interesse an weiteren Stellplätzen im	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
net sich derzeit durch seine hohen Umsteigefrequenzen aus. Er ist zudem ein relevanter Start- und Zielbahnhof für den Pendlerverkehr und ein regionaler Hub – auch für das Areal „Beim Retteich“. Neue Planungen seitens der Stadt und Ihnen als Investor sehen u.a. einen Hotelneubau vor, welcher mit einem Wegfall von Stellplätzen einhergeht. Die aktuell vorhandenen 260 Stellplätze im gesamten Bereich werden durch die DB BahnPark GmbH bewirtschaftet. Die DB BahnPark GmbH möchten sich hiermit ausdrücklich für einen Erhalt der nach dem Hotelneubau verbleibenden Stellplätze im Areal „Beim Retteich“ aussprechen. Dieser Erhalt und die ggf. spätere Erweiterung der verbleibenden Stellplätze stellen einen wichtigen Beitrag zum auf Nachhaltigkeit und ökologischer, ökonomischer und sozialer Verantwortung gerichteten Bekenntnis der Deutschen Bahn dar. Selbstverständlich ist auch die DB BahnPark GmbH bereit, in eine spätere Stellplatzerweiterung (z.B. für eine Parkpalette) unter bestimmten Voraussetzungen zu investieren. Stellplätze sollen erhalten und – sofern geboten – später erweitert werden. die DB BahnPark würde somit weiterhin als Betreiber und später ggf. als Investor auftreten. Bezogen auf den Standort Lübeck möchten wir gemeinsam mit der Stadt Lübeck und den Investoren ein abgestimmtes Bewirtschaftungskonzept für das Areal „Beim Retteich“ umsetzen. Optimales Parken am Bahnhof bedeutet reibungslose Mobilität. So wird der innerstädtische Individualverkehr entlastet, was unserer Gesundheit und der Umwelt zugutekommt. Durch das Vorhalten von ausreichenden Stellplätzen am Bahnhof Lübeck Hbf wird der Reisende angeregt, auf das eigne Auto zu verzichten und den ÖPNV zu nutzen.	Bahnhofsbereich verbunden mit der Investitionsbereitschaft zur Kenntnis genommen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2 Einwender:in B Schreiben vom 12.02.2021)		
<u>Widerspruch gegen Planung, Grünflächen statt Gewerbegebiet gefordert</u> Der SPD-Ortsverein Holstentor Süd, vertreten durch [redacted] legt gegen den öffentlich ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof – und der zugehörigen 129. Änderung des FNP folgenden Widerspruch ein: 1. Beanstandet wird die Ausweisung von drei Gewerbegebieten GEe am nördlichen Rand des Bebauungsplans. Stattdessen wird die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche verlangt. Begründung: Eine solche Grünfläche war von Anfang an fester Bestandteil der Planung, wirkte als ausgleichender Ersatz für durch die Bebauung des Güterbahnhofs verloren gehende Freiflächen und war somit wesentliche Voraussetzung für eine Zustimmung zu(r) Gesamtplanung. Diese Fläche wurde erst gegen Ende eines mehrjährigen Planungsprozesses in eine Gewerbefläche umgewandelt, wodurch sich die Gewichtung Wohnen, Gewerbe, Grün- und Freiflächen erheblich verschoben hat. Dies ist umso schwerwiegender, da der Stadtteil St. Lorenz von allen Lübecker Stadtteilen mit Abstand über den geringsten Grünflächenanteil verfügt. Die ungünstige Situation wird durch eine Vielzahl von Baumaßnahmen im Bahnhofsumfeld, die mit einem weiteren Verlust von öffentlichem Grün einhergehen, weiter verstärkt. Deshalb ist ein Ausgleich unumgänglich!	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Durch die Bebauung des Güterbahnhofs gehen zwar Freiflächen verloren, diese waren jedoch als solche nicht dezidiert öffentlich erschlossen. Der Entwurf zur Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sah für die GEe (2) Fläche noch eine öffentliche Grünfläche als Bestandteil des Gesamtgrünzuges vor. Allerdings war die Beibehaltung des Planungsziels aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht möglich, sodass der Parkplatz im Bestand planungsrechtlich gesichert wurde. Die Festsetzung einer Grünfläche auf diesem Grundstück zu einem Entschädigungsanspruch führen würde, da die Fläche nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden kann. Die als GEe (2) ausgewiesene Fläche wird als bewirtschaftetet Stellplatzanlage genutzt. Die übrigen Gewerbegebiete GEe (3) und GEe (1) waren in allen Planungsständen gewerbliche Flächen. Der nunmehr geplante Grünzug wird immer noch als ausreichend dimensioniert beurteilt.	Nicht berücksichtigt
<u>Reduzierung der GRZ in den Gewerbegebieten</u>	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz*	Nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
2. Beanstandet wird, dass in den drei Gewerbegebieten eine Überschreitung der GRZ von 0,8 auf 0,9 bzw. 1,0 zulässig sein soll. Stattdessen wird die Festsetzung von Grünflächen verlangt, hilfsweise ein Verbot der GRZ-Überschreitung, besser noch eine Reduzierung der GRZ auf 0,7! Die Regelungen zur Baumpflanzung gemäß Punkt 8.1 gelten auch für die Gewerbegebiete. Begründung: siehe Punkt 1. Darüber hinaus: Eine Reduzierung der GRZ ist aus ökologischen und städtebaulichen Gründen geboten. Dadurch wird die Möglichkeit für eine verbesserte Regenwasserversickerung und die Ansiedlung von geplantem wie auch spontanem urbanen Grün ermöglicht. Zudem handelt es sich um eine Fläche, auf der bereits heute Bäume und Sträucher vorhanden sind, welche geschützt werden müssen. Die Fläche ist umgeben von städtischen Wohn- und Lebensräumen, die keine ästhetischen Beeinträchtigungen durch intensive gewerbliche Nutzung vertragen.	*<u>Für den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Die Überschreitungen der GRZ ist insbesondere in den Teilgebieten GEe (2) und (3) des eingeschränkten Gewerbegebietes erforderlich, um dort – wie auch schon im Bestand – ebenerdig private Stellplätze und/oder ein Parkhaus zu realisieren. Die Überschreitungen der GRZ sind in den GEe nötig, um ausreichen Stelllatzangebote zu generieren bzw. den Bestand entsprechend zu sichern. Die Festsetzung Nr. 8.1 sichert die Durchgrünung von neu angelegten Stellplatzanlagen. Eine Reduzierung der GRZ in den GEe würde zu einem erhöhten Stellplatzbedarf an anderer Stelle im Quartier führen und ist somit nicht sinnvoll. Die als erhaltenswert bewerteten Strukturen im GEe (2) wurden zum Erhalt festgesetzt (vier Bäume).	
<u>Keine Anordnung von Schlafräumen an lärmbelasteten Fassaden</u> 3. Beanstandet wird die Möglichkeit, in den Bereichen WA 2 - 5 Fenster von Räumen, die dem Schlafen dienen (Schlafzimmer, Kinderzimmer, Wohnräume von Einzimmerwohnungen) auch an lärmbelasteten Fassaden anzuordnen. Stattdessen wird verlangt, dass in den Bereichen WA 2 - 5 Fenster von Schlaf- und Kinderzimmern nicht an lärmbelasteten	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt*	Teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Fassaden angeordnet werden dürfen. Fenster von Wohnräumen von Einraumwohnungen sollen nur dann an lärmbelasteten Fassaden angeordnet werden dürfen, wenn hierfür ein ausreichender Schallschutz bei gleichzeitig ausreichender Belüftung erbracht werden kann. Begründung: Nähe zur lärmintensiven Hauptverkehrsstrecke der DB Netz AG, welche künftig als Hinterlandanbindung der FFBQ noch stärker belastet wird.	Die Festsetzung Nr. 12.6 sieht vor, dass die Fenster von Schlafräumen vorzugsweise an geringer geräuschbelasteten Fassaden anzuordnen sind. Es ist korrekt, dass Fenster von Schlafräumen auch an stärker geräuschbelasteten Fassaden angeordnet werden können. Falls dies der Fall sein sollte, muss hierfür jedoch ein ausreichender Schallschutz gegenüber Außenlärm gemäß DIN 4109 in der jeweils bauaufsichtlich eingeführten Fassung vorgesehen werden. Das Schallschutzgutachten hat die Machbarkeit nachgewiesen und sorgt in Verbindung mit der Festsetzung Nr. 12.6 somit für einen den gängigen DIN-Normen entsprechenden ausreichenden Immissionsschutz. Die Festsetzung Nr. 12.1 verweist zudem auf einen ausreichenden Luftwechsel. Erforderliche schalldämmende Zuluftöffnungen sind beim Nachweis der Schalldämmung der Außenbauteile zu berücksichtigen. Die höhere Auslastung der Bahnverbindungen im Zuge der Fehmarn-Belt-Querung wurde bereits im Schallschutzgutachten berücksichtigt.	
Festsetzung eines Kfz-Stellplatzes pro 50 m² Wohnfläche 4. Beanstandet wird die zu geringe Anzahl von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen. Stattdessen sollen je angefangene 50 m² Wohnfläche ein Kfz-Stellplatz festgesetzt werden. Diese Festsetzungen sind bindend und keine Richtwerte. Begründung: Durch die geringe Festsetzung von Stellplätzen wird der ohnehin übermäßige Parkdruck in den angrenzenden Straßen der Umgebung erhöht.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Ein Planungsziel für die Entwicklung der Flächen ist die Umsetzung eines verkehrsberuhigten, autoarmen Quartiers, um eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner:innen und Besucher:innen sowie einen Beitrag zur Bekämpfung	Nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	des Klimawandels zu gewährleisten. Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof sowie dem zentralen Busbahnhof. Darüber hinaus sind mehrere Bushaltestellen fußläufig erreichbar. Weiterhin wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, dass vorsieht, dass das Plangebiet an die Veloroute entlang der Hansestraße mit direkter Wegeführung in die Lübecker Innenstadt angebunden wird sowie umfassende Fahrradstellplätze, Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie Bike-Sharing-, Car-Sharing- und Lastenfahrrad-Angebote geschaffen werden. Somit ist ein umfassendes Mobilitätsangebot vorhanden und die festgesetzten Vorgaben für Kfz-Stellplätze werden als angemessen angesehen.	
Festsetzungen zur Wärmeversorgung, insb. Fernwärme 5. Beanstandet wird das Fehlen von Festsetzungen zur Wärmeversorgung. Stattdessen wird verlangt, dass das Gebiet mit Fernwärme entweder aus Eigenerzeugung durch Blockheizkraftwerke oder durch Anschluss an ein bestehendes Fernwärmenetz versorgt wird oder dass die Wärmeversorgung CO2-frei erfolgt. Begründung: Beschluss der Hansestadt Lübeck über das Bestehen eines Klimanotstands.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Das Bebauungsplanverfahren wurde eingeleitet, als es zum Thema Energie und Wärme noch keine bindende Vorgabe der Bürgerschaft gab. Im Sinne der Verlässlichkeit wurden diesbezügliche Vorgaben im Planungsprozess auch nicht mehr „aufgesattelt“. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Vorhabenträger bereits umfangreiche Lasten übernehmen muss (Altlasten, Infrastruktur, Grünfläche, Lärmschutz, geförderter Wohnungsbau.	Nicht berücksichtigt
Nr. 3 Einwender:in C (Schreiben vom 12.02.2021)		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<u>Mangelnde Grünflächen, unpassende Baustile</u> Achtung wichtig für alle Lübecker Bürger/innen Die Stadtverwaltung nimmt absolut keine Rücksicht auf die Wünsche der Lübecker. Die großen Parteien geben vor in unserem Interesse zu handeln, dabei handeln sie nur im Interesse der großen Konzerne. (SPD, CDU, Die Grünen) Sie sind Marionetten der großen Konzerne und arbeiten für deren Interessen. Beispiel: Die geplante Bebauung des Güterbahngeländes Viele Tausend Menschen haben NEIN gesagt zu einer weiteren Bebauung in St.-Lorenz Süd. Jeder Quadratzentimeter wird genutzt, es wird gebaut was das Zeug hält, auf wessen Kosten? Der Bürger/innen	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens werden einander divergierende Interessen und Belange ermittelt und untereinander sowie gegeneinander abgewogen. Die abschließende Abwägungsentscheidung trifft die Bürgerschaft als Gemeindevertretung der Hansestadt Lübeck. Die Mitglieder der Bürgerschaft sind von den Bürger:innen der Stadt gewählt worden. Die Aussage des Petenten, dass die Parteien nicht im Interesse der Bürger:innen, sondern nur im Interesse großer Konzerne handeln, stellt eine nicht belegte Behauptung dar, die hier lediglich zur Kenntnis genommen werden kann. Ebenso wird die Behauptung nicht hergeleitet, dass auf Kosten der Bürger:innen gebaut werde. Tatsächlich hat das Bauen Vorteile (es wird Wohnraum geschaffen) aber auch Nachteile (Freiflächen werden versiegelt, Verkehr wird erzeugt). Nach Auffassung der Stadt überwiegt der Nutzen der Wohnraumschaffung, zumal es sich um die Nachnutzung von Flächen handelt.	nicht berücksichtigt
Es gibt kaum oder gar keine Grünflächen.	Die Aussage, dass es im Plangebiet kaum Grünflächen gibt, ist nicht korrekt. Mit einer Größe von fast 26.000 m^2 ist die öffentliche Parkanlage geeignet, nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Verfügung zu stehen. Außerdem wird eine nutzbare und durchwegbare Grünfläche hergestellt, im Gegensatz zur derzeit vorliegenden Brachfläche. Auch die Aussage, dass eine komplette Bebauung stattfindet ist nicht korrekt. Neben der erwähnten Grünfläche wird z.B. durch die Ausweisung einer	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Grundfläche (GR) oder Grundflächenzahl (GRZ) gesteuert, welcher Anteil des Bodens überbebaut werden darf. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist im Baugesetzbuch vorgesehen (vgl. § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dort werden explizit die Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Maßnahmen zur Innenentwicklung erwähnt, um eine Ausbreitung von Siedlungsflächen in das Umland zu vermeiden. In Lübeck besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des alten Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung neuer Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Ob sich neue Baustile in die Umgebung einfügen, unterliegt einer stark subjektiven Bewertung. Aus Sicht des Plangebers wird sich die geplante Neubebauung gut in das Quartier einfügen. Die für Lübeck typischen, kleinteiligen Bebauungsformen mit rotem Satteldach sind in der Umgebung des Plangebietes eher nicht vorzufinden. Vielmehr ist eine große Zahl von flach geneigten Dächern vertreten, wie sie auch im Plangebiet vorgesehen sind. Die geplante Bebauung im Wohngebiet trägt zudem zu einer Schließung der vorhandenen Blockbereiche bei.	
Beton und Baustile, die absolut nicht in das schöne Lübeck passen und sich nicht in das Stadtbild integrieren. Ein Wohnblock, der aussieht wie ein Bundesgefängnis an der Ecke Schützenstraße und Hermann-Lange Straße.		
Ausführungen zur [redacted] Apotheke	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen*	Zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch das Hauptbahnhof-Areal. Wir fragen uns, wie hat die [redacted] Apotheke die Erlaubnis für solch einen Anbau erhalten? Ein Anbau an ein bestehendes Gebäude vollkommen deplatziert, es passt einfach nicht, aber hey, machen wir´s trotzdem, wir sind ja die Herren der Gesellschaft? Es ist einfach nicht zu glauben, dass dies von der Stadt genehmigt wurde. Nach welchen Regeln und Kriterien wird hier eine Genehmigung erteilt?	Die Apotheke befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des hier ausgelegten Bebauungsplans und der Änderung des Flächennutzungsplans. Genehmigungen werden nach den Regelungen der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 01.10.2019 (GVOBl. S. 398), und den §§ 29-36 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist, erteilt. Die Kriterien nach denen eine Genehmigung erteilt werden darf, sind in diesen Gesetzen ebenfalls festgelegt.	
<u>Mangelnde Lebensqualität, Renovierung statt Neuplanung, Beschädigung durch Abriss</u> Jeder, der daran beteiligt ist und zwar in welcher Form auch immer, sollte unbedingt und sofort zur Rede gestellt werden und zurücktreten. Wir benötigen dringend eine lokale Regierung, die im Sinne und im Auftrag der Bürger/innen handelt. Eine Regierung, die keine ReGIERung ist und keine Marionetten der Konzerne, nicht ihre Handlanger. Lebensqualität, Wohnqualität mit allem was dazu gehört, wird hier ganz bewusst von auswärtigen Spekulanten und seiner Komplizenschaft zerstört. Die Wohnkompanie Nord hat eine Reihe von alten Gebäuden zerstört, die man hätte renovieren können, anstatt sie abzureißen. Ihre Gier und ihre politischen Marionetten, die diesen idiotischen Plan mittragen, sind jenseits aller Vernunft und Gewissen.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.* Die Ausführungen stehen nicht im Zusammenhang mit dem Bauleitplanverfahren und werden daher nur zur Kenntnis genommen. Die Begriffe Lebensqualität und Wohnqualität sind stark subjektiv geprägte Begriffe. Mit der vorgesehenen Planung ist für den Plangeber jedoch nicht erkennbar, warum negative Auswirkungen auf die Lebens- und Wohnqualität befürchtet werden. Wie bereits dargelegt, wird eine große, öffentliche Grünfläche hergestellt, die eine deutlich höhere	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Aufenthaltsqualität als die derzeitige nicht öffentliche Brachfläche ermöglicht. Darüber hinaus werden große Teile der derzeit vorhandenen Bebauungsstrukturen (siehe MU (2)) erhalten und eine hohe architektonische Qualität durch den Neubau erwartet. Hierfür wurde zur Qualitätssicherung vorangehend ein Fassadenwettbewerb durchgeführt. Beschädigungen durch Abrisse sind kein Gegenstand der Bauleitplanung. Im Zuge der Umsetzung dieses Bebauungsplans ist beabsichtigt, sogenannte Beweissicherungsverfahren durchzuführen.	
Schon jetzt sind viele bestehende Gebäude und Privathäuser durch den Abriss des Güterbahnhofgeländes schwer beschädigt worden. Dies wurde den örtlichen Amtsträgern direkt gemeldet, ohne dass sie sich darum gekümmert haben. Derzeit laufen Prozesse gegen diejenigen, die an den Schäden beteiligt sind.		
<u>Keine neuen Wohnungen nötig, Pflanzung von Bäumen erforderlich</u> Der Bürgermeister scheint der Meinung zu sein, dass alles in Ordnung ist und weitere 350 Wohnungen und ein Hotel in Ordnung sind, trotz des Widerstands der Bürger/innen von Lübeck in St.-Lorenz Süd. Sein Argument ist, dass es einen Park und eine Grünfläche geben wird. In dieser Region Lübecks ist einfach kein Platz für mehr Wohnraum. Wir brauchen nicht mehr Wohnungen in diesem Gebiet. Nicht eine mehr. Es gibt wenige Meter von den Bahngleisen entfernt keinen Platz für Wohnungen (auch nicht für den ärmeren Teil der Stadt).	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregungen werden teilweise bereits berücksichtigt* In Lübeck herrscht ein anhaltend hoher Wohnraumbedarf. Mit der vorliegenden Planung wird durch Umwandlung und Nachverdichtung dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden entsprochen. Darüber hinaus ist das Plangebiet für eine Hotelnutzung prädestiniert, da es sich unmittelbar neben dem Lübecker Hauptbahnhof und Busbahnhof befindet. Somit wird eine An- und Abreise per ÖPNV angeregt, was lärmreduzierend und klimaschonend wirkt.	Teilweise bereits berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Was wir brauchen ist Sauerstoff, wir müssen Bäume pflanzen, um den Sauerstoffgehalt in der Luft zu erhöhen. Das wäre mal ein intelligenter Plan. Lübeck muss seine endlose Expansion von Wohnungen stoppen und anfangen, die wenigen verbliebenen potentiellen Grünflächen zu nutzen, um eine gewisse Lebensqualität für die bereits existierende Bevölkerung wiederherzustellen. Es ist an der Zeit, dass die Bürgerschaft ihre Stadt wieder in die Hand nimmt und einen Vertreter hat, der ihre Wünsche und Bedürfnisse anhört und auch umsetzt. „Qualität vor Quantität“.	Die angesprochene Anpflanzung von Bäumen ist im Bebauungsplan explizit vorgesehen. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.4 sind innerhalb der öffentlichen Grünfläche mindestens 34 standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Weiterhin wird eine Durchgrünung von Stellplatzanlagen durch die Festsetzung Nr. 8.1 sichergestellt, nach der Stellplatzanlagen mit mehr als fünf Stellplätzen mit Bäumen zu gliedern sind. So muss je sechs Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum gemäß der Pflanzliste mit einer ausreichend großen Baumscheibe gepflanzt werden. Weitere Festsetzungen sehen die Anpflanzung oder Erhaltung von Gehölzen und Hecken vor (Textliche Festsetzungen Nr. 8.2 und 8.3). Gemäß der Festsetzung Nr. 9.1 i.V.m. der bauordnungsrechtlichen Festsetzung Nr. 14.1 sind zudem die Dachflächen von Neubauten vegetationsfähig zu gestalten und mit einem durchwurzelbaren Substrataufbau von mindestens 8 cm zu begrünen. Alle diese Begrünungsformen tragen zu einer Förderung der Sauerstoffproduktion bei.	
Hier ein Vorschlag, wenn die Politiker ihre Konzernherren wirklich in einer schönen Gegend bauen lassen wollen, anstatt neben den Bahngleisen, dann bauen sie auf dem Land am Stadtpark (mal sehen, wie gut das geht). Ach ja, wir haben vergessen, das ist ja unantastbar, da dieses Gebiet nur für die Wohlhabenden ist. Also wird stattdessen der ärmere Teil der Stadt geblendet, wo diese Leute nicht sehen, was vor sich geht und sie werden ausgenutzt, weil ihr denkt, es kümmert sie nicht. [...]	Die Aussagen des Petenten stehen nicht im direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Bebauungsplan und beinhalten nicht belegte Behauptungen, die hier lediglich zur Kenntnis genommen werden können.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es gibt andere wichtige Themen wie 5G, mit denen man sich befassen muss, wenn es um die Gesundheit geht. Der Slogan der „intelligenten Städte“, der wieder von den sogenannten Politikern umgesetzt werden soll, die nur klug genug sind, um die Befehle ihrer Konzernherren zu befolgen, aber nicht intelligent genug, um das große Gesamtbild zu sehen oder sich um die Lebensqualität kümmern, am Ende sind sie davon selber betroffen. 5G macht nicht vor der Haustüre der Elite halt. Wir brauchen gemeinsam die Unterstützung aller für eine letzte Chance, die letzte potentielle Grünfläche für alle Lübecker Bürger zu retten. [...]	Der Ausbau des 5G Netzes ist kein Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m^2 errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, die keinerlei Aufenthaltsqualität aufweist und nicht für eine öffentliche Nutzung vorgesehen ist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben.	
<u>Anlage:</u>		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis

Nr. 4 Einwender:innen D (Schreiben mit Unterschriftenliste mit 930 Unterschriften - Schreiben vom 12.02.2021)		
Wenig Grün im Stadtteil, Hinweis auf Nachbarschafts-Initiative „Grünes St. Lorenz“ Auch St. Lorenz Süd braucht Luft zum Atmen! Unser Stadtteil St. Lorenz Süd ist der am dichtesten bebaute Stadtteil in Lübeck – und gleichzeitig der Stadtteil mit dem wenigsten Grün. Integration braucht Raum, damit Menschen sich begegnen können, aktiv gelebte Nachbarschaft. Daher setzen wir uns dafür ein, dass das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs zu einem Ort gelebter und selbstgestalteter Nachbarschaft wird. Wir haben die Nachbarschafts-Initiative „Grünes St. Lorenz“ gegründet. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass die Chancen für Integration verbessert werden und um die Lebensqualität in unserem Stadtteil zu erhöhen. Unterstützen Sie uns mit Ihrer Unterschrift für mehr Grün in St. Lorenz Süd. Anlage: Unterschriftenliste mit 930 Unterschriften *Anmerkung:* *Zwei der Unterschriftenblätter enthielten die Zusätze:* *„Was ist mit Nord noch weniger Grün“ und „Zum Spazieren gehen Wald“*	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m² errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, diese keinerlei Aufenthaltsqualität aufweist und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen	Zur Kenntnis genommen bzw. nicht berücksichtigt.

	- Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand Die Anlage eines Waldes wird aufgrund der innerstädtischen Lage als nicht geeignet eingestuft. Der Stadtteil St.-Lorenz Nord ist zudem nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens. Aus der Stellungnahme ist nicht eindeutig erkennbar, ob der Planung zugestimmt oder widersprochen wird. Weitere kritische Punkte können jedoch nicht erkannt werden.	
Nr. 5 Einwender:in E (Schreiben vom 10.02.2021)		
<u>Stadtteil ist schon dicht bebaut, mangelnde Infrastruktur, mangelnde Grünflächen</u> Wir, [redacted], sind unmittelbare Anrainer an das geplante Neubaugebiet und möchten zu den Planungen wie folgt Stellung nehmen: Das geplante Neubaugebiet liegt im Stadtteil St. Lorenz Süd. Dieser Stadtteil ist mit über 5.000 Einwohnern pro km² der am dichtesten besiedelte Stadtteil Lübecks (zum Vergleich: in Buntekuh sind es 2.200 Einwohner pro km²). Die Infrastruktur basiert aus der Entstehungszeit um 1900 und ist entsprechend eng und nicht auf die Mobilitäts- und Strukturanforderungen des 21. Jahrhunderts ausgerichtet: enge Straßen, schmale Fußwege, kaum Radwege und wenig Begrünung. Alle Gutachten, einschließlich des ISEK aus 2009, stellen fest, dass der Stadtteil über zu wenige Grünflächen verfügt und kaum Flächen zu Naherholung vorhanden sind. Angebote für Jugendliche im öffentlichen Raum fehlen.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m² geschaffen. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche, da diese keinerlei bis kaum Aufenthaltsqualität aufweist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben.	Nicht berücksichtigt

Die Stadt selbst hatte die Flächen am Güterbahnhof für die Bewerbung um die Ausrichtung der Landesgartenschau vorgeschlagen, um den Stadtteil grüner zu gestalten. Dabei sollte ein zweiter Grüngürtel um die Innenstadt gebaut werden, um die Naherholung für alle Lübecker zu verbessern und die Stadtteile zu verbinden. 2007 gab es eine Bürgerbeteiligung zur Nutzung dieses Geländes. Auch hier war das Ergebnis, dass das Gelände als Naherholungsfläche genutzt werden sollte und wenn überhaupt, nur eine sanfte Bebauung stattfinden sollte. In den letzten Jahren sind in St. Lorenz Süd bereits etliche Baulücken geschlossen und Wohngebäude saniert worden. Auch dies hat schon zu einer weiteren Verdichtung geführt. Die hier vorgestellte Planung würde zu einer weiteren massiven Verdichtung im Stadtteil führen, bei Mitnutzung der jetzt schon überlasteten Infrastruktur. Der Flächendruck, Verkehr, Emissionen u.ä.m., im Stadtteil würden weiter deutlich steigen.	Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist im Baugesetzbuch vorgesehen (vgl. § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dort werden explizit die Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Maßnahmen zur Innenentwicklung erwähnt, um eine Ausbreitung von Siedlungsflächen in das Umland zu vermeiden. In Lübeck besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des alten Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung hochwertiger Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Die unmittelbare Lage am Hauptbahnhof und Busbahnhof prädestiniert das Planungsgebiet dabei für eine intensivere Nutzung. Die Machbarkeit verkehrlicher und immissionsrechtlicher Belange wurden fachgutachterlich nachgewiesen und ein Mobilitätskonzept entwickelt, dass umfassende Fahrradstellplätze, Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie Bike-Sharing-, Car-Sharing- und Lastenfahrrad-Angebote vorsieht.	
Die ausgewiesenen Grünflächen als Park zu bezeichnen erscheint schon fast zynisch. Ein Großteil der Flächen ist Begleitgrün des geplanten Geh- und Radweges. Ein Großteil soll erst nach der Fertigstellung der Erschließungsarbeiten zur Fehmarn-Beltquerung zur Verfügung gestellt werden.	Die Bezeichnung der Parkanlage als „Begleitgrün“ kann bei einer Tiefe von 10 m bis zum Teil über 30 m nicht nachvollzogen werden. Wie in der Begründung dargelegt, ist es derzeit beabsichtigt, dass die Parkanlage zunächst vollständig hergestellt wird, dann einer Zwischennutzung als Baustelleneinrichtungsfläche für die Arbeiten zur Fehmarn-Belt-Querung erfolgt und die Parkanlagen anschließend wiederhergestellt wird.	

Bepflanzung unzureichend; Pappeln als Naturdenkmal erhalten Als Bepflanzung sind wenige Bäume und Rasen vorgesehen, was kaum zu einer ökologischen und klimafördernden Verbesserung beitragen würde. Die Bürgerschaft hat den Klimanotstand ausgerufen, allerdings scheint es, dass das derzeit keinerlei Auswirkungen auf die zukünftigen Bebauungspläne hat. Es sollten mehr Bäume und heimische Hecken gepflanzt werden und Blumenwiesen angelegt werden, damit die Vögel und Fledermäuse nicht nur in den vorgesehenen Kästen wohnen können, sondern auch Schutz und Nahrung finden können. Außerdem sollten die vorhandenen Pappeln unbedingt als Naturdenkmal erhalten werden. Das Gelände am Güterbahnhof liegt zwischen den drei am dichtesten bewohnten Stadteilen Lübecks, ST. Lorenz Süd, St. Lorenz Nord und Buntekuh. Mit dieser massiven geplanten Bebauung vergibt die Hansestadt Lübeck die einmalige Chance, für diese drei Stadtteile eine Naherholungsfläche zu gestalten, um damit die Lebensverhältnisse für alle Einwohner*innen gleichwertig zu gestalten - wozu das Grundgesetz verpflichtet. Diese Grünfläche könnte auch ein wichtigerer Beitrag zum Klimaschutz innerhalb von Lübeck sein und eine wichtige Belüftungsachse für das Stadtklima erhalten. Dadurch könnten außerdem Emissionen wie Lärm, Elektro-Smog, Schmutz durch den Bahnbetrieb kompensiert werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen - Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand Es ist für die Plangeberin nicht erkennbar, warum diese Maßnahmen als unzureichend angesehen werden. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es sich bei den hier aufgeführten Maßnahmen um Mindestangaben handelt. Der Masterplan (Stand 24.09.2020) sieht im Geltungsbereich über die 34 festgesetzten Bäume hinaus ca. 75 weitere Bäume (exklusiv Bäume in den Innenhöfen der Wohnbebauung) vor. Somit sollen nach derzeitigem Planungsstand weit über 100 Bäume gepflanzt werden. Diese tragen maßgebend zu einer ökologischen und klimafördernden Verbesserung, insbesondere im Vergleich zur derzeit vorhandenen Brachfläche, bei.	Nicht berücksichtigt

	Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden alle rechtlich geschützten Arten ermittelt und die notwendigen Maßnahmen (z.B. für Fledermäuse) hergeleitet. Darüber hinaus gilt unabhängig von der Bauleitplanung der allgemeine Artenschutz für alle Tiere gemäß BNatSchG, der bei der Bauausführung (z.B. durch das Verbot von Baumfällungen zur Vogelbrutzeit) berücksichtigt werden muss, aber nicht Bestandteil der Bauleitplanung ist.	
Schäden an umliegender Bestandsbebauung Als unmittelbare Anwohnerinnen (Eigentümerinnen) zu dem Neubaugebiet befürchten wir außerdem, dass durch die geplanten Baumaßnahmen erhebliche Schäden an der Bestandsbebauung entstehen können. Aufgrund der bestehenden Grundwassersituation besteht die Gefahr, dass durch das Verdrängen von Grundwasser durch die Baumaßnahmen an der Bestandsbebauung Feuchtigkeitsschäden entstehen, bzw., dass es zu Bodenabsenkungen kommt, die zu Rissen in der Bestandsbebauung führen können. Besonders kritisch ist in der Beziehung der Bau von Tiefgaragen zu betrachten. Außerdem sollten erschütterungsarme Bauverfahren angewandt werden, da bereits der Abriss der Bahnsteige und des großen Bahnschuppens durch Erschütterungen zu Schäden an der Bestandsbebauung geführt hat. In jedem Fall sollte ein Beweissicherungsverfahren festgesetzt werden, damit die Eigentümer*innen Schäden durch die Bebauung nachweisen können.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Keine Relevanz* Die umliegende Bestandsbebauung ist bei Neubauvorhaben gemäß Bauordnungsrecht zu sichern (Beweissicherungsverfahren). Befürchtungen vor etwaigen Schäden sind daher kein Abwägungsmaterial der Bauleitplanung. Sicherungsmaßnahmen werden erst im Rahmen der Baugenehmigungserteilung durch die Bauaufsicht angeordnet. Die weiteren Hinweise zur Bauausführung werden zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen

<u>Betrachtung der Schützenstraße in Verkehrsgutachten und Schützenstraße als Einbahnstraße; Verschärfung der Parksituation</u> In dem Verkehrsgutachten fehlt eine Betrachtung der Schützenstraße. Schon jetzt nutzen viele Menschen den Abschnitt zwischen Meierstraße und Töpferweg als Abkürzung. Es steht zu befürchten, dass diese auch als Abkürzung für die geplante Zufahrt zur Tiefgarage im Töpferweg dienen wird, zumal damit die Ampel Ecke Meierstraße / Hansestraße umgangen werden kann. Deshalb ist es unserer Sicht zwingend notwendig, die Schützenstraße in eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung vom Töpferweg zur Meierstraße umzuwandeln. Die schon jetzt kritische Parksituation in der Schützenstraße und Umgebung wird durch die massive Bebauung weiter verschärft. Bei über 300 Wohneinheiten ist mit mindestens 500 Autos zu rechnen, die täglich durch die Schützenstraße fahren und teilweise dort Parkraum belegen. Dazu kommt Anlieferverkehr, Verkehr durch die Beschäftigten, die in dem Areal arbeiten würden, Verkehr zur/von der KITA, Verkehr in Verbindung mit dem entstehenden Hotel usw.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregung wird nicht berücksichtigt.* Die Verkehrsuntersuchung beinhaltet auch den Verkehr der Schützenstraße und empfiehlt u.a. die Prüfung einer Neuordnung der Verkehrsführung durch eine neue/veränderte Einbahnstraßenregelung. Eine solche Neuordnung befindet sich in der Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck und steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem Vorhaben am ehemaligen Güterbahnhof. Ein Planungsziel für die Entwicklung der Flächen ist die Umsetzung eines verkehrsberuhigten, autoarmen Quartiers, um eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner:innen und Besucher:innen sowie einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu gewährleisten. Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof sowie dem zentralen Busbahnhof. Darüber hinaus sind mehrere Bushaltestellen fußläufig erreichbar. Weiterhin wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, dass vorsieht, dass das Plangebiet an die Veloroute entlang der Hansestraße mit direkter Wegeführung in die Lübecker Innenstadt angebunden wird sowie umfassende Fahrradstellplätze, Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie Bike-Sharing-, Car-Sharing- und Lastenfahrrad-Angebote geschaffen werden. Somit ist ein umfassendes Mobilitätsangebot vorhanden.	Nicht berücksichtigt
Nr. 6 Einwender:in F [redacted] (Schreiben vom 10.02.2021)		

6.1 Verschlechterung der Luftqualität und mangelnde Grünflächen Die Luft in unseren Städten wird leider zunehmend schlechter. Autoabgase, CO2, usw. Unsere Naherholungsgebiete, die in diesen Zeiten wichtiger denn je für unsere Gesundheit sind, dürfen auf gar keinen Fall weiterer Besiedelung weichen. Ich bin als Bürger der HL sehr betroffen zu sehen, dass in St Lorenz Süd, was schon sehr dicht besiedelt ist und wenig Grünflächen zur Klimaverbesserung vorweist weiter bebaut werden soll. Nicht jeder kann es sich leisten zu einem erholsamen Spaziergang irgendwohin zu fahren, wir benötigen Naherholungsgebiete vor der Türe. Bisher konnte man sich hier aufhalten, wenn auch ohne Freizeit -und Unterhaltungsanimation.	*Für die FNP-Änd.: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m^2 errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, diese keinerlei bis kaum Aufenthaltsqualität aufweist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben, ohne dass die Bewohner:innen weite Wege auf sich nehmen müssen. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist im Baugesetzbuch vorgesehen (vgl. § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dort werden explizit die Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Maßnahmen zur Innenentwicklung erwähnt, um eine Ausbreitung von Siedlungsflächen in das Umland zu vermeiden. In Lübeck besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des alten Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung hochwertiger Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Gleichzeitig trägt der geplante Wohnungsbau zu einer Verhinderung von steigenden Mieten	Nicht berücksichtigt

	bei, da das Angebot von Wohnraum erhöht wird und somit sich die Nachfrage nicht auf den Bestand konzentrieren muss. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen - Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand	
6.2 Tiefgaragen unpassend für bezahlbaren Wohnraum Sie sprechen von Bezahlbarem Wohnraum? Wie sieht der aus? Menschen, die bezahlbaren Wohnraum anmieten wollen, haben in der Regel kein Auto. (Sozialschwach). Sie Planen Tiefgaragen unter den #bezahlbaren Wohnungen#, voraussichtlich haben diese Menschen gar kein Auto oder aber planen Sie Wohnungen zu Mietpreisen, die sich dann doch wieder nur sozial Starke leisten können.	*Für die FNP-Änd.: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 16.1 a) ist nicht für jede Wohneinheit ein Stellplatz vorgesehen. Somit ist nicht davon auszugehen, dass sich wesentliche Auswirkungen auf die Wohnungsmieten ergeben. Vielmehr ist die Lage des Plangebietes für Menschen ohne Auto prädestiniert, da es sich in unmittelbarer Nähe zum Lübecker Hauptbahnhof, Busbahnhof und mehreren Bushaltestellen befindet.	Nicht berücksichtigt

	Im städtebaulichen Vertrage wird u.a. die Errichtung von gefördertem Wohnungsbau im ersten Förderweg auf 30% der im Bauantrag genehmigten (oberirdischen) Geschossfläche (GF) des Geschosswohnungsbaus vereinbart. Ausgenommen hiervon sind Sonderwohnformen, wie z.B. Seniorenwohnheime, betreute Seniorenwohnungen- oder Studentenwohnen mit Betreiberkonzept. Dadurch wird gesichert, dass Bauwillige Wohnraum schaffen müssen, der förderfähig – und damit auch bezahlbar – ist. Da die Errichtung von Wohnraum (auch ohne Tiefgaragen) sehr teuer ist, werden Bauwillige dies nur erreichen, indem sie durch eine Querfinanzierung einen Mix von günstigen und teuren Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt anbieten werden. Durch die Voraussetzungen für eine Förderung wird sichergestellt, dass die günstigen Wohnungen auch jene Bevölkerungsschichten erreichen, die diese am nötigsten brauchen.	
6.3 Schäden an umliegender Bestandsbebauung und Grundwasserabsenkung Durch den Abriss sind schon erhebliche Schäden entstanden und erfahrungsgemäß wird das durch Absenken des Grundwassers auch nicht besser.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Wie in der Begründung (S. 81f.) erwähnt, handelt es sich nur um temporäre und keine dauerhaften Absenkungen des Grundwassers. Die umliegende Bestandsbebauung ist bei Neubauvorhaben gemäß Bauordnungsrecht zu sichern. Befürchtungen vor etwaigen Schäden sind daher kein Abwägungsmaterial der Bauleitplanung. Sicherungsmaßnahmen werden erst im Rahmen der Baugenehmigungserteilung durch die Bauaufsicht angeordnet.	Nicht berücksichtigt

6.4 Fragen zum Gewässer Es ist dringend eine Beweissicherung erforderlich. Es fehlt eine Erklärung für das angelegte Gewässer. War es genehmigt? Wurde hier Boden verschoben? Wohin und zu welchem Zweck? War er belastet oder unbelastet? Hier fehlt jegliche Beweisführung.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.* Im Bebauungsplan und im Flächennutzungsplan werden keine Wasserflächen festgesetzt bzw. dargestellt. Es wird angenommen, dass es sich bei dem eingebrachten Punkt um die Retentionsfläche im Park handelt. Im Kapitel Ver- und Entsorgung der Begründung wird das Retentionsbauwerk ausführlich behandelt. Das Retentionsbauwerk wurde im Zuge der Planaufstellung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck abgestimmt. Bei dem zur Umsetzung erforderlichen Bodenhaushub werden die Hinweise zu den vorhandenen Bodenbelastungen berücksichtigt (Hinweis D). Demnach ist bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen. Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.	Richtigstellung/ zur Kenntnis genommen
6.5 Herstellung, Entfernung und Herstellung der Grünfläche unverständlich Die Grünfläche, die im Westen vorgesehen ist, soll zunächst angelegt werden. Dann aber als Baustelleneinrichtungsfläche wieder vernichtet werden, um dann später wieder erneut zur Grünfläche werden? Kosten Nutzen? Umweltschutz wie auch der Wunsch und das Bedürfnis der Bürger nach mehr Grün wird hier mit Füssen getreten.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.* Die in der Stellungnahme beschriebene Vorgehensweise wird im Grundsatz korrekt wiedergegeben. Alternativ wäre es möglich die Teilfläche zunächst brach liegen zu lassen, bis sie als Baustelleneinrichtungsfläche dient und im Anschluss einmalig als Parkfläche herzurichten. Diese Variante wurde zwischen der Deutschen Bahn AG, der Hansestadt Lübeck und dem Grundstückseigentümer diskutiert und wieder verworfen, da die temporäre Nutzung zur	zur Kenntnis genommen

	Baustelleneinrichtung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ steht, für den das Planfeststellungsverfahren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht eingeleitet wurde. Das Verfahren ist ergebnisoffen. Planfeststellungsverfahren weisen in der Regel einen sehr langen Zeithorizont auf, so dass der Teilbereich des Parks über einen sehr langen Zeitraum weiter brach liegen würde. Vor diesem Hintergrund wurde gerade im Sinne der Bedürfnisse der Bürger nach gestalteten Grünflächen entschieden, den Park zunächst herzurichten. Es ist davon auszugehen, dass diese Herrichtung mind. einige Jahre erhalten bleibt. Auch der tatsächliche Flächenbedarf für die Baustelleneinrichtung kann noch variieren, so dass auch nicht ausgeschlossen ist, dass Teile des Parks erhalten und nur einmalig herzurichten sind. Da die Zwischennutzung durch eine Baustelleneinrichtung nicht Bestandteil der Bauleitplanung ist, sondern des Planfeststellungsverfahrens der DB werden die Hinweise nur zur Kenntnis genommen.	
6.6 Hinweise auf Hochgeschwindigkeitstrasse der DB; Bäume; Fledermausquartiere, Rotmilan; Tag- und Nachtfalter; Wildbienen und Grabwespen Das Projekt ist geplant an der Hochgeschwindigkeitstrasse der DB Ich als Bürger stehe für Umwelt und fordere: • Alle Bäume müssen erhalten bleiben	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Keine Relevanz* Die Auswirkungen der Bahnanlage wurden im Lärmgutachten berücksichtigt und entsprechende Festsetzungen zur Sicherung von gesunden Wohnverhältnissen getroffen. Aufgrund der Überplanung des Plangebietes ist es nicht möglich alle Bäume zu erhalten. Mit der Integration der	Zur Kenntnis genommen

		Parkanlage erfolgt eine angemessene Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen - Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es sich bei den hier aufgeführten Maßnahmen um Mindestangaben handelt. Der Masterplan (Stand 24.09.2020) sieht im Geltungsbereich über die 34 festgesetzten Bäume hinaus ca. 75 weitere Bäume (exklusiv Bäume in den Innenhöfen der Wohnbebauung) vor. Somit sollen nach derzeitigem Planungsstand weit über 100 Bäume gepflanzt werden. Diese tragen maßgebend zu einer ökologischen und klimafördernden Verbesserung, insbesondere im Vergleich zur derzeit vorhandenen Brachfläche, bei.	

• Die Fledermausquartiere sollen sobald wie möglich wiederhergestellt werden	Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden alle rechtlich geschützten Arten ermittelt und die notwendigen Maßnahmen und die zeitliche Umsetzung (z.B. für Fledermäuse) hergeleitet.	
• In der Vogelliste fehlt der Rotmilan • Es fehlt eine Liste der Tag-und Nachtfalter • Wo sind die Wildbienen und Grabwespen Wir brauchen die Grün- und Erholungsflächen für Mensch und Tier und auch die Natur benötigt die Bäume um das Gleichgewicht zu erhalten.	Für die Berücksichtigung von Tieren, die im Gebiet nicht ermittelt werden konnten (z.B. Rotmilan), werden keine Maßnahmen getroffen. Im Rahmen der Brutvogelkartierung wurde der Rotmilan nicht angetroffen. Zusätzlich wurde nach möglichen Horsten des Rotmilan gesucht, aber auch diese konnten nicht vorgefunden werden. Stark besiedelte Räume gehören zudem nicht zum bevorzugten Lebensraum von Rotmilanen. Im Rahmen von Nebenbeobachtungen wurden im Artenschutzgutachten auch Schmetterlinge und Hautflügler (Bienen, Hummeln, Grabwespen) erfasst. Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (z.B. Hummeln, Wildbienen, u.a.) weitgehend verloren. Als Ausgleichsflächen sind magere, trockenen Standorte erforderlich. Die Umsetzung erfolgt zum Einen in entsprechenden Teilen der geplante Parkanlage zum Anderen auf einer Ökokontofläche mit dem Ziel der Sukzession an mageren, trockenen Standorten (Kompensationspools „Neue Koppel“ auf 0,40 ha). Darüber hinaus gilt unabhängig von der Bauleitplanung der allgemeine Artenschutz für alle Tiere gemäß BNatSchG, der bei der Bauausführung (z.B. durch das Verbot von Baumfällungen zur Vogelbrutzeit) berücksichtigt werden muss.	

Die Zeiten erfordern, dass wir uns um die Umwelt kümmern, denn was wollen wir (Sie) Ihren Kindern und Enkelkindern einmal sagen???? Wir haben keine Grünflächen mehr und keine Vögel und keinen Sauerstoff zum Atmen, weil ich neben meinem Porsche noch einen Mercedes fahren wollte? Fragen Sie sich was Sie mal hinterlassen möchten? Vielleicht wollen Sie genau der Mensch sein, der es durchgesetzt hat, dass ein Projekt nicht gebaut wurde, weil er sich dafür stark gemacht hat. Das wäre doch mal was auf das Ihre Nachkommen blicken könnten.	Die abschließenden Ausführungen stehen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bauleitplanverfahren und werden daher nur zur Kenntnis genommen.	
Nr. 7 Einwender:in G (Schreiben vom 11.01.2021) (Eingegangen am 15.02.2021)		
7.1 Verschlechterung der Luftqualität und mangelnde Grünflächen Die Luft in unseren Städten wird leider zunehmend schlechter. Autoabgase, CO2, etc. Naherholungsgebiete, die in diesen Zeiten wichtiger denn je für unsere Gesundheit sind, dürfen auf gar keinen Fall weiterer Besiedlung weichen. Ich bin als Bürger der HL sehr betroffen zu sehen, dass in St Lorenz Süd, was schon sehr dicht besiedelt ist und wenig Grünflächen zur Klimaverbesserung vorweist weiter bebaut werden soll. Nicht jeder kann es sich leisten, zu einem erholsamen Spaziergang irgendwo hin zu fahren, wir benötigen Naherholungsgebiete vor der Türe. Bisher konnte man sich hier aufhalten, wenn auch ohne Freizeit- und Unterhaltungsanimation.	*Für die FNP-Änd.: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m² errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, diese keinerlei bis kaum Aufenthaltsqualität aufweist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben, ohne dass die Bewohner:innen weite Wege auf sich nehmen müssen.	Nicht berücksichtigt

	Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist im Baugesetzbuch vorgesehen (vgl. § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dort werden explizit die Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Maßnahmen zur Innenentwicklung erwähnt, um eine Ausbreitung von Siedlungsflächen in das Umland zu vermeiden. In Lübeck besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des alten Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung hochwertiger Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Gleichzeitig trägt der geplante Wohnungsbau zu einer Verhinderung von steigenden Mieten bei, da das Angebot von Wohnraum erhöht wird und somit sich die Nachfrage nicht auf den Bestand konzentrieren muss. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen	

	- Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand	
7.2 Tiefgaragen unpassend für bezahlbaren Wohnraum Bezahlbarer Wohnraum? Wie sieht er aus? Menschen, die bezahlbaren Wohnraum anmieten wollen, haben in der Regel kein Auto. (sozialschwach, heißt das Schlüsselwort). Sie planen Tiefgaragen unter den „bezahlbaren Wohnungen“, voraussichtlich haben diese Menschen gar kein Auto oder aber planen Sie Wohnungen zu Mietpreisen, die sich dann doch wieder nur sozial starke Menschen leisten können?	*Für die FNP-Änd.: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 16.1 a) ist nicht für jede Wohneinheit ein Stellplatz vorgesehen. Somit ist nicht davon auszugehen, dass sich wesentliche Auswirkungen auf die Wohnungsmieten ergeben. Vielmehr ist die Lage des Plangebietes für Menschen ohne Auto prädestiniert, da es sich in unmittelbarer Nähe zum Lübecker Hauptbahnhof, Busbahnhof und mehreren Bushaltestellen befindet. Im städtebaulichen Vertrage wird u.a. die Errichtung von gefördertem Wohnungsbau im ersten Förderweg auf 30% der im Bauantrag genehmigten (oberirdischen) Geschossfläche (GF) des Geschosswohnungsbaus vereinbart. Ausgenommen hiervon sind Sonderwohnformen, wie z.B. Seniorenwohnheime, betreute Seniorenwohnungen- oder Studentenwohnen mit Betreiberkonzept. Dadurch wird gesichert, dass Bauwillige Wohnraum schaffen müssen, der förderfähig – und damit auch bezahlbar – ist. Da die Errichtung von Wohnraum (auch ohne Tiefgaragen) sehr teuer ist, werden Bauwillige dies nur erreichen, indem sie durch eine Querfinanzierung einen Mix von günstigen und teuren Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt anbieten werden. Durch die Voraussetzungen für eine Förderung wird sichergestellt, dass die günstigen Wohnungen	Nicht berücksichtigt

	auch jene Bevölkerungsschichten erreichen, die diese am nötigsten brauchen.	
7.3 Schäden an umliegender Bestandsbebauung und Grundwasserabsenkung Durch den Abriss sind schon erhebliche Schäden entstanden und erfahrungsgemäß wird das durch Absenken des Grundwassers auch nicht besser.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stellungnahme wird nicht berücksichtigt* Wie in der Begründung (S. 81f.) erwähnt, handelt es sich nur um temporäre und keine dauerhaften Absenkungen des Grundwassers. Die umliegende Bestandsbebauung ist bei Neubauvorhaben gemäß Bauordnungsrecht zu sichern. Befürchtungen vor etwaigen Schäden sind daher kein Abwägungsmaterial der Bauleitplanung. Sicherungsmaßnahmen werden erst im Rahmen der Baugenehmigungserteilung durch die Bauaufsicht angeordnet.	Nicht berücksichtigt
7.4 Fragen zu geplantem Gewässer Es ist dringend eine Beweissicherung erforderlich. Es fehlt eine Erklärung für das angelegte Gewässer: War es genehmigt? Wurde hier Boden verschoben? Wohin und zu welchem Zweck? War er belastet oder unbelastet?	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.* Im Bebauungsplan und im Flächennutzungsplan werden keine Wasserflächen festgesetzt bzw. dargestellt. Es wird angenommen, dass es sich bei dem eingebrachten Punkt um die Retentionsfläche im Park handelt. Im Kapitel Ver- und Entsorgung der Begründung wird das Retentionsbauwerk ausführlich behandelt. Das Retentionsbauwerk wurde im Zuge der Planaufstellung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck abgestimmt. Bei dem zur Umsetzung erforderlichen Bodenhaushub werden die Hinweise zu den vorhandenen Bodenbelastun-	Richtigstellung / Zur Kenntnis genommen

Hier fehlt jegliche Beweisführung	gen berücksichtigt (Hinweis D). Demnach ist bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen. Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.	
7.5 Herstellung, Entfernung und Herstellung der Grünfläche unverständlich Die Grünfläche, die im Westen vorhanden ist, soll zunächst angelegt werden. Dann aber als Baustelleneinrichtungsfläche wieder vernichtet werden, um dann später wieder erneut zur Grünfläche zu werden? Kosten Nutzen? Umweltschutz wie auch der Wunsch und das Bedürfnis der Bürger nach mehr Grün wird hier mit Füßen getreten.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.* Die in der Stellungnahme beschriebene Vorgehensweise wird im Grundsatz korrekt wiedergegeben. Alternativ wäre es möglich die Teilfläche zunächst brach liegen zu lassen, bis sie als Baustelleneinrichtungsfläche dient und im Anschluss einmalig als Parkfläche herzurichten. Diese Variante wurde zwischen der Deutschen Bahn AG, der Hansestadt Lübeck und dem Grundstückseigentümer diskutiert und wieder verworfen, da die temporäre Nutzung zur Baustelleneinrichtung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ steht, für den das Planfeststellungsverfahren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht eingeleitet wurde. Das Verfahren ist ergebnisoffen. Planfeststellungsverfahren weisen in der Regel einen sehr langen Zeithorizont auf, so dass der Teilbereich des Parks über einen sehr langen Zeitraum weiter brach liegen würde. Vor diesem Hintergrund wurde gerade im Sinne der Bedürfnisse der Bürger nach gestalteten Grünflächen entschieden, den Park zunächst herzurichten. Es ist davon auszugehen, dass diese Herrichtung mind. einige Jahre erhalten bleibt. Auch der tatsächliche Flächenbedarf für die Baustellenein-	Zur Kenntnis genommen

	richtung kann noch variieren, so dass auch nicht ausgeschlossen ist, dass Teile des Parks erhalten und nur einmalig herzurichten sind. Da die Zwischennutzung durch eine Baustelleneinrichtung nicht Bestandteil der Bauleitplanung ist, sondern des Planfeststellungsverfahrens der DB werden die Hinweise nur zur Kenntnis genommen.	
7.6 Hinweise auf Hochgeschwindigkeitstrasse der DB; Bäume; Fledermausquartiere, Rotmilan; Tag- und Nachtfalter; Wildbienen und Grabwespen Das Projekt ist geplant an der Hochgeschwindigkeitstrasse der DB.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Keine Relevanz* Die Auswirkungen der Bahnanlage wurden im Lärmgutachten berücksichtigt und entsprechende Festsetzungen zur Sicherung von gesunden Wohnverhältnissen getroffen. Für die Sicherung eines ausreichenden Baumbestands wurde zuvor schon eingegangen. Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden alle rechtlich geschützten Arten ermittelt und die notwendigen Maßnahmen (z.B. für Fledermäuse) hergeleitet. Für die Berücksichtigung von Tieren, die im Gebiet nicht ermittelt werden konnten oder für die keine durch Landesrecht ermittelte Bedrohung durch Auswirkungen einer Bauleitplanung bestehen, werden keine Maßnahmen getroffen. Darüber hinaus gilt unabhängig von der Bauleitplanung der allgemeine Artenschutz für alle Tiere gemäß BNatSchG, der bei der Bauausführung (z.B. durch das Verbot von Baumfällungen zur Vogelbrutzeit) berücksichtigt werden muss, aber nicht Bestandteil der Bauleitplanung ist.	

Wir als Bürger stehen für Umwelt und fordern: - Alle Bäume müssen erhalten bleiben	Aufgrund der Überplanung des Plangebietes ist es nicht möglich alle Bäume zu erhalten. Mit der Integration der Parkanlage erfolgt eine angemessene Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen - Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es sich bei den hier aufgeführten Maßnahmen um Mindestangaben handelt. Der Masterplan (Stand 24.09.2020) sieht im Geltungsbereich über die 34 festgesetzten Bäume hinaus ca. 75 weitere Bäume (exklusiv Bäume in den Innenhöfen der Wohnbebauung) vor. Somit sollen nach derzeitigem Planungsstand weit über 100 Bäume gepflanzt werden. Diese tragen maßgebend zu einer ökologischen und klimafördernden Verbesserung, insbesondere im Vergleich zur derzeit vorhandenen Brachfläche, bei.	

- Die Fledermausquartiere sollen sobald wie möglich wiederhergestellt werden	Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden alle rechtlich geschützten Arten ermittelt und die notwendigen Maßnahmen und die zeitliche Umsetzung (z.B. für Fledermäuse) hergeleitet.	
- in der Vogelliste fehlt der Rotmilan - Es fehlt eine Liste der Tag- und Nachtfalter - Wo sind die Wildbienen und Grabwespen? Wir brauchen die Grün- und Erholungsflächen für Mensch und Tier und natürlich die Natur benötigt die Bäume, um das Gleichgewicht zu erhalten.	Für die Berücksichtigung von Tieren, die im Gebiet nicht ermittelt werden konnten (z.B. Rotmilan), werden keine Maßnahmen getroffen. Im Rahmen der Brutvogelkartierung wurde der Rotmilan nicht angetroffen. Zusätzlich wurde nach möglichen Horsten des Rotmilan gesucht, aber auch diese konnten nicht vorgefunden werden. Stark besiedelte Räume gehören zudem nicht zum bevorzugten Lebensraum von Rotmilanen. Im Rahmen von Nebenbeobachtungen wurden im Artenschutzgutachten auch Schmetterlinge und Hautflügler (Bienen, Hummeln, Grabwespen) erfasst. Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (z.B. Hummeln, Wildbienen, u.a.) weitgehend verloren. Als Ausgleichsflächen sind magere, trockenen Standorte erforderlich. Die Umsetzung erfolgt zum Einen in entsprechenden Teilen der geplante Parkanlage zum Anderen auf einer Ökokontofläche mit dem Ziel der Sukzession an mageren, trockenen Standorten (Kompensationspools „Neue Koppel“ auf 0,40 ha). Darüber hinaus gilt unabhängig von der Bauleitplanung der allgemeine Artenschutz für alle Tiere gemäß BNatSchG, der bei der Bauausführung (z.B. durch das Verbot von Baumfällungen zur Vogelbrutzeit) berücksichtigt werden muss.	

Die Zeiten erfordern, dass wir uns um die Umwelt kümmern, denn was wollen wie (Sie) ihren Kindern und Enkelkindern einmal sagen???? Wir haben keine Grünflächen mehr und keine Vögel und keinen Sauerstoff zum Atmen, weil ich neben meinem Porsche noch einen Mercedes fahren wollte? Fragen Sie sich was Sie einmal hinterlassen möchten? Vielleicht wollen Sie genau der Mensch sein, der es durchgesetzt hat, dass ein Projekt nicht gebaut wurde, weil er sich dafür stark gemacht hat.	Die abschließenden Ausführungen stehen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bauleitplanverfahren und werden daher nur zur Kenntnis genommen.	
Nr. 8 Einwender:in H (Schreiben vom 06.01.2021)		
<u>Weg von der Brücke ins Plangebiet gewünscht</u> Ich habe mit Interesse die Unterlagen zum Güterbahnhof betrachtet. Nun wohne ich selbst auf der anderen Seite der Brücke und hatte gehofft, dass es von der Brücke einen Weg hinab in das neue Gebiet geben wird - insbesondere um schnell in die Grünanlagen zu gelangen welche rar sind hier in der Gegend. Leider konnte ich keine entdecken, sodass man nur über Umwege dorthin gelangen wird, da ja die einzige Treppe an der Seite der Brücke aus irgendwelchen Gründen nicht zur freien öffentlichen Nutzung erlaubt ist. Wird sich das ändern, bzw. können Sie formlos meinen Wunsch als Rückmeldung von naheliegenden Anwohnern aufnehmen dort an der Brücke schneller ins zukünftige Güterbahnhof Wohngebiet zu gelangen? Viele Familien mit Kindern und vermutlich noch halbwegs mobile Bewohner des Lotti-Tonello-Hauses würden sich sicher auch freuen.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregungen werden bereits berücksichtigt.* Die St. Lorenz-Brücke misst am höchsten Punkt der Straßenoberfläche 14,5 m ü.NHN. Bei einer Geländehöhe von 7,47 m ü.NHN ergibt sich eine Differenz von ca. 7 m. Wenngleich die verständliche Forderung einer Rampe sicherlich zunächst sinnvoll erscheint, würde eine entsprechende barrierefreie Rampe in regelhafter Ausführung nach DIN 18040-1 (max. 6% Steigung und entsprechenden Zwischenpodesten) eine Rampenlänge von ca. 114 m bedingen. Die Umsetzung würde einen erheblichen baulichen Eingriff bedeuten, welcher zudem mit erheblichen Bau- und Unterhaltungskosten verbunden wäre. Eine solche Rampenlänge ist innerhalb dieses urbanen Stadtraumes städtebaulich nicht darstellbar und weder durch die Stadt noch durch den Vorhabenträger finanzierbar.	teilweise bereits berücksichtigt.

	Das Plangebiet ist durch eine Vielzahl geplanter/vorhandener Fuß- und Radwegeverbindungen mit dem umliegenden Quartier verbunden. Die Treppenanlage wird zu Betriebszwecken benötigt. Die Treppenanlage liegt außerhalb des Geltungsbereich und ist nicht Teil der Planung. Es ist geplant zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob die Treppe der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.	
Nr. 9 Einwender:in I (Schreiben vom 06.01.2021)		
<u>Zuwegung zu Flurstücken von der Straße Am Güterbahnhof</u> Ich bitte um Einplanung einer Zuwegung von den Flurstücken [redacted] zu der Straße Am Güterbahnhof. Mit meinem Anstreben der Innenverdichtung der Wohnfläche auf meinem Grundstück bedarf es einer Zuwegung von der Straße am Güterbahnhof, da die vorhandenen Zuwendungen zu schmal sind und die Mindestbreite von 3 Metern unterschreiten. Mein Anliegen würde Ihre Planung nicht übermäßig verändern und Wohnraum schaffen, wie es die Wohnkompanie tut. Ich würde mich über eine positive Rückmeldung freuen bzw. bitte ich um Mitteilung der nötigen Maßnahmen um mein Vorhaben voran zu bringen.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Der Anregung wird nicht gefolgt. Zur Umsetzung wären zusätzliche Verkehrsflächen notwendig, die zu Lasten der Grünfläche bzw. des Fußgängerbereichs für die Grünfläche gehen würden. Da eine Querung des Planwegs A erforderlich werden würde, wäre auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer betroffen. Zudem müsste im Sinne der Gleichbehandlung allen angrenzenden Grundstücken (Nr. 20 – 36) eine Zufahrt gewährt werden. Hiervon wird mit Verweis auf das Planungsziel einer zusammenhängenden Parkanlage verzichtet.	nicht berücksichtigt
Nr. 10 Einwender:in J (Schreiben vom 25.01.2021)		
<u>Bahnanlagen für Güterverkehr i.V.m. Fahrrädern nötig</u> Ich lese, dass Pläne bestehen, das Güterbahnhofgelände zu bebauen. Bitte revidieren Sie diese Absicht: vermutlich ist die Zeit nicht mehr	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt*	Nicht berücksichtigt

fern (Grün-Schwarz oder Grün-rot-rot, auf jeden Fall GRÜN), in der der Gütertransport in die Städte möglichst nicht mehr mit Lastwagen erfolgt, sondern - Güter auf die Schiene! - auf Eisenbahnwaggons. In Hamburg legen Hermes und andere Logistiker gerade Umladestationen an, in denen LKW-Ladungen auf Lasten-Fahrräder umgeladen werden. Dasselbe wäre mit den Lasten möglich, die per Waggon in Lübeck eintreffen und auf dem Güterbahnhofgelände auf Lastenfährräder umgeladen werden. Deren Entwicklung - e-Motor-unterstützt - nimmt zur Zeit gerade Fahrt auf, wie Sie sicher bemerkt haben. Es gibt bereits welche mit geschlossenen wetterfesten Kabinen und einer Ladekapazität von 300 kg. Da könnten viele Arbeitsplätze entstehen! Lärm und Schmutz, Parkplatznot und Fahrrad-Fahrer-Gefährdung würden abnehmen. Die Innenstadt könnte ein Fußgänger-Radfahrer-Paradies werden!- Wer hat die Entscheidungsbefugnis über die Güterbahnhofpläne? Ich würde mich freuen, eine kurze Reaktion von Ihnen und eine Antwort auf meine Frage zu erhalten. P.S. Betr. Hochbauten: heute (24./25.1.2020 erschien in LN ein lesenswerter Artikel ("Ein Hochhaus aus Holz") , ein Interview, das Isabella Hafner mit Prof Hermann Kaufmann geführt hat: Holz spart enorme Mengen Graue Energie, die mit der Errichtung von Steinhäusern verbundenen enormen CO2-Emissioenen ließen sich minimieren, Holzbauten sind schnell errichtet, sie sind nachhaltig im besten Sinn, schaffen im Wald Platz für Jungbäume, die carbon capturing betreiben, bieten ein gemütliches Innenraumklima, Kies- und Sandvorkommen werden geschont, Holzhäuser lassen sich vorfertigen, vielfältige Formen sind durch raffinierte Eckelemente mit beliebig zu gestaltenden Wandelementen möglich; wenn sie nach 100 Jahren abgebrochen werden, fällt kein Bauschutt für die Deponie an, da heute Konstruktionen mit unbehandeltem Holz möglich sind (mit möglicher Weiterverwendung des Holzes für Möbelproduktion, für Bauzwecke, für Fußbodenelemente etc.). In Skandinavien stehen sie zu Hunderttausenden. Warum leisten wir uns noch Steinhäuser??	Fachkonzepte mit Bedeutung, die über das Güterbahnhofgelände hinaus gehen, werden in städtebaulichen Rahmenplänen oder – wenn diese über die Grenzen der Kommune hinaus gehen – in raumordnerischen Plänen und Konzepten entwickelt. Diese fließen zwar in der Bauleitplanung ein, können aber umgekehrt nicht die Grundlage für diese Konzepte sein. Über die Stadtentwicklung zur Mobilität - wie von der Bürgerschaft Lübeck beschlossen - informiert das Stadtentwicklungsamt auf ihrer Webseite (siehe auch „smart city Lübeck“). Für das Vorhaben wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das vorsieht, dass das Plangebiet an die Veloroute entlang der Hansestraße mit direkter Wegeführung in die Lübecker Innenstadt angebunden wird sowie umfassende Fahrradstellplätze, Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie Bike-Sharing-, Car-Sharing- und Lastenfahrrad-Angebote geschaffen werden. Somit ist, neben dem angrenzenden Hauptbahnhof und Busbahnhof, ein umfassendes Mobilitätsangebot vorhanden. Der Bebauungsplan bzw. der städtebauliche Vertrag treffen zu Baumaterialien keine Regelungen. Es gelten die übergeordneten Bundes- und Landesgesetze.	

Nr. 11 Einwender:in K (Schreiben vom 12.02.2021)		
In der LN vom 6./7. Aug. 2017 wurden viele geplante neue Wohngebiete vorgestellt, u.a. das o.g. Projekt. Damals war die Anzahl von 110 Wohnungen und 50 Einzelhäuser angegeben. Inzwischen geht es um ca. 320 Wohnungen, so schrieb die LN im März 2018. Es ist bekannt, dass dieser Stadtteil bereits extrem dicht bewohnt ist, 55.000 Einwohner leben auf einem Quadratkilometer. Es ist aus der Soziologie auch bekannt, dass dort, wo Menschen zu dicht beieinander wohnen, das Nachbarschaftsklima schlechter wird.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan</u>: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Die Stellungnahme wird so interpretiert, dass eine geringere Dichte für die Bauleitplanung gewünscht ist. Diese Einwendung kann nicht berücksichtigt werden, da in Lübeck eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum besteht. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des alten Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung hochwertiger Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Im wissenschaftlichen Spektrum der Soziologie gibt es keinen einheitlichen Standpunkt, inwiefern sich und ab welcher Dichte ein Nachbarschaftsklima verschlechtern kann. St. Lorenz Süd ist ein beliebter und lebenswerter Wohnstadtteil (kein sozialer Brennpunkt). Die Vermutungen treffen hier nicht zu.	Nicht berücksichtigt
Seit einigen Jahren wird auch immer deutlicher, dass wir dringend klimaschonender leben müssen. Warum wird dies nicht auch beim Wohnungsbau in diesem Stadtteil mehr berücksichtigt?	*<u>Für die FNP-Änd. den B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Der Klimaschutz ist gemäß BauGB ein Belang in der Bauleitplanung. Dieser wurde im Umweltbericht als Teil der Begründung im Kapitel Schutzgut Klima und Luft, sowie im Kapitel 7.6.2 „Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen“ ausführlich behandelt und gegenüber den Zielen des Bebauungsplans abgewogen.	Nicht berücksichtigt

Das Gelände war sehr beliebt bei Spaziergängern, die sich vom üblichen "Wohngewimmel" erholen wollten. Es gab Pflanzen, die sich angesiedelt hatten, dazu einige Tiere, die in einer Stadt sonst nicht so vorkommen, wie Wildbienen und sogar einen Rotmilan. Wir brauchen hier so ein Naherholungsgebiet.	*<u>Für die FNP-Änd. und B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m^2 errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, diese keinerlei bis kaum Aufenthaltsqualität aufweist. Die neue Parkanlage wird nicht nur den unmittelbar anliegenden Anwohner:innen, sondern auch allen Bewohner:innen des Stadtteils St. Lorenz zur Naherholung zur Verfügung stehen. Dadurch wird eine gelebte Nachbarschaft aktiv gefördert und der Integration aller Bewohner:innen des Plangebietes und seiner Umgebung Raum gegeben, ohne dass die Bewohner:innen weite Wege auf sich nehmen müssen. Da bereits eine wesentliche Verbesserung des Standorts als Naherholungsgebiet somit erwartet werden kann, kann dem Vorschlag das gesamte Plangebiet als Naherholungsgebiet auszuweisen nicht berücksichtigt werden. Der Belang ist bereits erfüllt und eine Erweiterung würde anderen Zielen der Bauleitplanung entgegenstehen. Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzgutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden alle rechtlich geschützten Arten ermittelt und die notwendigen Maßnahmen (z.B. für Fledermäuse) hergeleitet. Für die Berücksichtigung von Tieren, die im Gebiet nicht ermittelt werden konnten (z.B. Rotmilan), werden keine Maßnahmen getroffen. Im Rahmen der Brutvogelkartierung wurde der Rotmilan nicht angetroffen. Zusätzlich wurde nach möglichen Horsten des Rotmilan gesucht, aber	Nicht berücksichtigt

	auch diese konnten nicht vorgefunden werden. Stark besiedelte Räume gehören zudem nicht zum bevorzugten Lebensraum von Rotmilanen. Im Rahmen von Nebenbeobachtungen wurden im Artenschutzgutachten auch Schmetterlinge und Hautflügler (Bienen, Hummeln, Grabwespen) erfasst. Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (z.B. Hummeln, Wildbienen, u.a.) weitgehend verloren. Als Ausgleichsflächen sind magere, trockenen Standorte erforderlich. Die Umsetzung erfolgt zum Einen in entsprechenden Teilen der geplante Parkanlage zum Anderen auf einer Ökokontofläche mit dem Ziel der Sukzession an mageren, trockenen Standorten (Kompensationspools „Neue Koppel“ auf 0,40 ha). Darüber hinaus gilt unabhängig von der Bauleitplanung der allgemeine Artenschutz für alle Tiere gemäß BNatSchG, der bei der Bauausführung (z.B. durch das Verbot von Baumfällungen zur Vogelbrutzeit) berücksichtigt werden muss.	
In der Lindenstr., ca Nr. 26 wurden in einem Hof div. Neubauten gebaut. Man hatte aber nicht berücksichtigt, dass dort aufgrund des hohen Grundwasserstands früher sogn. "Schweineteiche" waren. Es gab erhebliche Probleme mit der Feuchtigkeit von unten in den neuen Häusern.	*<u>Für die FNP-Änd. und B-Plan:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Für die Untersuchung der Bodenverhältnisse wurde ein Bodengutachten erstellt. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Bebauung der Flächen grundsätzlich möglich ist. Die detaillierten Maßnahmen zum Umgang mit z.B. anstehendem Wasser werden im Zuge der Genehmigung durch die Bauaufsicht geprüft und sind somit nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern des Bauordnungsrechts.	Nicht berücksichtigt

Das ehemalige Bahnhofsgelände liegt recht tief, was wird dort sein mit dem Grundwasser? Das Absenken des Grundwasserspiegels hat oft erhebliche Auswirkungen für die älteren Häuser in der Nähe. Tiefgaragen verstärken die Probleme. Die Planung sollte dringend hinsichtlich Klimafreundlichkeit und Umweltschutz überarbeitet werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für die FNP-Änd. und B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Wie in der Begründung (S. 81f.) erwähnt, handelt es sich nur um temporäre und keine dauerhaften Absenkungen des Grundwassers. Eine dauerhafte Absenkung ist für die Nutzung der Parkanlage nicht notwendig. Umliegenden Bestandsbebauung sind bei Neubauvorhaben gemäß Bauordnungsrecht zu sichern. Befürchtungen vor etwaigen Schäden sind daher kein Abwägungsmaterial der Bauleitplanung. Sicherungsmaßnahmen werden erst im Rahmen der Baugenehmigungserteilung durch die Bauaufsicht angeordnet. In Abwägung der privaten und öffentlichen Belange wird zur Klimafreundlichkeit und dem Umweltschutz im gesetzlich ausreichendem Umfang Rechnung getragen.	Nicht berücksichtigt
Ich wünsche, dass auf den großen Dachflächen der alten Güterschuppen Photovoltaik installiert wird. Es sollte ein Wohnprojekt geben, das den eigenen Strom produziert und viele neue Bäume einplant.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Für die FNP-Änd. und B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt* Inwiefern ein Bauvorhaben die Herstellung von Energie aus erneuerbarer Energie berücksichtigen muss, ist im Gebäudeenergiegesetz geregelt. Die Einhaltung dieses Gesetzes (wie z.B. die Deckung des Jahres-Primärenergiebedarfs aus mindestens 50% erneuerbarer Energie) wird über die Baugenehmigung gesichert. Den jeweiligen Bauherren ist freigestellt, über den gesetzlichen Standard hinaus ihren Jahres-Primärenergiebedarf mit einem höheren	Nicht berücksichtigt

	Anteil an regenerativen Energien zu decken. Für die Umsetzung der gewünschten Maßnahmen schafft die Bauleitplanung keine Hindernisse, so dass hier kein Handlungsbedarf gesehen wird. Über die Parkanlage hinaus setzt der Bebauungsplan umfassende weitere Begrünungs- und Klimaanpassungsmaßnahmen fest, wie bspw.: - Pflanzung von mindestens 34 standortgerechten Laubbäumen in der öffentlichen Parkanlage - Pflanzung eines Laubbaums je sechs Stellplätze bei Stellplatzanlagen - Anpflanzung und Erhaltung von Gehölzen und Hecken - Dachbegrünung aller Neubauten - Vegetationsfähiger Aufbau über Tiefgaragen - Wasserdurchlässiger Aufbau von oberirdischen Stellplätzen und privaten Wegen - Ausgleich bebauungsplanbedingter Eingriffe in den Ist-Zustand Die angesprochene Anpflanzung von Bäumen ist im Bebauungsplan explizit vorgesehen. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.4 sind innerhalb der öffentlichen Grünfläche mindestens 34 standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Weiterhin wird eine Durchgrünung von Stellplatzanlagen durch die Festsetzung Nr. 8.1 sichergestellt, nach der Stellplatzanlagen mit mehr als fünf Stellplätzen mit Bäumen zu gliedern sind. So muss je sechs Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum gemäß der Pflanzliste mit einer ausreichend großen Baumscheibe gepflanzt werden. Weitere Festsetzungen sehen die Anpflanzung oder Erhaltung von	

	Gehölzen und Hecken vor (Textliche Festsetzungen Nr. 8.2 und 8.3). Gemäß der Festsetzung Nr. 9.1 i.V.m. der bauordnungsrechtlichen Festsetzung Nr. 14.1 sind zudem die Dachflächen von Neubauten vegetationsfähig zu gestalten und mit einem durchwurzelbaren Substrataufbau von mindestens 8 cm zu begrünen.	

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro:
Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB

Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehem. Güterbahnhof - und dazugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes

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

Stand: 26.04.2021

Teil C: Auswertung der im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen

Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird ergänzend verwiesen.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen liegen Stellungnahmen mit bebauungsplan- und/oder flächennutzungsplanrelevanten Inhalten vor:

1. Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 09.02.2021)
2. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Schreiben vom 08.02.2021)
3. Telefonica (Schreiben vom 05.02.2021)
4. TraveNetz GmbH (Schreiben vom 10.02.2021)
5. Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) (Schreiben vom 12.02.2021)
6. Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung – Abt. Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung (Welterbebeauftragter) (Schreiben vom 12.02.2021)
7. Hansestadt Lübeck – Fachbereich Planen und Bauen – Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 12.02.2021)
8. Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Schreiben vom 11.02.2021)
9. Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Untere Bodenschutzbehörde (Fristverlängerung bis 19.02., Schreiben vom 19.02.2021)
10. Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Untere Abfallentsorgungsbehörde (Fristverlängerung bis 19.02., Schreiben vom 19.02.2021)
11. Hansestadt Lübeck – Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 12.02.2021)
12. Hansestadt Lübeck – Bereich Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 11.02.2021)
13. Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände AG 29 (Schreiben vom 15.02.2021)
14. Naturschutzbeirat der Hansestadt Lübeck (Schreiben vom 25.02.2021)

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplan- und/oder flächennutzungsplanrelevante Hinweise gegeben.

1. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume / Technischer Umweltschutz Regionaldezernat Südost (Schreiben vom 14.01.2021)
2. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 20.01.2021)
3. Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 02.02.2021)
4. Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schreiben vom 02.02.2021)
5. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 13.01.2021)
6. Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (Schreiben vom 13.01.2021)
7. TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 14.01.2021)
8. Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 03.02.2021)
9. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 04.02.2021)
10. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Abt. VII 4 (Schreiben vom 09.02.2021)
11. Handelsverband Nord (Schreiben vom 12.02.2021)
12. Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 12.02.2021)
13. Hansestadt Lübeck – Bereich Soziale Sicherung – Team Wohnraumförderung (Schreiben vom 16.02.2021)
14. Hansestadt Lübeck – Bereich Archäologie und Denkmalpflege – Abteilung Archäologie (Schreiben vom 12.01.2021)
15. Hansestadt Lübeck – Bereich Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 12.01.2021)
16. Hansestadt Lübeck, Gesundheitsamt (Schreiben vom 05.02.2021)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen.

- Berufsfeuerwehr Hansestadt Lübeck
- Deutsche Telekom Technik GmbH (Eingangsbestätigung vom 11.01.2021, bisher keine STN)
- Deutsche Telekom GmbH – Immobilien - STRABAG Property
- Deutsche Post AG – Immobilien
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes SH / Städtebaurecht
- Ministerium für Inneres ländliche Räume und Integration/ Landesplanungsbehörde

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Hansestadt Lübeck Bereich Stadtgrün und Verkehr - Straßenverkehrsbehörde
- BUND Schleswig-Holstein
- Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung / Abt. Stadtentwicklung
- Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Untere Wasserbehörde
- Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Abt. Natur, Klima, Immissionen
- Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung / Abt. Verkehrsplanung
- Hansestadt Lübeck – Bereich Schule und Sport
- Gasunie Deutschland
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein
- 1.160 Frauenbüro
- 2.502 SeniorInnenEinrichtungen SIE
- 4.510 Familienhilfen / Jugendamt
- 5.610 Stadtplanung und Bauordnung – Bauaufsicht
- 5.651 Gebäudemanagement
- 5.691 Lübeck Port Authority
- 5.610.5 Bauberatung
- Deutscher Siedlerbund
- Hauptzollamt Kiel
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein Katasteramt Lübeck
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (LLUR) Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)
- Netz Lübeck GmbH
- Polizeidirektion Lübeck, Sachgebiet 1.3

- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtwerke Lübeck GmbH - Planung und Steuerung
- TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung (AGU)
- Behindertenbeauftragte/ Behindertenrat Lübeck
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck – KWL
- Landesnaturschutzverband LNV Schleswig-Holstein
- Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer e.V.
- Lübecker Hafengesellschaft (LHG)
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein e. V.
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas und Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

a) Stellungnahmen mit bebauungs- und/oder flächennutzungsplanrelevanten Inhalten:

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 09.02.2021)		
1.1 Keine Bedenken gegen B-Plan 03.50.00 Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans 03.50.00 – St. Lorenz Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen*	zur Kenntnis genommen
1.2 Flurstück 52 für Bahnbetrieb erforderlich Zu 1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes Es wird Gemarkung St. Lorenz, Flur 19, Flurstück 52 *[südwestliche Spitze des Plangebietes]* genannt. Hierbei handelt es sich heutzutage um eine Bahnfläche. Auch künftig ist diese Fläche – zumindest eine Teilfläche daraus – für den Bahnbetrieb erforderlich. Diese Fläche kann daher nicht vollständig zur Parkanlage werden (siehe auch: Schreiben DB (Frau Herbort) an Hansestadt Lübeck (Herr Lindenau) vom 08.06.2020).	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Festsetzung als Parkanlage bleibt als aufschiebend bedingte Festsetzung bestehen und tritt erst mit einer Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt in Kraft.* Der Bebauungsplan trifft hier eine aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB. Die überlagernde Festsetzung (hier Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage) tritt erst mit einer Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt in Kraft. Eine entsprechende Nutzung der derzeit gewidmeten Flächen ist somit erst nach einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich. Derzeit ist davon auszugehen, dass nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung eine Teilfläche der gewidmeten Bahnflächen freigestellt werden kann und eine Nutzung als öffentliche Grünfläche möglich ist. Da zurzeit nicht absehbar ist, welche (Teil-)Fläche nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung für eine Nutzung als Grünfläche zur Verfügung stehen wird, wird für der Bebauungsplan an der aufschiebend bedingten Festsetzung für das gesamte Flurstück festgehalten. Damit ist gesichert, dass das Flurstück für den Bahnbetrieb genutzt werden kann, solange keine Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt erfolgt	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	ist. Gleichzeitig ist für die langfristige Perspektive eine Folgenutzung festgesetzt.	
1.3 Eigentumsverhältnisse Zu 2.5 Eigentumsverhältnisse Die Aussage, dass im Plangebiet sämtliche Flächen im Privateigentum sind ist nicht korrekt (siehe Anmerkungen zu 1.1, Flurstück 52 Bahneigentum).	*Für den B-Plan: Keine Relevanz* An der Aussage wird festgehalten, da es sich auch bei Flächen im Eigentum der DB um Privateigentum handelt. Dass es sich bei dem Flurstück 52 um Bahnflächen handelt geht sowohl aus der Planzeichnung als auch der Begründung eindeutig hervor.	nicht berücksichtigt
1.4 Verhandlungsstand zur öffentlichen Grünfläche in Begründung nicht korrekt Zu 3.9 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) Es handelt sich um das beabsichtigte Planfeststellungsverfahren zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“. Der in diesem Kapitel dargestellte Stand der Verhandlungen zwischen Grundstückseigentümer, DB und Hansestadt Lübeck zur Zwischennutzung einer Fläche für die Baustelleneinrichtung des Projektes Schienenanbindung FBQ ist nicht korrekt. Geplant ist nicht die vollständige Herstellung als Grünfläche – dann Zwischennutzung als BE-Fläche – und anschließende Wiederherstellung, sondern die erstmalige und einmalige Herstellung der öffentlichen Grünfläche in diesem Bereich erst nach der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche der DB AG. Die Verhandlungen hierzu sind noch nicht vollständig abgeschlossen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.* Der derzeitige Planungsstand ist in der Begründung korrekt wiedergegeben. Die Begründung wird dahingehend ergänzt, dass die Verhandlungen hierzu noch nicht abgeschlossen sind.	teilweise nicht berücksichtigt
1.5 Flächenbilanz aufgrund von Flurstück 52 anpassen. Gestattungsvertrag für Teilnutzung möglich Zu 5.1 Flächenbilanz Die Flächenbilanz ist anzupassen, da das Flurstück 52 mindestens teilweise auch künftig Bahnanlage bleiben muss und somit nicht vollständig zur Öffentlichen Grünfläche werden kann, (siehe	*Für die FNP-Änderung: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Flächenbilanz ist korrekt und wird beibehalten.* Die Flächenbilanz bezieht sich auf die festgesetzte Nutzung als Grünfläche. Durch die aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist jedoch gesichert, dass die	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Anmerkung zu 1.1). Ein Verkauf kommt für die DB AG wegen der auch künftig erforderlichen Nutzung für den Bahnbetrieb nicht infrage. Die Nutzung eines Teilbereichs (z.B. geregelt über einen Gestattungsvertrag) ist denkbar, sodass die Zuwegung zur Parkfläche über den Kimbernweg ermöglicht werden kann.	überlagernde Festsetzung als Grünfläche erst nach Freistellung aus dem Fachplanungsvorbehalt in Kraft tritt. Bis zum Eintritt dieser Umstände handelt es sich gem. B-Plan weiterhin um eine Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung. Die Möglichkeit einer Zuwegung über den Kimbernweg, z.B. im Rahmen eines Gestattungsvertrages, wird begrüßt und ist unabhängig von der Festsetzung im Bebauungsplan möglich.	
1.6 Nutzung Flurstück 52 Zu 5.5 Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Zur Nutzung des Flurstücks 52: Diese Fläche ist mindestens teilweise auch künftig und auch noch nach Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung als Bahnanlage mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung erforderlich. Eine vollständige Ausweisung als öffentliche Grünfläche ist nicht möglich. Ein Gestattungsvertrag zur Nutzung einer Teilfläche ist denkbar. Entsprechende Abstimmungen hierzu sind noch vorzunehmen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Festsetzungen zur Nutzung des Flurstücks 52 werden beibehalten.* Wie in der Stellungnahme beschrieben, wird in der Begründung dargelegt, dass erst nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung von der teilweisen Freistellung dieser gewidmeten Bahnflächen ausgegangen werden kann. Da zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen kann, um welche Teilflächen es sich handeln wird, wird an der Festsetzung festgehalten. Bezüglich der Hinweise zur Festsetzung als Bahnanlage mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung wird auf die Nummern 1.2 und 1.5 verwiesen.	nicht berücksichtigt
1.7 Aufschüttung auf Flurstück 52 darf sich nicht auf Eisenbahnbetrieb auswirken Zu 5.7.4 Aufschüttungen Zum Kimbernweg hin ist eine deutliche Geländeerhöhung geplant. Hier befindet sich das Flurstück 52 welches sich im Besitz der DB AG befindet und eisenbahnrechtlich gewidmet ist. Die geplante Erhöhung darf sich nicht auf den Eisenbahnbetrieb auswirken. Die vorhandenen Bahnanlagen auf dem Flurstück 52 dürfen nicht überplant werden. Es ist höchstens eine Teilinanspruchnahme des Flurstücks 52 denkbar. Abstimmungen hierzu sind zwingend erforderlich. Es ist ein Konzept zur Anbindung über den	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Festsetzungen zur Nutzung des Flurstücks 52 werden beibehalten. Die Anbindung an den Kimbernweg ist durch den Abschluss eines Gestattungsvertrages möglich, ein Konzept zur Anbindung kann im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren erarbeitet und abgestimmt werden.* Zur Inanspruchnahme des Flurstücks 52 wird auf die Nummern 1.2 und 1.5 verwiesen.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Kimbernweg zu erstellen, um zu erkennen, welcher Teil des Flurstücks 52 für die Zuwegung in Anspruch genommen werden soll. Ein entsprechender Gestattungsvertrag ist anschließend aufzusetzen.	Abstimmungen bezüglich einer Teilnutzung, z.B. zur Erschließung des Geländes über den Kimbernweg, vor der Entwidmung der Flächen sind beabsichtigt und können unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans erfolgen. Im Rahmen dieser Abstimmungen kann auch ein Konzept zur Anbindung erstellt werden, das dann in einen Gestattungsvertrag einfließen kann. Die Begründung wird hinsichtlich der Möglichkeit eines Gestattungsvertrages und der beabsichtigten Planung der Anbindung ergänzt. Die im B-Plan festgesetzte Geländeerhöhung ist erforderlich, um das Plangebiet überhaupt an den Kimbernweg anbinden zu können, da dieser derzeit durch eine bis zu 3 m hohe Stützmauer vom Bahngelände getrennt wird. Vorhandene Bahnanlagen werden dabei nicht überplant. Auch für die geplante Nutzung der Bahn der Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche ist eine Zufahrtsrampe zu planen.	
1.8 <u>Erschütterungsgutachten unzureichend, Prognose und Bewertung schwingungsmindernder Maßnahmen erforderlich</u> Zu den erschütterungstechnischen Untersuchungen Die erschütterungstechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof – sind nicht nachvollziehbar. Auch die Erschütterungsgutachter für das Projekt Schienenanbindung FBQ konnten keine Erkenntnisse ableiten. Die vorliegenden Untersuchungen beziehen sich auf eine Analyse des IST-Zustandes (Jahr 2019) des Zugverkehres. Eine Prognose, Bewertung sowie Empfehlung von schwingungsmindernden Maßnahmen ist aus den Untersuchungen nicht ersichtlich. Es wird empfohlen – analog zu den schalltechnischen Untersuchungen – eine Bewertung mit prognostizierten Zugzahlen (Jahr 2030) vorzunehmen und entsprechende Schutzmaßnahmen an	Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz Für den B-Plan: Die konkreten Empfehlungen für Schutzmaßnahmen an den Gebäuden werden im Zuge der Bauantragsstellung dargelegt. Den Anregungen wurde bereits gefolgt. Ein entsprechendes Erschütterungsgutachten wurde erstellt („Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BBI Geo- und Umwelttechnik Ingenieur-Gesellschaft mbH, November 2020). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im MU (1) und im mit V Geschossen festgesetzten Bereich des MU (2) die prognostizierten Erschütterungsemissionen gemäß den Anforderungen der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") als (teilweise deutlich) zu hoch zu beurteilen sind. Für den Ausbau der Verladehallen ergeben sich Werte im tolerablen Bereich, für die Allgemeinen Wohngebiete WA 2 – 5 sind keine störenden Erschütterungsimmissionen zu erwarten.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Gebäuden wie bspw. Verstärkung der Decken oder Elastomermatten auf der Bauwerksgründung zur Dämmung der Schwingungsimmissionen zu prüfen und ggf. zu empfehlen.	Auch für die Sekundärluftschallimmissionen sind für die Bereiche MU (1) und im mit V Geschossen festgesetzten Bereich des MU (2) Überschreitungen der empfohlenen Richtwerte sowohl für die maximalen als auch für die mittleren Maximalpegel prognostiziert. Für die weiteren Bereiche auf dem Baufeld, insbesondere die Allgemeinen Wohngebiete WA 2 – 5 sind keine störenden Sekundärluftschallimmissionen zu erwarten. Für die weitere Planung dieser Gebäude sind demnach schwingungsmindernde Maßnahmen erforderlich. Mittels einer weitergehenden Untersuchung können die zu erwartenden Immissionspegel explizit für jeden Ort bzw. jeden Raum des Gebäudes prognostiziert sowie Maßnahmen zur Immissionsminderung effektiv rechnerisch untersucht und optimierte Varianten erarbeitet werden. Die konkreten Empfehlungen für Schutzmaßnahmen an den Gebäuden werden im Zuge der Bauantragsstellung dargelegt. Eine ergänzende Bewertung der prognostizierten Zugzahlen (Jahr 2030) ist nicht erforderlich. Gemäß Gutachten liegen die prognostizierten maximalen Schwingstärken für alle Zugklassen an den bahnnächsten Messpunkten bereits über dem geltenden oberen Anhaltswert von Ao = 0,3 der DIN 4150-2 für Urbane Gebiete. Die Prognoseergebnisse für den Maximalpegel bzw. mittleren Maximalpegel des Sekundärluftschalls verhalten sich bezogen auf die unterschiedlichen Beurteilungsgrößen ähnlich. Folglich wird in dem Gutachten die Empfehlung für eine nähere Untersuchung der geplanten Gebäude unter Berücksichtigung der tatsächlichen Tragwerksstruktur mittels strukturdynamischer Berechnungen ausgesprochen. Die Verkehrshäufigkeiten gehen ausschließlich in die Auswertung der Beurteilungs-Schwingstärke (KBFTr -Wert) bzw. des Mittelungspegels des Sekundärluftschalls ein. Im Rahmen der Abwägung wurden von der DB zur Verfügung gestellte Ist- und Prognosezahlen (2030) für die zum Bauvorhaben nächstgelegenen Gleise mit den im Gutachten zugrunde gelegten Zahlen abgeglichen. Diese weisen nur ge-	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	ringe Abweichungen auf, bei denen keine maßgeblichen Änderungen der Beurteilungsgrößen zu erwarten sind. Lediglich für das Gleis 1120 ist von einem für 2030 erhöhten Verkehrsaufkommen auszugehen. Auch hier sind aufgrund der Entfernung von über 120 m zum Bauvorhaben keine wesentlichen Änderungen der Beurteilungs-Schwingstärke zu erwarten.	
1.9 Keine Bedenken gegen 129. Änderung des FNP Gegen die 129. Änderung des Flächennutzungsplanes – St. Lorenz Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.	*Für die FNP-Änd.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
1.10 Teile der Flurstücke können keine Grünfläche werden Es wird Gemarkung St. Lorenz, Flur 19, Flurstücke 49 und 51 genannt. Diese Flurstücke sind im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 nicht aufgeführt. Es handelt sich bei den beiden Flurstücken heutzutage um Flächen der Bahnanlage. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der DB AG und sollen dies auch bleiben. Die Flächen sind auch zukünftig für den Bahnbetrieb erforderlich und können keine Grünflächen werden. Die genannten zwei Flächen sind von der Änderung des Flächennutzungsplans auszunehmen. Es wird Gemarkung St. Lorenz, Flur 19, Flurstück 81 genannt. Flurstück 81 gehört jedoch zu Flur 14. Dieses Flurstück muss aus der FNP-Änderung ausgenommen werden. Es handelt sich um ein Bahngrundstück, welches auch künftig Bahnzwecken dienen muss. Es wird Gemarkung St. Lorenz, Flur 19, Flurstück 52 genannt. Hierbei handelt es sich ebenfalls gegenwärtig um eine Bahnfläche. Auch künftig ist diese Fläche – zumindest eine Teilfläche daraus – für den Bahnbetrieb erforderlich. Diese Fläche kann daher nicht vollständig zur Grünfläche werden.	*Für die FNP-Änd.: Die genannten Flurstücke sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung. Die Begründung wird entsprechend angepasst.* Die Flurstücke 49 und 51 der Flur 19 und das Flurstück 81 der Flur 14, Gemarkung St. Lorenz sind nicht Bestandteil der Flächennutzungsplanänderung. Das Kapitel 1.1 der Begründung wird entsprechend angepasst. Hinsichtlich der Darstellung des Flurstücks 52 als Grünfläche wird darauf verwiesen, dass es sich hierbei um die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde handelt, die im Flächennutzungsplan darzustellen sind. Zwar ist eine Umsetzung auf der Ebene des Bebauungsplans auf Grund eines Fachplanungsvorbehaltes nicht unmittelbar möglich. Mit einer aufschiebend bedingten Festsetzung auf der Ebene des B-Plans kann jedoch das Planungsziel festgesetzt werden und nach einer Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt auch umgesetzt werden. Dafür ist es erforderlich, dass auch der FNP diese Planungsabsicht darstellt. Im Übrigen wird auf die Punkte 1.2 und 1.5 verwiesen.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1.11 Redaktionelle Hinweise Zu 2.5. Eigentumsverhältnisse Die Aussage, dass im Plangebiet ausschließlich Privatflächen und öffentliche Erschließungsstraße vorhanden sind ist nicht korrekt (siehe Anmerkungen zu 1.1, einige Flächen sind Bahneigentum). Zu 2.6.1 Fachplanungsrecht Aufzählung der Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung (277 tlw. und 52) nicht vollständig bzw. nur dann vollständig, wenn die unter 1.1 genannten Flurstücke 49, 51 und 81 aus dem Plangebiet herausgenommen werden wie unter 1.1 vorgeschlagen. Zu 3.8 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) Es handelt sich um das beabsichtigte Planfeststellungsverfahren zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“. Zu 5.1 Flächenbilanz Sollte dem Vorschlag gefolgt werden die Flurstücke 49, 51 und 81 aus dem Plangebiet herauszunehmen (siehe Anmerkung zu 1.1) wäre die Flächenbilanz anzupassen. Darüber hinaus ist die Flächenbilanz ohnehin anzupassen, da das Flurstück 52 mindestens teilweise auch künftig Bahnanlage bleiben muss und somit nicht vollständig zur Grünfläche werden kann (siehe Anmerkung zu 1.1).	*Für die FNP-Änd.: Die Hinweise zu den Eigentumsverhältnissen, dem Planfeststellungsverfahren und der Flächenbilanz werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird hinsichtlich des Fachplanungsrechts entsprechend angepasst.* Zu Eigentumsverhältnissen: An der Aussage wird festgehalten, da es sich auch bei Flächen im Eigentum der DB um Privateigentum handelt. Dass es sich bei dem Flurstück 52 um Bahnflächen handelt geht aus Kapitel 2.6.1 der Begründung eindeutig hervor. Zum Fachplanungsrecht: Entsprechend der Abwägung unter Nummer 1.10 sind die genannten Flurstücke nicht Bestandteil der FNP-Änderung. Die Begründung wird entsprechend angepasst. Zum Planfeststellungsverfahren: In der Begründung zum Bebauungsplan behandelt das Kapitel 3.9 das Planfeststellungsverfahren, bei der FNP-Änd. das Kapitel 3.8. Der Name des Planfeststellungsverfahrens ist in beiden Begründungen korrekt aufgeführt. Zur Flächenbilanz: Die Flurstücke 49, 51 und 81 sind nicht Teil des Geltungsbereichs der Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplans. Die Begründung wird entsprechend angepasst. Die Flächenbilanz in der Begründung ist korrekt. Hinsichtlich des Flurstücks 52 wird auf die Nummer 1.5 der Abwägung verwiesen.	teilweise berücksichtigt
1.12 Sonstige Hinweise Für beide Verfahren ist zu beachten: Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	*Für die FNP-Änd.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen* *Für den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen* Die Abwägungsergebnisse werden mitgeteilt.	zur Kenntnis genommen

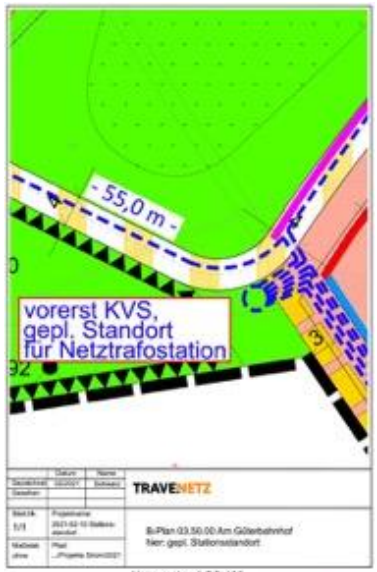
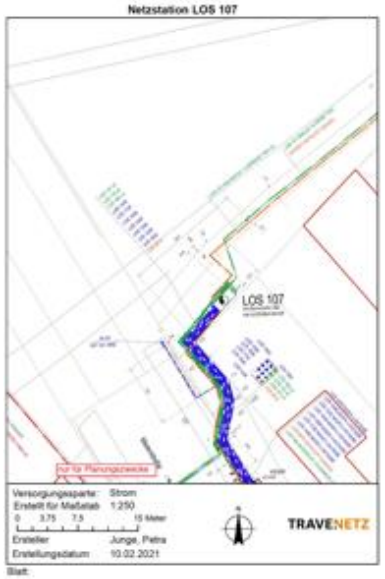
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Landschaftspflege und Vegetationskontrolle“ zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben: DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik – Kundenservice, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe, 0721 / 938-5965, Fax 069 / 265-57986 dzd-bestellservice@deutschebahn.com. Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.		
Nr. 2 Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (08.02.2021)		
2.1 <u>Hinweis auf Eigentümerwechsel und Festsetzung von oberirdischen Garagengeschossen</u> Nordwestlich des B-Plangeltungsbereichs ist an der Straße „Beim Retteich“ ein Hotelprojekt geplant. Für dieses Projekt liegt eine Bauvoranfrage vor, die positiv beschieden wurde. Die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH weist darauf hin, dass das Hotelprojekt von der damaligen Eigentümerin CA Immo im Dezember 2020 an die neue Grundstückseigentümerin Citygrove Luebeck Developments Ltd (Objektgesellschaft der Citygrove Securities PLC), 10 Albemarle Street, London, W1S 4HH, Great Britain, verkauft worden ist. Zuständiger Ansprechpartner ist Herr Sebastian Schoenbach (Associate Development Director). Die beiden im B-Plangeltungsbereich befindlichen Baufelder mit der Festsetzung GEe (2) (vgl. Anlage) befinden sich infolge dieses Grundstücksverkaufs nunmehr ebenfalls im Eigentum der Citygrove Luebeck Developments Ltd.	*<u>Für die FNP-Änd.</u>: Keine Relevanz.* *<u>Für den B-Plan:</u> An den Festsetzungen GEe (2), GRZ 0,8 und Umgrenzung von Stellplätzen wird festgehalten.* Nach derzeitigem Planungs- und Untersuchungsstand kann eine Festsetzung nur bestandssichernd erfolgen. Die Festsetzung einer Bebauung, z.B. mit einer Parkpalette, würde weitergehende Untersuchungen (z.B. Lärm- und Lichtemissionen, Altlasten) erforderlich machen. Zudem erfordert die sensible Eingangssituation in das Gebiet eine Konkretisierung der Planung des Vorhabens, aus der u.a. zwingende Festsetzungen zur Ausbildung einer Raumkante oder andere Gestaltungsvorgaben abgeleitet werden können und dessen präzise planungsrechtliche Fixierung. Die Durchführung dieser Planung und Untersuchungen würde im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans zu einer nicht	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH regt an, für die im B-Planentwurf mit GEe (2), GRZ 0,8 und einer Umgrenzung von Flächen für Stellplätze, Garagen und Tiefgaragen, St Stellplätze (§9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) festgesetzten Baufelder die Errichtung einer Parkpalette und über die Festsetzung als StG Oberirdisches Garagengeschoss in erforderlicher Geschossigkeit entsprechend des Bedarfs zu ermöglichen (in Rücksprache mit Citygrove Luebeck Developments Ltd und DB Bahnpark zu überprüfen). Auf diese Weise könnten durch den Hotelneubau wegfallende P&R-Stellplätze an dieser Stelle kompensiert werden. Anlage: **PLANZEICHNUNG** Beteiligung gem. § 3 	zu vertretenden Verzögerung der beabsichtigten Gesamtentwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs führen, sodass an der bestandssichernden Festsetzung festgehalten wird. Dies gilt insbesondere, da der Bedarf an weiteren Stellplätzen sich nicht aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren, sondern aus den entfallenden Stellplätzen durch den Hotelneubau ergibt. Im Zuge der Hotelplanung war den Bauherren CA Immo der Parkplatzbestand und seine Bedeutung bekannt aber offenbar nicht wichtig, d.h. der Verlust wurde von CA Immo wie von der DB BahnPark GmbH billigend und wissend in Kauf genommen. Eine Kompensation hätte bei der Überplanung der Fläche beispielsweise durch ein Hotel und ein Angebot fürs Parken erfolgen können. Erkennbar wurden vom Eigentümer und Nutzer des Parkraumes keine Bedeutung beigemessen.	
Nr. 3 Telefonica (Schreiben vom 05.02.2021)		
3.1 Richtfunkverbindungen im Plangebiet Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange auch weiterhin bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden:	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Es liegt eine korrigierte Stellungnahme der Telefonica aus der frühzeitigen Beteiligung vor. Laut dieser Stellungnahme sind die geplanten Gebäudehöhen mit der Schutzzone der Richtfunktrasse vereinbar.*	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
• durch das Plangebiet führt 1 Richtfunkverbindung hindurch • die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 101552127 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 11 m und 41 m über Grund Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigefügt zur E-Mail ein digitales Bild, welches den Verlauf unsere Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung verdeutlichen sollen. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linie in Magenta und die blaue Linie haben für Sie keine Relevanz. Die Richtfunkverbindung wird zurück gebaut. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 40-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie	Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde von der Telefónica am 28.02.2020 eine gleichlautende Stellungnahme eingereicht. Auf Nachfrage des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung vom 28.02.2020 wurde am 09.03.2020 eine korrigierte Stellungnahme per E-Mail übersendet. Es wird davon ausgegangen, dass diese korrigierte Stellungnahme weiterhin Gültigkeit hat. Korrigierte Stellungnahme vom 09.03.2020: „Da die geplanten Gebäudehöhen mit einer Höhe von 22,5 m NHN einen ausreichenden Abstand zur Richtfunkverbindung halten, ist mit keiner Störung des Richtfunkbetriebes zu rechnen. Die Belange von Seiten der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG bestehen also nicht mehr. Es ist jedoch bei der Platzierung notweniger Kräne darauf zu achten, dass diese nicht in die Richtfunktrasse ragen.“ Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass auch bei einer Gebäudehöhe von 25,5 m üNHN der Schutzkorridor eingehalten werden kann, da die o.g. E-Mail vom 09.03.2020 ebenfalls den Hinweis enthielt, dass die Unterkante des Schutzkorridors in einer Höhe von 28.02 m NHN verläuft. Der genannte Hinweis zur Platzierung notwendiger Kräne ist im Rahmen der späteren Erschließung des Plangebietes sowie der Bauausführung des Plangebietes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zur Veranschaulichung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung des Trassenverlaufes. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen. Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und einen vertikalen Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15m eingehalten werden. Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen einschließlich der geschilderten Schutzbereiche in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s. o. festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden. Sollten sich noch Änderungen in der Planung / Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann.		
Nr. 4 TraveNetz GmbH (Schreiben vom 10.02.2021)		
4.1 <u>Ergänzung von Leitungsrechten und Netztrafostation</u> Hinsichtlich der Nutzung unserer Netze für die Elektrizitäts-, Wasser-, sowie Gasversorgung teilen wir Ihnen mit, dass hierfür ein Konzept im Rahmen der Detailplanung nach Vorliegen des jeweiligen Energiebedarfs erstellt wird.	*<u>Für die FNP-Änd.</u>: Keine Relevanz.* *<u>Für den B-Plan:</u>* Leistungsrechte für die Gehrechte G2, G3 und G4 sind nicht erforderlich. Ein Hauptanschluss erfolgt über den öffentlichen Quartiersweg und kann dann für die jeweiligen Gebäude intern verteilt werden. Das L9 ist bereits zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt. Klarstellend wird in der Begründung ergänzt, dass	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
In ihrem Begründungstext, unter Punkt 5.4.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen bitten wir folgende Ergänzungen zugunsten der Travenetz GmbH und Stadtwerke Lübeck GmbH hinzuzufügen: – unter G2, G3 und G4 jeweils ein Leitungsrecht – unter L9 …um die Wartung… des aktiven 110 kV-Kabels und der geplanten Versorgungsleitungen, welche im Zuge der Erschließung gelegt werden sicherzustellen. Des Weiteren bitten wir um die Aufnahme einer geplanten Netztrafostation und die bereits in Betrieb befindlichen Anlagen mit der Kennung LOS 107 und LOS 108 (s. Anlage). Für Fragen stehen wir Ihnen gerne unter den oben genannten Kontaktdaten zur Verfügung. Sollten Sie Fragen haben, die direkt den Netzanschluss betreffen, können Sie sich gern an unser Netzanschlussbüro, unter der Telefonnummer 0451/ 888-2490 oder per E-Mail netzanschluss@travenetz.de wenden. <u>Anlagen:</u>	dies zur Sicherstellung der Wartung der geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen geschieht. Darunter fällt dann auch ein 110 kV-Kabel. Die geplanten Netztrafostationen werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt. Gem. § 14 Abs. 2 Satz 1 BauNVO können die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität [...] dienenden Nebenanlagen [..] in den Baugebieten als Ausnahme zugelassen werden. Die Netztrafostation LOS 107 befindet sich auf einem öffentlichen Grundstück, die LOS 108 ist bereits über eine Grunddienstbarkeit gesichert.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
  		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5 Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) (Schreiben vom 12.02.2021)		
5.1 Leitungsrecht 9 zu GFL ändern und Begünstigten anpassen Zur Planzeichnung: Hier sind im Wesentlichen alle Belange der Entwässerung und der Abfallwirtschaft wiedergegeben. Jedoch noch 2 Anmerkungen: Leitungsrechte: Das L9 sollte ebenfalls als GFL in einer Breite von 4,00 m vorgesehen werden, da wir bei Reparaturarbeiten dort mit Baugeräten arbeiten müssen. Alle GFL zu Gunsten der Entsorger (Abwasser und Abfall) sind zu Gunsten der „Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe“ vorzusehen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.* Das Leitungsrecht L9 befindet sich auf einem privaten Grundstück. Regelungen zu Reparaturarbeiten werden über eine Dienstbarkeit geregelt. In der Dienstbarkeit wird u.a. geregelt, dass die Hansestadt Lübeck die gekennzeichnete Fläche einer Breite von 2,5 m als Leitungsfläche nutzen kann, für Erneuerungsarbeiten darf die Fläche auch zeitweise auf einer Breite von 4m genutzt werden. Eine festgesetzte Breite von 4 m ist daher nicht erforderlich. Die „Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe“ sind mit in dem derzeitigen Passus der Festsetzung enthalten. Sollten die „Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe“ jedoch einmal nicht mehr existieren, wäre die Rechtsgrundlage für andere Entsorgungsbetriebe ungeklärt. Die Festsetzung Teil B Text Nr. 7.1 wird daher nicht geändert.	nicht berücksichtigt
5.2 Öffnung der Baufelder zugunsten der Entwässerung, Darstellung von Notwasserwegen Baufelder: Im WA2 sind die Baugrenzen geschlossen dargestellt. In Hinsicht auf die Niederschlagswasserbeseitigung bei Starkregenereignissen ist eine schadlose Ableitung des in den Innenbereichen anfallenden Niederschlagswassers in Richtung der öffentlichen Grünfläche vorzusehen. Hierzu wird eine Segmentierung der Baufelder analog WA3 bis WA5 empfohlen, oder eine Anlage eines Durchganges zur Grünfläche, der auch als Notwasserweg genutzt werden kann. Eine Überflutung der bestehenden Grundstücke an der Schützenstraße ist auszuschließen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Entwässerungskonzept zeigt die Machbarkeit der Entwässerung auf und wurde im Bebauungsplan berücksichtigt; weitere Festsetzungen hierzu sind nicht erforderlich* Auf Ebene des Bebauungsplanes ist es nicht zielführend, die in Rede stehenden Notwasserwege zeichnerisch festzusetzen. Der Bebauungsplan bildet mit der festgesetzten öffentlichen Grünfläche den Rahmen für die Regenwasserrückhaltung. Das Entwässerungskonzept zeigt die grundlegende Machbarkeit auf, so dass der B-Plan diesbezüglich vollzugsfähig ist. Zur Gewährleistung der Überflutungssicherheit im gesamten Plangebiet des Bebauungsplanes stehen im Bereich der öffentlichen Grünflächen Rückhalteeinrichtungen bereit, die auf	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Insofern plädieren wir erneut dafür die Notwasserwege in der Planzeichnung darzustellen und nicht wie im § 4(1) Verfahren abzuwägen und nicht zu berücksichtigen (Punkt 1.3). *[Punkt 16.3 in Teil D dieser Anlage 1]* Gleiches gilt für den Punkt 1.4 *[Punkt 16.4 in Teil D dieser Anlage 1]* aus dem § 4(1) Verfahren, welcher ebenso abgewogen wurde. Auch diesen Punkt sehen die EBL kritisch und bitten um erneute Prüfung und Berücksichtigung.	ein 100-jähriges Regenereignis bemessen wurden. Im Hochwasserfall wird das Oberflächenwasser im Bereich der Verladestraße Richtung St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) und von dort in die angrenzenden Grünflächen geleitet. Um die Überflutung der Bahnanlagen zu vermeiden wird die Anlage einer Senke in der Dreiecksfläche hinter der St.-Lorenz-Brücke, d.h. beim Pumpwerk vorgesehen. Die oberflächige Ableitung zwischen den Gebäuden ist höhentechnisch nicht möglich. Bei Hochwasserereignissen im Bereich der privaten Grundstücke (Wohnbebauung) muss die Möglichkeit geschaffen werden das Wasser oberflächig Richtung Parkweg/Grünfläche zu führen. Die detaillierte Ausarbeitung und Abstimmung mit den EBL und der Hansestadt Lübeck entsprechender Notwasserwege obliegt den jeweiligen Bauherren im Zuge der Hochbauplanungen. Über die Darstellung der bereits in der Planzeichnung befindlichen Retentionsflächen hinaus werden keine weiteren Flächen zur Regenrückhaltung in der Planzeichnung zum Bebauungsplan aufgenommen. Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Auf die Einleitmengen wird im Bebauungsplan (Hinweis F) hingewiesen. Diese Abflussspende wird über entsprechende Rückstauelemente in den Gründächern sowie nach Erfordernis auf den Tiefgaragendecken realisiert. Falls dies nicht ausreicht, sind von den Eigentümern zusätzliche Maßnahmen zu treffen. In der Begründung wird die zulässige Gesamteinleitmenge von 40l/s bereits dargelegt.	
5.3 <u>Festsetzungen zum Niederschlagswasser erforderlich</u> Zu den textlichen Festsetzungen <u>Niederschlagswasserbeseitigung</u>	*<u>Für die FNP-Änd.</u>: Keine Relevanz.* *<u>Für den B-Plan:</u> Eine Festsetzung zum Umgang mit dem Niederschlagswasser ist nicht erforderlich. Die grundsätzliche*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Leider müssen die Entsorgungsbetriebe feststellen, dass die Belange der Entwässerung nicht in der Form berücksichtigt wurden, wie es aus unserer Sicht erforderlich ist. Das Niederschlagswasser ist in großem Umfang auf den Grundstücken zurückzuhalten. Dieses bedarf einer Festsetzung. Ein Hinweis ist aus Sicht der EBL nicht auseichend. Auch für die Rückholung des bereits gedrosselt von den Grundstücken abfließenden Niederschlagswassers in der öffentlichen Grünfläche ist aus Sicht der EBL eine Festsetzung erforderlich.	*Entwässerungsmöglichkeit ist gegeben, die Konkretisierung erfolgt über den Entwässerungsantrag.* Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde gutachterlich geprüft, dass dieser Vorgabe über entsprechende Rückstauelemente in den Gründächern sowie nach Erfordernis auf den Tiefgaragendecken gefolgt werden kann. Falls dies nicht ausreicht, sind von den Eigentümern zusätzliche Maßnahmen zu treffen. Auf die möglichen Einleitmengen von 40 l/s und 1,3 l/(s*ha) wird im Bebauungsplan hingewiesen (Hinweis F). Die Entwässerung der privaten Grundstücke wurde folglich geprüft und ist grundsätzlich möglich. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen des Entwässerungsantrags im Zuge der Planumsetzung durch Bauanträge.	
5.4 Schmutzwasserbeseitigung Die Fläche für das Abwasserpumpwerk sollte ebenfalls festgesetzt werden, da sonst die Erschließung als nicht gesichert angesehen werden muss. Hier sollte auch der Hinweis auf die Mischwasserproblematik erfolgen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Eine Fläche für Versorgungsanlagen ist bereits im B-Plan enthalten.* Eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Abwasser“ wurde in der Planzeichnung festgesetzt und in der Begründung entsprechend ergänzt.	bereits berücksichtigt
5.5 Leitungsrechte Alle GFL, die die Entwässerung und Abfallbeseitigung betreffen, sind zu Gunsten der Hansestadt-Lübeck-Entsorgungsbetriebe vorzusehen, da die HL Abwasser- und Abfallbeseitigungspflichtig sind. Für das L9 ist ein GFL vorzusehen, da bei Reparaturarbeiten die Trasse auch befahren werden muss. (Breite 4,00 m)	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Nicht berücksichtigt.* Es wird auf Nummer 5.1 der Abwägung verwiesen.	nicht berücksichtigt
5.6 Zur Begründung	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch in der Begründung sind aus Sicht der EBL die Entwässerung und die Abfallwirtschaft nicht in erforderlichem Umfang berücksichtigt worden. Auch hier sind nähere Ausführungen zur Vorgehensweise erforderlich.	*Für den B-Plan: Bereits in der Begründung dargelegt.* In der Begründung wird im Kapitel 5.4.5 u.a. dargelegt, dass die Entwässerung des Gebietes grundsätzlich geprüft und umsetzbar ist, dies gilt ebenfalls für die Abfallentsorgung. Nähere Ausführungen zur Vorgehensweise werden im Rahmen des Bau- bzw. Entwässerungsantrags erforderlich und erarbeitet.	
5.7 Ergänzung vom 25.02.2021 Als Ergänzung zu der Stellungnahme vom 12.02.21 hätte ich noch den Hinweis/Bitte, dass die WE sowie die Umrechnungen zu den Einwohnern EW ebenfalls mit in die Begründung mit aufgenommen wird. Das ist für den Anfall des Schmutzwassers eine gute Orientierung.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Bereits in der Begründung dargelegt.* Die Kapitel 7.1 und 7.2 der Begründung beschreiben die möglichen Wohneinheiten sowie die zu erwartende Anzahl der Bewohner.	berücksichtigt
Nr. 6 Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung (Welterbebeauftragter) (Schreiben vom 12.02.2021)		
6.1 Verlust von Sichtbeziehungen auf UNESCO-Welterbe Die vorliegende Stellungnahme nimmt Bezug auf die Prüfung, welche mit Schreiben vom 11.01.2020 zugegangen ist. Unberührt bleiben die Ausführungen vom 28.09.2020 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB. Der Prüfung und Abwägung unter 15.10 und 15.11 (Sichtbeziehungen Bahnstrecke) kann nur eingeschränkt gefolgt werden. Die vorgenommene Höhenreduzierung wird begrüßt. Es muss aber weiterhin davon ausgegangen werden, dass durch die als zulässig erklärten Gebäudehöhen der nord-westlichen Gebäuderiegel und des Hochpunktes an der St. Lorenz-Brücke die einmaligen Blickbeziehungen auf die Lübecker Altstadt (UNESCO-Welterbe) aus dem Zug heraus, die durchaus imposante Bilder erzeugen, verloren gehen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.* In Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten zur frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde eine vertiefende Sichtachsenstudie erstellt, die sich an den expliziten Vorgaben (u.a. Managementplan) und dem abgestimmten Strukturierungsvorschlag orientiert. In Folge dessen wurden die max. zulässigen Gebäudehöhen teilweise reduziert, Dachaufbauten wurden beschränkt. Im Ergebnis der Abwägung wurde der Kopfbau im Teilgebiet MU (2) in seiner Höhe um 6,5 m und die maximale Gebäudehöhe der zulässigen Bebauung im Teilgebiet MU (1) um 1,0 m bzw. 2,0 m reduziert. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das aktuell bei Einfahrt kurz bestehende Sichtfenster auf die Altstadt durch die geplante Bebauung im Teilgebiet MU (1) verdeckt wird.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die vorhandene Bebauung in der Schützenstraße, des Hanserings oder im Bereich Töpferweg ist entgegen der Ausführungen als unbeachtlich einzustufen. Diese beeinträchtigen die Sichtbeziehungen auf die Altstadt, auf Grund der gegebenen Entfernung zur Bahnstrecke, in einem geringeren Maß. Ferner ist die angeführte Bebauung Teil der bewerteten städtebaulichen Situation und damit Gegenstand der heute bestehenden Blickbeziehungen. Das seitens TGP Landschaftsarchitekten vorgelegte Gutachten vom 11.08.2020 verdeutlicht die zu erwartenden Einschränkungen auf den Seiten 14 bis 19. Im Rahmen der Abwägung bleibt unberücksichtigt, dass es sich vorliegend um einmalige und zugleich prominente Sichtbeziehung handelt, die täglich mehreren 10.000 Zugreisenden (Touristen:innen und Tagesbesucher:innen) einen besonderen Blick auf das UNESCO-Welterbe ermöglichen. Dieser Belang verliert auch nicht dadurch an Bedeutung, dass es sich um dynamische und flüchtige Sichtbeziehungen handelt, die in Teilen gestört sind. Die bestehenden Sichtbeziehungen aus dem Zug heraus sind vielmehr einzigartig und besonders. Aus Sicht der Welterbekoordination kann die vorliegende Planung weiterhin nicht mitgetragen werden. Eine angemessene Gewichtung des Belangs des UNESCO-Welterbes ist nicht erkennbar.	Aufgrund der Nähe des Sichtpunkts zum Gebäude brächte eine Reduktion des Geschossigkeit jedoch keine weitere nennenswerte Verbesserung. Es handelt sich auch heute schon um sehr kurzzeitige Sichtbeziehungen. Ein Erhalt dieser Sichtbeziehungen wäre nur bei einem vollständigen Verzicht der Bebauung dieses Areals möglich. Aus diesem Grund wird hier in Abwägung privater und öffentlicher Belange am MU (1) festgehalten und die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum sowie die städtebauliche Fassung der geplanten Grünanlage in der Abwägung höher bewertet.	
6.2 <u>Sichtbeeinträchtigung Hochpunkt St. Lorenz-Brücke</u> Ferner erscheint die Prüfung und Abwägung unter 15.11 (Hochpunkt St. Lorenz-Brücke), welche nochmals explizit Bezug nimmt auf den geplanten Hochpunkt, nicht bestimmt genug. Eine Gebäudehöhe von 25,0 bzw. 28,5 m üNHN dürfte weiterhin eine wesentliche Beeinträchtigung auf die Sicht der Türme der St. Marien Kirche zum Ergebnis haben. In einer Beschränkung der Grundfläche des Staffelgeschosses auf höchsten 25 Prozent wird nur ein marginaler Effekt vermutet. Beeinträchtigungen bestehender Sichtbeziehungen mit der städtebaulichen Idee eines Auftaktbaus zu argumentieren respektive zu rechtfertigen erscheint unangemessen. Eine städtebauliche Erforderlichkeit der vorgesehenen Gebäudehöhe ist nicht hinreichend erkennbar. Es wird daher weiterhin das Erfordernis einer	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.:</u> Die Anregungen werden nicht berücksichtigt.* Es wird darauf hingewiesen, dass sich bei dem geplanten Kopfbau an der St.Lorenz-Brücke um kein besonders hohes Gebäude handelt, sondern dass sich die Wahrnehmung als Hochpunkt aus den anschließenden, eingeschossigen Güterhallen ergibt. So sind z.B. der Handelshof am Hauptbahnhof und der Hauptbahnhof selbst 4 bis 5 m höher als der geplante Kopfbau. Der Kopfbau wurde als städtebaulicher Auftakt in das Plangebiet so angeordnet, dass er sich an das technische Bauwerk der St. Lorenz-Brücke anpasst und somit weniger die Sichtachsen auf die Altstadt beeinträchtigt, als wenn ein größerer Abstand zur Brücke gewählt würde. In der Abwägung wird die Erforderlichkeit eines Hotelneubaus mit üblicher	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Reduzierung des Hochpunktes gesehen. Auch in diesem Punkt verweisen die Ausführungen des o.g. Gutachtens von TGP Landschaftsarchitekten auf eine einzustellende Beeinträchtigung des Belangs des UNESCO-Welterbes. Im Übrigen ist es für die vorliegende Bewertung unbedeutend, in welchem Deutungsverhältnis der Hochpunkt zu den eingeschossigen Güterhallen steht oder sich der Hochpunkt an das technische Brückenbauwerk städtebaulich "anpasst". Maßgebend ist die Störung vorhandener und erhaltenswerter Sichtbeziehungen durch die vorliegende Planung. In Bezug auf die Ausführungen unter 15.8 und 15.9 (Sichtbeziehungen Güterschlag) wird nachrichtlich darauf hingewiesen, dass die vorgenommene Abwägung nicht im Wiederspruch zur erfolgten Einordnung steht.	Nutzflächengröße sowie das städtebauliche Ziel, den Verladehallen am Plangebietseingang einen Kopfbau voranzustellen, höher gewichtet als die Unterbrechung der Blickbeziehung von der Bahnstrecke auf die Altstadt.	
Nr. 7 Hansestadt Lübeck – Fachbereich Planen und Bauen – Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 12.02.2021)		
7.1 <u>Gehrecht mit 1,5 m Abstand zu realen Kronenbereichen gefordert</u> a) In der Planzeichnung ist in WA 2 und WA 5 eine mit Gehrechten zu belastende Fläche eingezeichnet. In der Abwägung wurde auf die „unschädliche“ Nutzung der Wege für die Bäume und auf „bauliche Maßnahmen“ wie den Einsatz von Wurzelbrücken hingewiesen, um den geplanten Wegeverlauf zu belassen. Damit die „zu erhaltenden Bäume“ wirklich überleben, fordert Bereich Stadtgrün und Verkehr, dass dieser Weg außerhalb des realen Kronenbereichs + 1,50 m liegt. Nicht die Nutzung schädigt hauptsächlich die Bäume, sondern der Bau des Weges mit seinem notwendigen Unterbau im Bereich der Kronentraufe. Deswegen muss im Bereich der Baumkronen + 1,50 m regelkonform in Handarbeit gebaut werden. Die Wurzelbrücken sind ebenfalls in WA 2 einzubauen.	<u>*Für die FNP-Änd.:*</u> *Keine Relevanz* <u>*Für den B-Plan:*</u> *Der Bebauungsplan regelt den Erhalt der Bäume. Die DIN 18920 regelt u.a. den Schutz des Kronenbereichs und ist unabhängig vom Bebauungsplan zu berücksichtigen. Mittels baulich konstruktiver Lösungen kann der geplante Verlauf des G1 umgesetzt und die Baumstandorte gesichert werden.* Eine Verlegung des G 1 außerhalb des Kronenbereichs + 1,50 m würde zu einer Zerschneidung der Wohnbauflächen in WA (5) führen. Über den Bebauungsplan wird der Erhalt der Bäume hinreichend festgesetzt. Die DIN 18920 regelt u.a. den Schutz des Kronenbereichs und ist unabhängig vom Bebauungsplan zu berücksichtigen. Auf die Einhaltung der DIN 18920 wird im Bebauungsplan hingewiesen (Hinweis G). Im Rahmen der Umsetzungsplanung können mit baulich konstruktiven Lösungen (z.B. Wurzelbrücken) und Handschachtungen der geplante Verlauf des G 1 einschließlich Unterbau umgesetzt und die Baumstandorte gesichert werden. Dies ist auch im WA (2) zu berücksichtigen.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Es wird darauf hingewiesen, dass das Gehrecht im WA (2) redaktionell so angepasst wird, dass es wie das Gehrecht im WA (5) um den Stamm des zum Erhalt festgesetzten Baums herum geführt wird.	
7.2 Öffentliche Grünfläche zwischen GEe(3) und GEe(2) nutzlos b) In der Planzeichnung am nördlichen Ende des Geltungsbereichs zwischen GEe (3) und GEe (2) ist eine „Öffentliche Grünfläche“ mit Zweckbestimmung „Parkanlage“ eingetragen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt diese kleine, nichtangebundene Fläche als nutzlos für das öffentliche Grün ab.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.* Es ist richtig, dass es sich um eine vergleichsweise kleine Fläche handelt, die jedoch im Zusammenhang mit den übrigen Grünflächen zu sehen ist. Insbesondere vor dem Hintergrund eines grundsätzlich hohen Bedarfs an Freiflächen im Plangebiet und im Stadtteil, wird auch an dieser Teilfläche festgehalten. Es ist vorstellbar, dass diese Fläche z.B. für Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen könnte, sodass der Bereich der großen Parkanlage dann für andere Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen kann. Auch für das Kleinklima hat eine sehr kleine Grünfläche auf der Bäume gepflanzt werden können eine Bedeutung.	nicht berücksichtigt
7.3 Hinweis zur Bauausführung c) Direkt neben den großflächigen Versickerungsmulden sind Spielflächen geplant. Tiefenangaben sind der Planzeichnung u.W. nicht zu entnehmen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass von den Versickerungsflächen keine Gefahr des Ertrinkens für spielende Kinder ausgehen darf.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.* Bei den beschriebenen Flächen handelt es sich nicht um dauerhaft wasserführende Versickerungsmulden sondern um die Rückhaltefläche für ein 100-jähriges Regenereignis. Bezüglich der Gefahrabwehr gilt grundsätzlich auch die Aufsichtspflicht der Erziehungsberechtigten, insbesondere da es sich bei der Überflutung der Flächen um ein seltenes Ereignis handelt. Auch anderenorts in Lübeck (z.B. im Carlebachpark) wird der sporadisch überflutete Abschnitt/Weg nicht eingezäunt.	zur Kenntnis genommen
7.4 Redaktioneller Hinweis zur Festsetzung 8.1	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Anregung wird teilweise gefolgt.*	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
d) Teil B Text 8.1: Dort steht: „…in einer mindestens 8,0 m² großen Baumscheibe…“ Es ist zu ergänzen: „…in einer mindestens 8,0 m² großen offenen (gemessen zwischen den Rückenstützen) Baumscheibe…“.	Die textliche Festsetzung wird redaktionell und klarstellend wie folgt ergänzt: „…in einer mindestens 8,0 m² großen offenen Baumscheibe…“. Der Hinweis zu den Messpunkten zwischen den Rückenstützen wird in der Erschließungsplanung berücksichtigt.	
7.5 <u>Pflanzabstand von Hecken zu öffentlichen Verkehrsflächen muss 75 cm betragen</u> e) In der Begründung unter Pkt. 5.9.1 „Einfriedungen“ steht: „Im Allgemeinen Wohngebiet sind Einfriedungen nur in Form von geschnittenen Laubholzhecken gemäß Pflanzliste A bis zu einer Höhe von 1,3 m zulässig, die grundstücksseitig durch offene Zäune ergänzt werden können.“ Im Teil B Text 8.3 steht: „…nördlich an das Gehrecht 1 (G 1) angrenzend mit einem Abstand von 50 cm zum Gehrecht Hecken […] anzupflanzen“. In der Abwägung steht: „Ein Pflanzabstand der Hecken von mind. 50 cm zu den öffentlichen Verkehrsflächen ist ausreichend, um die Wuchsbedingungen der Pflanzen zu sichern.“ Der Pflanzabstand der Hecken zu öffentlichen Verkehrsflächen muss mindestens 75 cm betragen, damit zwischen den Zeitpunkten des Heckenschnitts die Triebe der Pflanzen nicht in den Weg wachsen und diesen verschmälern.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Die Anregung wird nicht berücksichtigt, ein Pflanzabstand von mind. 50 cm ist ausreichend.* Ein Pflanzabstand der Hecken von mind. 50 cm zu den mit einem Gehrecht belasteten Flächen ist ausreichend, um die Wuchsbedingungen der Pflanzen zu sichern. Für einen Schnitt der Hecken sind die zukünftigen Eigentümer zuständig. Auf einen regelmäßigen Schnitt der Hecken ist vom Eigentümer der Fläche zu achten. Eine Hecke ist üblicherweise schmaler jedenfalls nicht breiter als 1 m, sodass die Vorgabe 50 cm angemessen ist und der Realität entspricht.	nicht berücksichtigt
7.6 <u>Verkehrsnutzung der Planstraße A unklar, Befahrung durch Unterhaltungsfahrzeuge für die Grünfläche nötig</u> f) Gemäß Begründung, Punkt 5.4, wird der Planweg A als 4 m breiter Fuß- und Radweg gestaltet, der von Müll-, Rettungs- und ausnahmsweise von Umzugsfahrzeugen befahren wird. U.E. nach wie vor unklar ist, wie die Nutzung erfolgt. Wird ein Einrichtungsverkehr angestrebt? Dies ist für die Ermittlung der erforderlichen Querschnittsbreite nicht unerheblich. Es ist zu ergänzen, dass neben Müll-, Rettungs- und ausnahmsweise Umzugsfahrzeuge auch Fahrzeuge für die Unterhaltungstätigkeit der öffentlichen Grünanlage den Planweg A befahren	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Der Anregung wird teilweise gefolgt.* Das Konzept zur konkreten Nutzung des Quartiersweges wird gerade aufgestellt. Ein Einrichtungsverkehr für Müll- und Umzugsfahrzeuge ist vorgesehen. Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge sind hiervon selbstredend ausgenommen. Für die Feuerwehr wird abschnittsweise zudem ein 1,5 m breiter Streifen auf privaten Grund als Aufstellfläche gesichert, sodass in Summe hierfür abschnittsweise eine 5,5 m breite Fläche zur Verfügung steht.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
müssen. Im Falle von Begegnungsverkehren der o.g. Fahrzeuge ist die Breite zu erhöhen.	Die Begründung wird dahingehend ergänzt, dass auch Fahrzeuge für die Unterhaltungstätigkeit der öffentlichen Grünanlage den Planweg A befahren müssen.	
7.7 Vorschlag für Bewohnerparken g) Gemäß Abwägungstabelle zum Schreiben der Straßenverkehrsbehörde vom 10.02.2020 bezieht sich der Bereich 610 unter Pkt. 1.2 zum Thema „Parkdruck“ auf bahnnutzende Pendler im Bahnhofsumfeld. Als Lösungsansatz für den bereits herrschenden Parkdruck im bestehenden Wohnquartier wird vom Bereich 610 die Einführung eines Bewohnerparkgebietes als sinnvoll erachtet. Darüber hinaus wird der von Seiten der SVB geforderte Stellplatzschlüssel nicht berücksichtigt. Die Straßenverkehrsbehörde hinterfragt, ob für die Aussagen / Lösungsansätze des Bereichs 610 bestätigte Untersuchungen / Konzepte existieren, zumal (z.T. politische) Aufträge zu Untersuchungen zur Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes seit Jahren u.E. bisher unbearbeitet bestehen. Weiterhin fordert die Straßenverkehrsbehörde, dass in neuen Wohnquartieren der erforderliche Parkplatzbedarf sowohl für die dort zukünftig Wohnenden inklusive ihres Besuchs, als auch für eventuelle „Fremdparker“ aus angrenzenden bestehenden Wohnquartieren zu berücksichtigen ist. Ein Lösungsansatz kann dabei nicht die Einführung eines Bewohnerparkgebiets sein, der dann noch im B-Plan „verankert“ wird. Denn die Festlegung von StVO-Regelungen haben nicht im B-Plan zu erfolgen. Auch eine künstliche / selbst verursachte Parkdruckerhöhung wird nicht über das Bewohnerparkrecht im Nachhinein geregelt werden können.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stell-/Parkplatzschlüssel wird als ausreichend erachtet; die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes ist möglich* Ziel des Bebauungsplanes ist die Nutzbarmachung einer derzeit mindergenutzten Brachfläche im innerstädtischen Bereich. Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der sozialen Infrastruktur aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie. Vor allem diese zentrale Lage bietet Potential, viele wichtige Wege des Alltags auch ohne das (eigene) Auto zurücklegen zu können. Dadurch sind Voraussetzungen gegeben, Handlungsansätze nachhaltiger Mobilität im zukünftigen Quartier zu integrieren. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches mögliche Maßnahmen der Verkehrssteuerung und -optimierung untersucht. Vorrangiges Ziel dieses Konzeptes ist es dabei, vor dem Hintergrund der Einbindung des Geländes in die Verkehrsnetze, der Lage des Gebietes, der bereits erkennbaren bzw. zu erwartenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie der nachhaltigen Maßnahmen, einen angemessenen Stellplatzschlüssel anzusetzen. Neben der guten Lage des Quartiers und der Einbindung in die Verkehrsnetze wird unterstützend mit gezielten Maßnah-	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	men konzeptionell dargestellt, in welcher Form und an welchen Orten das Quartier mit Mobilitätsangeboten ausgestattet werden soll, um damit ebenfalls zu einem autoreduzierenden Mobilitätsverhalten der zukünftigen Nutzer beizutragen. Aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung ist mit einer geringeren Nutzung des Pkw zu rechnen, so dass im Bebauungsplan eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze vorgesehen ist. Der Stellplatzschlüssel wird daher als ausreichend erachtet. Die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes ist grundsätzlich unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu betrachten. Für die Untersuchung und die Abarbeitung des politischen Auftrags ist der Bereich 5.660 zuständig. Unstrittig ist, dass der Parkdruck durch den Parksuchverkehr bzw. die Parkplatznutzung seitens Bahnreisender stark beeinflusst wird. Mit noch mehr privaten Stellplätzen lässt sich das Problem des Parkdrucks seitens Bahnreisender jedoch nicht lösen. Aus diesem Grund wird ein Bewohnerparkrecht in dem Gebiet als sinnvoll erachtet. Die geplanten Stell- und Parkplätze für das neue Quartier werden als ausreichend erachtet.	
7.8 <u>Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt 8 erfordert weitergehende Untersuchung</u> h) Zum Verkehrsgutachten hat es bereits im Verfahren nach § 4(1) Hinweise / Forderungen von Seiten unseres Sachgebietes Verkehrseinrichtung gegeben, die größtenteils Berücksichtigung gefunden haben. Zum Knotenpunkt 8 jedoch wird nunmehr von Seiten des Bereichs 610 folgender Vorschlag zur Verkehrsabwicklung unterbreitet: „Bei Anpassung des Signalprogramms mit Kürzung der Hauptrichtung (K11/K21) um 7 Sekunden und Verlängerung der Nebenrichtung K31 um 7 Sekunden, wäre der Knotenpunkt bei dauernder Freigabe des Signals B31 für alle Spitzenstunden als leistungsfähig anzusehen. Die Kürzung der Hauptrichtung müsste auf das vorhandene Grünband der	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> ...* Der mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Knotenpunkt Fackenburger Allee/Werner-Kock-Straße ist bereits in der Bestandssituation in der Abendspitzenstunde aufgrund des hohen Buseingriffs in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Das Verkehrsgutachten kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass der Neuverkehr von der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit her vom bestehenden Straßennetz und seinen Knoten regelhaft aufgenommen werden kann. Durch die Anpassung des Signalprogramms kann eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit erreicht werden.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Fackenburger Allee abgestimmt werden (Kürzung am Ende oder Anfang)“ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hält diesen Lösungsansatz jedoch weiterhin für problematisch und hält eine weitergehende Untersuchung, die die Folgen / Auswirkungen dieses Vorschlags aufzeigt, für unentbehrlich.		
7.9 Festsetzung von Fahrradabstellanlagen i) Gemäß Mobilitätskonzept soll der Radverkehr gefördert werden. Die Fahrradbeauftragte der Hansestadt Lübeck fordert, ausreichend Fahrradabstellanlagen am Rand von Grünflächen (insbesondere am Spielplatz) vorzusehen. Die im Mobilitätskonzept erwähnten Lademöglichkeiten für E-bikes und die Bereitstellungsmöglichkeiten für Bike-/Car-Sharing sind im B-Plan-Entwurf zu verorten und – falls im öffentlichen Raum angedacht – in der Ermittlung der Verkehrsflächenbreiten zu berücksichtigen (bisher unberücksichtigt).	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: ...* Die Festsetzungen 16.2 und 16.3 des Bebauungsplans regeln die Anzahl von Fahrradabstellanlagen für die Wohnnutzung, Beherbergungsbetriebe, Versammlungs- und Gaststätten, Hotels und sonstige Beherbergungsbetriebe sowie sonstige gewerbliche Nutzungen sehr detailliert. Dort findet sich auch der Hinweis, dass für alle anderen Nutzungen der erforderliche Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt wird. Fahrradabstellanlagen im Bereich von öffentlichen Grünflächen werden im Zuge der Erschließungsplanung bedacht. Lademöglichkeiten für E-Bikes und die Bereitstellungsmöglichkeiten für Bike-/Car-Sharing werden zur Erhaltung der erforderlichen Flexibilität bei der Umsetzung im B-Plan-Entwurf nicht verortet. Gemäß Mobilitätskonzept sind die Car-Sharing-Angebote als Längsparker im Töpfernweg angedacht. Es ist nicht davon auszugehen, dass PKW für das Car-Sharing einen anderen Platzbedarf haben als andere PKW in Längsaufstellung. Konkretere Regelungen sind abhängig vom zukünftigen Betreiber des Car-Sharing Angebots. Eine abschließende Regelung erfolgt über den Erschließungsvertrag zum Satzungsbeschluss.	nicht berücksichtigt
7.10 Barrierefreie Anbindung an St. Lorenz-Brücke	*Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Weiterhin hält die Fahrradbeauftragte eine barrierefreie Anbindung des Neubaugebietes an die St.-Lorenz-Brücke für wünschenswert.	*<u>Für den B-Plan:</u> Die Rampe ist wünschenswert, allerdings aufgrund der Platzerfordernisse, Herstellungs- und Folgekosten nicht darstellbar und angesichts der bereits bestehenden fußläufigen Anbindung der Brücke nicht zwingend erforderlich.* Die St. Lorenz-Brücke misst am höchsten Punkt der Straßenoberfläche 14,5 m ü.NHN. Bei einer Geländehöhe von 7,47 m ü.NHN ergibt sich eine Differenz von ca. 7 m. Wenngleich die verständliche Forderung einer Rampe sicherlich zunächst sinnvoll erscheint, würde eine entsprechende barrierefreie Rampe in regelhafter Ausführung nach DIN 18040-1 (max. 6% Steigung und entsprechenden Zwischenpodesten) eine Rampenlänge von ca. 114 m bedingen. Die Umsetzung würde einen erheblichen baulichen Eingriff bedeuten, welcher zudem mit dauerhaften öffentlichen Unterhaltungskosten verbunden wäre. Eine solche Rampenlänge ist innerhalb dieses urbanen Stadtraumes städtebaulich nicht darstellbar. Die Maßnahme kann auch nicht allein dem Vorhabenträger zugeordnet werden. Wenn eine solche Rampe gewollt ist, müsste sich die Hansestadt Lübeck mit erheblichen Kosten beteiligen. Das Plangebiet ist durch eine Vielzahl geplanter/vorhandener Fuß- und Radwegeverbindungen mit dem umliegenden Quartier verbunden. Über die bestehenden Straßen (z.B. Schützenstraße) ist die Anbindung an die St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) gegeben. Die Einplanung der geforderten direkten Anbindung über eine barrierefreie Rampe ist in Abwägung der Belange nicht angemessen.	
7.11 <u>Tiefe von Senkrechtparkern anpassen</u> Für den Radverkehr stellen die Senkrechtparkplätze an der Verladestraße eine Verkehrssicherheitsbeeinträchtigung dar, weshalb deren Tiefe zu korrigieren ist (siehe hierzu Punkt k).	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Die Tiefe der bestehenden Verladestraße wird nicht angepasst.* In diesem Punkt i) und auch unter Punkt k) findet sich keine Erläuterung, warum die Tiefe der Senkrechtparkplätze eine Verkehrsbeeinträchtigung für den Radverkehr darstellen sollen. Ein Zusammenhang zwischen der Stellplatztiefe und einer	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist nicht erkennbar. Eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts ist aufgrund der Bestandsgebäude im Süd-Osten und des unmittelbar nordwestlich an die bestehende Verladestraße angrenzenden Flurstücks der Deutschen Bahn nicht über die gesamte Länge möglich und auch nicht erforderlich. Die Straßenquerschnitte wurden auf Grundlage der aktuellen technischen Regelwerke von einem Fachgutachter erstellt.	
7.12 <u>Fahrrecht für Radfahrer ergänzen</u> Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt aufgrund des Mobilitätskonzeptes an, sowohl die Gehrechte G2 und G3, als auch das Geh- und Leitungsrecht GL 5 um ein Fahrrecht für Radfahrer zu ergänzen. Darüber hinaus soll der sog. „Mistweg“ auf mind. 1,80 m verbreitert werden, damit eine Richtlinienkonformität geschaffen wird. Bei Mitnutzung von Radfahrern ist er auf 2,50 m zu verbreitern.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Es werden keine Fahrrechte für Radfahrer festgesetzt. Der Fahrradweg soll gem. Mobilitätskonzept über die Verladestraße und die Parkstraße geführt werden.* Das Mobilitätskonzept sieht vor, den Fahrradverkehr im Wesentlichen auf der Verladestraße und der Parkstraße zu führen. Der sogenannte „Mistweg“ dient der fußläufigen Naherholung für die Öffentlichkeit, Erschließung der Wohngebäude und deren Verbindung untereinander und ist nicht für den Fahrradverkehr vorgesehen. Eine Verbreiterung auf 1,80 m ist daher nicht erforderlich. Auch die Gehrechte G2, G3 und GL 5 sind nicht für den Fahrradverkehr vorgesehen, da sie Bestandteil der Erholungsflächen zwischen den Wohngebäuden sind und daher ein Konfliktpotential u.a. mit spielenden Kindern und Spaziergängern ergeben könnte.	nicht berücksichtigt
7.13 <u>Festsetzung der Breite von öffentlichen Fußwegen in der Grünfläche</u> j) Im Beteiligungsverfahren nach § 4(1) sind die öffentlichen Fußwege in den Grünflächen mit einer Breite von 2,00 m bemaßt wor-	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Eine planungsrechtliche Festsetzung von Wegen in öffentlichen Grünflächen ist planungsrechtlich nicht erforderlich.*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
den. Diese Breite sollte gemäß hiesiger Forderung auf 2,50 m erhöht werden, um auch das Radfahren „legal“ zu ermöglichen. Nunmehr ist auf eine Bemaßung komplett verzichtet worden. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert nach wie vor die Festsetzung der o.g. Wegebreite auf 2,50 m.	Bei den dargestellten Wegen in der Parkanlage handelt es sich zunächst nur um Wegedarstellungen als Hinweis aus dem städtebaulichen Masterplan. Eine planungsrechtliche Festsetzung erfolgt hingegen nicht, da eine Festsetzung von Wegen in öffentlichen Grünflächen planungsrechtlich nicht notwendig ist. Die Breiten werden über den Erschließungsvertrag festgelegt. Hier obliegt es dem Bereich 5.660 die erforderlichen Maßgaben zu fixieren.	
7.14 <u>Überarbeitung der Straßenquerschnitte erforderlich</u> k) Grundsätzlich unverständlich ist aus hiesiger Sicht, warum die Forderungen / Anregungen des zukünftigen Straßenbaulastträgers zu den erforderlichen öffentlichen Verkehrsflächenbreiten im bisherigen Verfahren unberücksichtigt geblieben sind. Zu den einzelnen Querschnitten bleiben folgende Forderungen aufrechterhalten: Töpferweg Schnitt A-A: Die Parkstreifen/Bauminseln sollen eine Breite von 2,50 m erhalten. Die beidseitigen Gehwege könnten auf 2,50 m (lichte Breite ohne Bord!) reduziert werden. Verladestraße Schnitt B-B: Die Gesamtbreite ist auf 11,50 m zu verbreitern. Diese setzt sich wie folgt zusammen: 5,50 m Senkrechtparkplätze inkl. Bordeinfassungen (Hochbord vorne, Tiefbord zwischen Parkplätzen und Fahrbahn, ggf. Anfahrschutz für öffentliche Beleuchtung?) 6,00 m Fahrbahn (exkl. Hochbordanlage; diese wird dem privaten Gehweg zugeschlagen. Anderenfalls ist die Fahrbahnbreite entsprechend zu erhöhen)	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.* Der Schnitt A-A wird redaktionell entsprechend angepasst. Eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts ist aufgrund der Bestandsgebäude im Süd-Osten und des unmittelbar nordwestlich an die bestehende Verladestraße angrenzenden Flurstücks der Deutschen Bahn nicht möglich und auch nicht erforderlich. Die Straßenquerschnitte wurden auf Grundlage der aktuellen technischen Regelwerke von einem Fachgutachter erstellt. 5,0 m Tiefe für senkrechte Parkstände ist regelkonform. Für die Fahrbahn sind 6,0 m regelkonform (inkl. Hochborde etc.). Die zukünftig privaten oder öffentlichen Flurstücke werden erst nach Eintritt der Rechtskraft des Bebauungsplans gebildet. Der derzeitige Stand der Erschließungsplanung lässt noch keine abschließende Festlegung der fahrbahnbegleitenden	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Bauteile wie die angesprochenen Borde und Rückenstützen zu. Es obliegt dem Bereich 5.660 im Erschließungsvertrag Bestandteile festzulegen. Die nach der Ausführungsplanung finalen Grundflächen der Borde und Rückenstützen werden entweder zusammen mit dem eigentlichen Straßen-/ Gehwegraum den öffentlichen Flurstücken zugeschlagen oder, wenn dies nicht möglich ist, ersatzweise über Baulasten gesichert.	
Die in der Darstellung ohne Normcharakter gewählte Querschnittsbreite von 14,69 m ist irreführend. Es sollte bei allen Querschnitten das Maß der späteren öffentlichen Verkehrsfläche auffindbar sein und dieses sollte sich auch mit der Angabe im Lageplan decken. Nicht nachvollziehbar (und ggf. rechtlich zu prüfen?) ist die Tatsache, dass von dem 3,50 m privaten Gehweg lediglich 2,50 m mit einem Gehrecht für die Öffentlichkeit belegt sind. Hier wird um Aufklärung gebeten, warum dies so sein soll.	Die Darstellung ohne Normcharakter wird redaktionell auf die tatsächliche Querschnittsbreite von 14,45 m angepasst. Die Breite der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche wird zum besseren Verständnis jeweils ergänzt. Der Gehweg verläuft auf einem privaten Grundstück. Optisch wird dieser Gehweg auf der überwiegenden Länge 3,5 m breit sein. Mit einem durchgehenden Gehrecht zu Gunsten der Öffentlichkeit kann jedoch nur eine Breite von 2,5 m belastet werden. Der übrige Meter im direkten Anschluss an die Verladehallen muss für Anlagen zur Be- und Entladung freigehalten werden (z.B. Treppenanlagen, Rampen, etc.).	
Planweg A Schnitt C-C: Unabhängig von der unter f) genannten, u.E. noch nicht abschließend aufgeklärten Nutzung, sollte sich das Maß der gesamten Verkehrsflächenbreite (jetzt: 4,40m) auch im Lageplan wiederfinden. Dort ist z.B. das Maß zwischen den Borden angegeben. Weiterer Verlauf der Verladestraße (ohne Schnittdarstellung): Die Fahrbahnbreite ist auf mind. 6,50 m zu verbreitern, damit richtlinienkonform auch Bordanlagen, etwaige erforderliche öffentliche Beschilderungen und die Einrichtungen der Verkehrswegebeleuchtung (Leuchtenstandorte und Leerrohrtrassen) realisiert werden können.	In dem Schnitt C-C ist die Breite der festgesetzten Straßenverkehrsfläche abzulesen (4 m). Die Borde und Rückenstützen (jeweils 0,2 m) liegen auf dem Privatgrundstück. Dies kann im weiteren Verfahren z.B. über eine Dienstbarkeit geregelt werden. Die Breite der Straßenverkehrsfläche wird mit 6,0 m beibehalten. Es wird auf die Abwägung weiter oben zum Schnitt B – B verwiesen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Am Güterbahnhof (ohne Schnittdarstellung): Im B-Planentwurf zum Beteiligungsverfahren nach § 4(1) ist die Verkehrsfläche noch mit einer Breite von 11,00 m angegeben und durch den hiesigen Bereich nicht beanstandet worden. Nunmehr ist die Breite auf 9,00 m reduziert worden, ohne dass eine Schnittdarstellung erfolgte. Wir bitten, auch diesen Querschnitt darzustellen und verbleiben vorsorglich bei der Forderung von 11,00 m Gesamtbreite.	Die Anpassung der Straßenbreite war aufgrund vorhandener privater Flurstücke im Bereich der Straße Am Güterbahnhof erforderlich. Ein Querschnitt wird ergänzt und zeigt eine verträgliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmer auf. Der Forderung von 11,0 m Gesamtbreite kann aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht nachgekommen werden.	
7.15 <u>Festsetzung von Tiefgarageneinfahrten; rechtzeitige Übersendung von Gutachten</u> I) Unter Pkt. 5.4.1 „Verkehrliche Erschließung“ der Begründung werden u.a. festgesetzte Tiefgaragenzufahrten thematisiert. Weiterhin wird ausgeführt, dass der Quartiersweg mit Pollern versehen werden soll. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, die festgesetzten TG-Zufahrten auch im Plan darzustellen.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Die Begründung wird hinsichtlich der TG-Zufahrten klarstellend angepasst. An der Pollerlösung wird festgehalten.* Die Tiefgaragenzufahrten sind nicht explizit oder gesondert festgesetzt, jedoch als Bestandteil der Tiefgarage mittels der rot gestrichelten Linie „Umgrenzung von Flächen für Tiefgaragen“. Die Begründung wird klarstellend wie folgt angepasst: *„Die für den allgemeinen Verkehr befahrbare Straße Töpferweg wird in das Plangebiet bis zu den geplanten Tiefgarageneinfahrten der Teilgebiete WA (2) bis (4) des allgemeinen Wohngebietes verlängert.“*	teilweise berücksichtigt
Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert nach wie vor, von der Pollerlösung Abstand zu nehmen.	Die geplanten Poller sind zur Steuerung der Befahrbarkeit erforderlich. Es ist nicht erkennbar, warum hiervon Abstand genommen werden soll. Die Nutzungsbedingungen wurden in der Begründung ergänzend konkretisiert. Der Planweg A dient in der Hauptsache dem Fuß- und Radverkehr, so dass ein direkter Bezug zur Parkanlage gegeben ist. Um über die erforderlichen Sonderfälle (z.B. Müllabfuhr, Grünpflege, Rettung, Aus- und Umzüge der Bewohner) hinaus weitere Verkehrsbewegungen auszuschließen, wird dieser Fuß- und Radweg entsprechend abgepollert.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Eine Grundsatzkritik besteht darin, dass dem Bereich 610 vorliegende Verkehrsgutachten oder -untersuchungen nicht obligatorisch zeitnah dem hiesigen Bereich zur Verfügung gestellt werden. Im Beteiligungsverfahren nach § 4(1) ist bereits angemerkt worden, dass entsprechende Gutachten u.a. der Straßenverkehrsbehörde nicht vorlagen. Gemäß Abwägungstabelle wird argumentiert: „Ein Versand des in Rede stehenden Gutachtens wäre auf Nachfrage selbstverständlich möglich gewesen." Diese Vorgehensweise halten wir für nicht zielführend und hinsichtlich der Kollegialität verbesserungswürdig. Dem Bereich 610 müsste klar sein, dass sich auch im hiesigen Bereich mehrere mit verkehrlichen Belangen betraute Kolleg:innen befinden, für die diese Unterlagen samt darin enthaltenen Aussagen relevant sind. Häufig sind diese Unterlagen sehr umfangreich, so dass es stets hilfreich wäre, mehr Zeit für eine Auseinandersetzung damit zur Verfügung zu haben.	Die angeführte Grundsatzkritik ist nachvollziehbar. Bei nachfolgenden Verfahren werden vorhandene Verkehrsgutachten oder -untersuchungen dem Bereich 660 zeitnah zur Verfügung gestellt.	
Nr. 8 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Naturschutz- und Verbraucherschutz (Schreiben vom 11.02.2021)		
8.1 <u>Zurücknahme der Bebauungskante an der Grünfläche gefordert</u> I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Der aus landschaftsplanerischer Sicht im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgeschlagenen und begründeten flächenhaften Verbreiterung der zentralen Grünfläche in den Abschnitten WA 2 und WA 4 ist seitens der Planverfasser nicht gefolgt worden. Stattdessen wird an der „wellenförmigen" Bebauungskante, die diese Einengungen des gepl. Stadtteilparks auf 10 bzw. 15 Metern begründen, festgehalten. Als Begründung wird im Wesentlichen der „wertvolle Beitrag zur Deckung des weiterhin hohen Wohnraumbedarfs" in Lübeck genannt. Die durch die wellenförmige Formgebung ermöglichte Erhöhung der gepl. Wohneinheiten ist im Gesamtzusammenhang als marginal anzusehen. Für die vorgesehene Entwicklung des Stadtteilparks und für die Situation der Park- und Erholungsflächen in St. Lorenz Süd	*<u>Für den B-Plan und die FNP- Änd.:</u> Die Verdichtung der Grünfläche in östlicher Richtung ist städtebaulich gewollt; trotz unterschiedlicher Breiten kann eine hohe Aufenthaltsqualität der Grünflächen im Quartier hergestellt werden* Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof und der zugehörigen 129. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiedernutzbarmachung einer zentralen innerstädtischen Brachfläche durch die Errichtung von Wohngebäuden, einer öffentlichen Grünfläche im Sinne eines Stadtteilparks sowie für gemischte Nutzungen geschaffen werden. Dimensionierung und Gestaltung des geplanten Quartieres sind das Resultat eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes, welches durch den Aufstellungsbeschluss	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
insgesamt sind die flächigen Einschränkungen im Ergebnis jedoch bedeutsam im negativen Sinne. Insofern werden die Planersteller von hier aus nochmals gebeten / aufgefordert, diese unerwünschte Einengungen der Grünfläche durch eine Zurücknahme, zumindest durch eine Abflachung der Bebauungskante in diesen Abschnitten zu korrigieren. Im Ergebnis sollte hier aus Sicht der Landschaftsplanung ein durchgängiger Grünzug bzw. Stadtteilpark und nicht nur eine Grünverbindung realisiert werden, um einen essentiellen Beitrag zur Minderung des gegebenen Defizits an Grün- und Erholungsflächen im Stadtteil St. Lorenz Süd leisten zu können.	bestätigt und im Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt wurde. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Damit werden knapp 30% Gesamtplangebietsgröße einer Nutzung von Grün- und Freiflächen vorbehalten. Mit der Umsetzung des Projektes wird eine Brachfläche gestalterisch aufgewertet und zu einem Grünraum entwickelt. Die Realisierung der geplanten Grünfläche führt zu einem Zugewinn an Grünflächen und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Reduzierung der Grünflächenarmut dieses städtischen Bereichs. Die entstehende Grünfläche ist so angelegt, dass sie sich in Richtung Westen aufweitet und im östlichen Bereich zugunsten einer zentrumsnahen Verdichtung zurückweicht. Dadurch entsteht eine bislang nicht vorhandene Grünverbindung, sowie ein neuer öffentlicher Raum, in dem trotz unterschiedlicher Breiten eine hohe Durchwegungs- und Aufenthaltsqualität erhalten wird. Gleichzeitig leisten die dort geplanten Wohneinheiten jedoch auch einen wertvollen Beitrag zur Deckung des weiterhin hohen Wohnraumbedarfes im Stadtgebiet der Hansestadt.	
8.2 <u>Ausgleichsfläche „Neue Koppel“ wird vergrößert, Fläche „An der Grienau“ entfällt</u> II. Eingriff in die Natur Der Ausgleich wird überwiegend in Groß-Schenkenberg erfolgen und nur in einem geringen Umfang im Kompensationspool „Neue Koppel“ der Hansestadt Lübeck. Der Ausgleich an der Grienau entfällt.	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.:</u> Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen wird angepasst. Es handelt sich um eine geringfügige Erhöhung der Ausgleichsflächen innerhalb des Kompensationspools „Neue Koppel“ der Hansestadt Lübeck und einen Entfall der Ausgleichsflächen im Kompensationspool „An der Grienau“ der Hansestadt Lübeck.* Der Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha. Die Aufteilung des Ausgleichsbedarf wird wie folgt angepasst: Der Ausgleich erfolgt weiterhin überwiegend über die 3,46 ha große Fläche in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg).	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Der bisherige Anteil von 0,26 ha über die Ausgleichsfläche „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten wird auf 0,4 ha erhöht. Die 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten entfallen. Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen wird entsprechend auf der Planzeichnung sowie in der Begründung und im Umweltbericht angepasst.	
8.3 Beißschrecke wurde nicht vorgefunden Die Umsiedlung der Beißschrecke erfolgte nicht, da sie an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde. Dies ist entsprechend zu ändern.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die im Plangebiet zunächst festgestellte Beißschrecke konnte nicht umgesiedelt werden, da sie im Plangebiet nicht mehr vorgefunden werden konnte.* Die Ausgleichsmaßnahme zur Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke entfällt entsprechend. Der Textteil der Planzeichnung, die Begründung und der Umweltbericht werden angepasst.	berücksichtigt
8.4 Abstand von 1,50 m zum äußeren Kronentraufbereich einzuhalten Bei den als zu erhalten festgesetzten Bäumen ist, wie im Umweltbericht ausdrücklich erwähnt (!), ein Abstand von 1,50 m zum äußeren Kronentraufbereich und jeglichen Veränderungen der Bodengestalt einzuhalten. Dies gilt sowohl für dauerhafte Veränderungen wie Abgrabungen, Aufschüttungen, Wegebau usw. wie auch temporäre Eingriffe durch Baugruben, Baustelleneinrichtung oder Lagerung von Baumaterialien. Ich weise auf die Regelungen der Baumschutzsatzung hin, wonach die entfallenden Bäume nur nach Erteilung einer Baugenehmigung und außerhalb der Fällverbotsfrist gefällt werden dürfen. Da für die Herstellung der Erschließung keine Baugenehmigung erteilt wird, ist eine gesonderte Genehmigung für die Baumfällung beim Bereich UNV, Baumschutz, einzuholen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Erhalt der Bäume ist im B-Plan hinreichend festgesetzt. Die Hinweise zum Baumschutz und zu § 39 BNatSchG werden zur Kenntnis genommen.* Wie in der Stellungnahme beschrieben, verweist der Umweltbericht auf den erforderlichen Schutz der Kronentraufbereiche. Auch in der Planzeichnung verweist der Hinweis G) darauf. Der Erhalt der Bäume wird über den Bebauungsplan hinreichend festgesetzt. Im Bereich des G1 würde eine Verlegung des G 1 außerhalb des Kronenbereichs + 1,50 m jedoch zu einer Zerschneidung der Wohnbauflächen in WA (5) führen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung kann mit baulich konstruktiven Lösungen (z.B. Wurzelbrücken) und Handschachtungen der geplante Verlauf des G 1 einschließlich Unterbau	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	umgesetzt und die Baumstandorte gesichert werden. Dies ist auch im WA (2) zu berücksichtigen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Gehrecht im WA (2) redaktionell so angepasst wird, dass es wie das Gehrecht im WA (5) um den Stamm des zum Erhalt festgesetzten Baums herum geführt wird.	
Auf die Regelungen des § 39 BNatSchG hinsichtlich der Fristen zur Gehölzbeseitigung weise ich ausdrücklich hin. Da in der geplanten Grünfläche Ziele des Landschaftsplanes der Hansestadt Lübeck berücksichtigt werden sollen und Baumpflanzungen sowie Artenschutzmaßnahmen als Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, bitte ich um Beteiligung bei der weiteren Planung.	Die Hinweise zur Baumschutzsatzung und den Regelungen gem. § 39 BNatSchG werden zur Kenntnis genommen. Der Bereich Umwelt-, Naturschutz- und Verbraucherschutz wird im Zuge der Abstimmung zum Ausgleichsvertrag beteiligt.	
8.5 <u>Mangelnde Aufrechterhaltung der Habitatfunktionen für Fledermäuse</u> III. Artenschutz Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Bedenken zum Belang Artenschutz wurden im Bebauungsplanentwurf weitgehend berücksichtigt. Es wird allerdings nicht deutlich, wie die Umsetzung der artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen „Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten für Fledermäuse im Plangebiet“ durch die Festsetzungen des B-Plans sichergestellt werden soll. Der aus landschaftsplanerischer Sicht im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgeschlagenen und begründeten flächenhaften Verbreiterung der zentralen Grünfläche in den Abschnitten WA 2 und WA 4 ist seitens der Planverfasser nicht gefolgt worden (siehe oben Landschaftsplanerische Stellungnahme). Dadurch wird das Angebot an natürlichen Leitstrukturen und insbesondere an Nahrungsgebieten für Fledermäuse verschlechtert, was den artenschutzrechtlichen Erfordernissen zuwiderläuft.	<u>*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:*</u> *Die Festsetzungen des Bebauungsplans sichern die linearen Strukturen der Verladehalle; Neuschaffung geeigneter Nahrungshabitate* Das Artenschutzgutachten nennt unter den erforderlichen Maßnahmen zum Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten 1. den Erhalt der Ladestraße bzw. der Laderampenbereiche der großen Verladehallen als Flugstraße und 2. den Erhalt der bestehenden Gehölzstrukturen südlich des Lokschuppens oder Neuschaffung geeigneter Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Grünachse. Zu Punkt 1. sichern die Festsetzungen des Bebauungsplanes zum Maß der baulichen Nutzung im Teilbereich MU (2) des Urbanen Gebiets den Erhalt der Verladehallen bzw. eine Bebauungsstruktur in vergleichbarer Dimension in Bezug auf Längen- und Höhenausdehnung planungsrechtlich. Auch die das Plangebiet erschließende Verladestraße wird als öffentli-	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	che Verkehrsfläche in ihrer linearen Struktur erhalten. Zusätzlich beinhaltet der Hinweis G) auf der Planzeichnung folgenden Inhalt: „Die Flugtrasse im Bereich der Verladestraße ist in ihrer Durchgängigkeit für Fledermäuse zu erhalten. Das Abstellen von Baumaschinen und das nächtliche Arbeiten bei Flutlicht sind nur zwischen dem 1. November bis 31. März zulässig." Zu Punkt 2. wird in der Begründung dargelegt, dass geeignete Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Parkanlage zu schaffen sind. Die Bepflanzung und Gestaltung der Grünfläche wird über den Erschließungsvertrag geregelt und mit den jeweiligen Fachbehörden abgestimmt.	
8.6 <u>Zustimmung zu Klimaanpassungsmaßnahmen</u> IV. Anpassung an den Klimawandel In der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist bisher das Thema Klimaanpassung noch nicht in der Stellungnahme gesondert erwähnt worden. Wichtige Punkte sind jedoch bereits im Rahmen der landschaftsplanerischen Stellungnahme und in der Stellungnahme durch die Untere Wasserbehörde erwähnt und in den Bebauungsplan integriert worden. Dazu gehören die Durchgrünung des Quartiers, die Dachbegrünung von Gebäuden und Tiefgaragen, die Verwendung von versicherungsfähigen Wegebelägen sowie die Schaffung von Notwasserwegen bzw. Gewährung der Überflutungssicherheit für ein 100-jährliches Regenereignis.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
8.7 <u>Weitere Maßnahmen des Klimaschutzes aufnehmen</u> V. Klimaschutz Die angestrebte Vorzertifizierung für nachhaltige Stadtquartiere der DGNB in Gold/Platin, die in der Antwort auf die Behördenbeteiligung nach § 4.1. beschrieben wurde, wird begrüßt. Diese wird jedoch in der Begründung des Bebauungsplans nicht erwähnt.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.* Die Vorzertifizierung für nachhaltige Stadtquartiere wird weiterhin angestrebt, der Planungsprozess hierzu ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren ergeben sich hierdurch nicht.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch wurde der Bau von Effizienz-55-Häusern nicht übernommen, sondern weiterhin die Ausführung des Standards nach Gebäudeenergiegesetz beschrieben. Der in 7.6.2 beschriebene Ansatz den Primärenergiebedarf der Gebäude zu minimieren und durch hochwertigen baulichen Wärmeschutz zu gewährleisten sollte anhand des Standards des Effizizenzhauses-55 oder besser festgemacht werden.	Wärmeschutzstandards können nicht über den Bebauungsplan wohl aber durch städtebauliche Verträge gesichert werden. Dies wurde von der Hansestadt Lübeck bei diesem Verfahren auch aufgrund des bereits langen Planungsprozesses nicht verfolgt bzw. als weitere Anforderung „aufgesattelt". An dem Verweis auf das zur Bauantragstellung gültige Gesetz zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) wird festgehalten.	
Zusätzlich sollten Heizungs- und Warmwasseranlagen der Gebäude derartig ausgelegt sein, dass sie einen Betrieb mit niedriger Vorlauftemperatur gewährleisten können (Flächenheizungen). Dadurch wird eine perspektivische Versorgung über Umweltwärme oder kalte Nahwärme ermöglicht.	Die Standards von Heizungs- und Warmwasseranlagen sind nicht Regelungsgegenstand des B-Plans.	
Die Wärmeversorgung des Quartieres ist in der Begründung nicht eindeutig beschrieben. Sowohl der Anschluss an die Fernwärme als auch der Bau eines Blockheizkraftwerkes für die Betreibung eines Nahwärmenetzes werden genannt. Für die Versorgung eines Neubaugebietes sollte neben der Versorgung über ein fossiles BHKW (mit Kraft-Wärme-Kopplung) auch klimaschonende Alternativen wie Umwelt-Wärmepumpen geprüft werden. Um die oben aufgezählten Punkte ganzheitlich zu betrachten, wird die Erstellung eines Energiekonzeptes weiterhin empfohlen. Dieses wird auch im DGNB- Kriterien-Katalog gefordert.	Dem Hinweis zur Erstellung eines Energiekonzeptes wurde bereits gefolgt. Dieses befindet sich derzeit in Aufstellung und Abstimmung. In dem Energiekonzept wird auch die Wärmeversorgung des Quartiers näher beschrieben.	
Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes und die daraus folgenden Maßnahmen werden begrüßt. Die Infrastruktur für Car-Sharing und im speziellen für E-Car-Sharing (Ladesäulen) sollte dementsprechend zusätzlich zu der Radabstellanlage eingeplant werden.	Der Hinweis zum Mobilitätskonzept wird zur Kenntnis genommen. Die erforderliche Infrastruktur für Car-Sharing und Ladesäulen kann im Geltungsbereich des B-Plans grundsätzlich umgesetzt werden.	
8.8	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz*	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
VI. Immissionsschutz Immissionen: Luft Keine weiteren Anregungen und / oder Bedenken zur vorgelegten Planung. Immissionen: Lärm Im Begründungstext auf Seite 52 im vorletzten Absatz wird darauf hingewiesen, dass laut einer Studie des Umweltbundesamtes ab einer Dauerbelastung mit einem Tagpegel von 65 dB(A), ein erhöhtes Herzinfarktrisiko festgestellt worden ist. Der Immissionsschutz weist daraufhin, dass diese Studie ebenfalls besagt, dass ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts, das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen steigt. Aus diesem Grund wurden z.B. im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lübeck bei der Betroffenheitsanalyse 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts als Schwellenwerte für eine potenzielle Gesundheitsgefährdung ausgewählt. Da im überplanten Gebiet gerade in der Nacht deutlich erhöhte Lärmbelastungen vorliegen, wird darum gebeten, in der Begründung den kritischen Nachtwert von 55 dB(A) zu ergänzen.	*<u>Für den B-Plan:</u> Die Begründung wird ergänzt.* Die Begründung wird bezüglich des Hinweises zum kritischen Nachtwert von 55 dB(A) ergänzt.	
8.9 <u>Varianten Schalltechnische Untersuchung bzgl. MU (1)</u> Positiv anzumerken ist, dass das geplante Kammgebäude im Teilgebiet MU 1 gemäß den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung eine merkliche abschirmende Wirkung auf Teile der dahinter angeordneten Wohnbebauung (vor allem WA 2) haben wird. Wichtig wäre aber in diesem Fall, dass das Kammgebäude zeitlich vor der übrigen Wohnbebauung errichtet wird. Der Immissionsschutz bittet daher um eine Prüfung, ob diese Bedingung in den Festsetzungstext aufgenommen oder ansonsten über einen städtebaulichen Vertrag geregelt werden kann. Andernfalls sollte deutlicher hervorgehoben werden, dass die schalltechnische Untersuchung unterschiedliche Varianten geprüft hat	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Die Aufnahme einer Bedingung in die textliche Festsetzung zur zeitlich vorgelagerten Errichtung des Kammgebäudes ist nicht erforderlich, da die Berechnungen und die Lärmschutzvorgaben auf der freien Schallausbreitung basieren.* Wie in der Stellungnahme bereits dargelegt, wurde in der Schalltechnischen Untersuchung auch die Variante ohne eine Bebauung im MU (1) geprüft. In der Begründung wird dazu folgendes detailliert ausgeführt: „Im Prognoseplanfall wird zudem eine weitere Variante differenziert, die eine Bebauung des MU (1), zu dem noch keine vergleichbar detaillierten Planungen wie zu den übrigen Baugebieten bestehen, zunächst unberücksichtigt lässt, da nicht davon ausgegangen werden	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
(mit und ohne Kammgebäude) und somit auch höhere Anforderungen an den Lärmschutz der dahinterliegenden Wohnbebauung bestehen, solange das Kammgebäude nicht errichtet ist.	kann, dass die Bebauung des den Bahnanlagen nahegelegenen Baugebietes MU (1) so fertiggestellt werden wird, dass dieses eine volle abschirmende Wirkung auf die geplante Wohnnutzung im Teilgebiet WA (1) entfalten wird.“ Auch bezüglich der festgesetzten Lärmpegelbereiche wird in der Begründung dargelegt, dass diese aus der immissionsschutzfachlichen Variantenbetrachtung ohne geplante Bebauung, d.h. unter Maßgabe einer freien Schallausbreitung, abgeleitet wurden, da nicht angenommen werden kann, dass das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept innerhalb einer bestimmten Frist oder vollumfänglich umgesetzt wird. Somit sind die Schallschutzanforderungen für das WA 2 so berechnet, dass die Lärmschutzanforderungen auch ohne Kammgebäudes erfüllt werden.	
8.10 <u>Einzimmerapartments an bahnzugewandter Seite auszuschließen</u> Die Nutzungen des o.g. Kammgebäudes stehen noch nicht fest. Es wird aber in der Begründung auf Seite 22 erwähnt, dass laut aktuellem Konzept ein „Co-Living-Projekt“ angedacht ist (u.a. mit Studentenwohnungen, Appartementwohnen und/oder einer Pflegeeinrichtung), bei dem ca. 200-300 Einzimmerappartements entstehen könnten. Eine derartige Nutzung mit einer hohen Anzahl an Wohneinheiten wird von Seiten des Immissionsschutzes als kritisch angesehen, da das Kammgebäude vor allem an der parallel zur Bahntrasse zugewandten Seite sehr hohen Lärmbelastungen im gesundheitsgefährdenden Bereich ausgesetzt ist. Laut Festsetzungstext dürfen aus diesem Grund auch keine Außenwohnbereiche in diesem Bereich angeordnet werden. Im Festsetzungstext sollte folglich noch ergänzt werden, dass Einzimmerappartements nicht an der bahnzugewandten Seite angeordnet werden dürfen. Nach Auffassung des Immissionsschutzes können ansonsten keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden (u.a. bedingt durch fehlende Außenwohnbereiche, eine fehlende lärmabgewandte Seite und ggf. fehlende natürliche Lüftungsmöglichkeiten über die Fenster).	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Über die Festsetzung 12.4 ist geregelt, dass dem Wohnen dienende Aufenthaltsräume nur an der bahnzugewandten Seite errichtet werden dürfen, wenn gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.* Der Ausschluss von Einzimmerapartments an der bahnzugewandten Seite ist nicht erforderlich. Über die Festsetzung Nr. 12.4 ist hinreichend gesichert, dass Fenster von dem Wohnen dienenden Aufenthaltsräumen nur zulässig sind, wenn durch bauliche Maßnahmen (wie zum Beispiel vorgehängte Fassaden oder vorgelagerte Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Konstruktionen) nachgewiesen werden kann, dass vor jedem Fenster eines solchen Aufenthaltsraumes (auf der abgeschirmten Seite einer Vorhangfassade oder innerhalb eines vorgelagerten Wintergartens) ein maximaler Beurteilungspegel von Lr < 64 dB(A) tags und Lr < 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV eingehalten wird. Sofern dies nicht nachgewiesen werden kann, sind dem Wohnen dienende Aufenthaltsräume zu dieser Seite nicht zulässig. Darüber ist hinreichend gesichert, dass in diesen Fällen nur	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Wohnungen mit einer lärmabgewandten Seite und damit keine Einzimmerapartments zulässig sind. Die festgesetzten Beurteilungspegel von Lr < 64 dB(A) tags und Lr < 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV werden hier herangezogen, da diese die verbindlichen Grenzwerte im Fall des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen angibt. Danach sind auch in einem Mischgebiet (MI - die 16. BImSchV kennt ebenfalls noch kein MU-Gebiet) Wohnungen uneingeschränkt zulässig. Für Mischgebiete werden Immissionsgrenzwerte von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) angegeben. Dies bedeutet, dass bei den genannten Beurteilungspegels von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) noch gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Dementsprechend sind die vorgelagerten Schallschutzmaßnahmen so auszugestalten, dass die Einhaltung der genannten Immissionsgrenzwerte vor den Fenstern der jeweiligen Aufenthaltsräume (innerhalb der vorgelagerten Schallschutzmaßnahmen) gewährleistet ist.	
8.11 <u>Ergänzung Festsetzung 12.1</u> Der Immissionsschutz bittet um folgende Ergänzung im Festsetzungstext unter 12.1 (4. Abschnitt): „Auf einen ausreichenden Luftwechsel (z.B. durch den Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen) ist zu achten…“.	<u>*Für die FNP-Änd.:*</u> *Keine Relevanz* <u>*Für den B-Plan:*</u> *Ein weiterer Hinweis auf Schalldämmung der Lüftungsanlagen ist nicht erforderlich. Der generelle Nachweis der Schalldämmung bezieht sich auf alle Außenbauteile.* Die vorgeschlagene Ergänzung ist nicht erforderlich, da aus dem zweiten Satz im 4. Absatz hervorgeht, dass erforderliche schalldämmende Zuluftöffnungen beim Nachweis der Schalldämmung der Außenbauteile zu berücksichtigen sind. Zudem ist gem. der einschlägigen DIN grundsätzlich auf einen ausreichenden Luftwechsel zu achten. Ein entsprechendes Lüftungskonzept ist im Rahmen der Baugenehmigung vorzulegen.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
8.12 Redaktioneller Hinweis zur DIN 4109 Redaktioneller Hinweis: In der Planzeichnung (Teil A) sollten die beiden Teilkarten (Lärmpegelbereiche tags und nachts) mit der genauen Bezeichnung der DIN 4109:2018-01 beschriftet werden, damit auch in der Zeichnung klar erkennbar ist, dass die aktuellste DIN-Version herangezogen worden ist.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anregung wird berücksichtigt.* Die Nebenzeichnung wird wie folgt ergänzt: „ermittelt gemäß DIN 4109:2018-01“. Die Festsetzung 12.1 regelt zudem, dass Nachweise zur Schalldämmung im Baugenehmigungsverfahren nach DIN 4109 in der jeweils aktuell gültigen bauaufsichtlich eingeführten Fassung (zurzeit DIN 4109:2018-01) zu führen sind.	berücksichtigt
8.13 Schalltechnische Untersuchung im Baugenehmigungsverfahren Im Bereich der Fläche MU 2 soll laut Begründungstext wahrscheinlich eine KITA angesiedelt werden. Im Rahmen des entsprechenden Baugenehmigungsverfahrens ist aufgrund der lärmexponierten Lage eine detailliertere schalltechnische Untersuchung anzustellen, damit geeignete Schutzmaßnahmen für die KITA getroffen werden können.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.* Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden die erforderlichen Schallschutznachweise auch im MU 2 geführt.	zur Kenntnis genommen
8.14 Schallschutz geplantes BHKW Im Bereich der Fläche GEe(1) ist ggf. ein BHKW geplant. Der Immissionsschutz weist darauf hin, dass durch den Betrieb eines BHKW möglicherweise störende tieffrequente Töne auf die neu geplante aber auch auf die bereits bestehende Wohnbebauung einwirken können. In den weiteren hierfür erforderlichen Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren ist daher auf ausreichende schalldämmende Maßnahmen zu achten.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.* Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden die erforderlichen Schallschutznachweise geführt.	zur Kenntnis genommen
8.15 Immissionswirkung auf Innenraumluft muss aufgrund bekannter Grundbelastungen ausgeschlossen werden VII. Gesundheitlicher Umweltschutz Unter Berücksichtigung der langjährigen Nutzung als Güterbahnhof und der bekannten Grundbelastung der Auffüllungshorizonte	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anregung wird nicht berücksichtigt.* Von Herbizidwirkstoffen kann keine Immissionswirkung in Richtung der Innenraumluft ausgehen, da es sich nicht um eine flüchtige Substanz handelt. Diese Stoffgruppe gehört zu	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
mit PAK bzw. MKW sowie der diffusen Bodenbeeinträchtigung durch bahntypische Herbizidwirkstoffe (vgl. Nr. VI. HINWEISE, unter Pkt. D), muss ausgeschlossen sein, dass eine Immissionswirkung in Richtung der Innenraumluft geplanter Wohn- und Aufenthaltsräume entsteht. Das gilt insbesondere für sensible Einrichtungen wie Kindertagesstätten (Kita). In geeigneter Weise ist darauf zu achten, dass keine Wirkungspfade zwischen Bodenluft und Raumluft entstehen. Für den Kitabetrieb gilt dies ggf. durch eine Raumluftuntersuchung zu überprüfen.	den schwerflüchtigen Verbindungen und wird nicht in die Dampfphase übergehen. Abgesehen davon sind die Gesamtgehalte im Boden so gering, dass man sie im Feststoff aktuell nicht bestimmen kann. Es bleibt lediglich die Analytik über das Eluat. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit kann daher über den Pfad Bodenluft – Raumluft ausgeschlossen werden. Ein Hinweis auf die Grundbelastungen durch PAK und MKW erfolgt im Hinweis D. Die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte ergibt sich aus den fachgesetzlichen Regelwerken bzw. gesetzlichen Regelungen.	
Nr. 9 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Abt. untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 19.02.2021)		
9.1 <u>Untersuchungsbedarf für vorhandene Böden</u> F-Plan: Neben dem ehem. Güterbahnhofsgelände befinden/befanden sich nach aktuellem Kenntnisstand im Bereich der Wohnbaufläche Schützenstraße und des Töpferweges sowie im nordöstlichen Straßenbereich der Schützenstr. altlastenrelevante Gewerbe. Neben dem eben genannten Straßenbereich sind nach den derzeit uns vorliegenden Informationen folgende Grundstücke betroffen: - Schützenstraße 2-16, 20, 24, 26, 28-28a, 32, 34, 44a, 46, 60a-62, 74 - Töpferweg 89-93 Bei einigen der aufgeführten Grundstücke besteht nach aktuellem Kenntnisstand grundsätzlicher Untersuchungsbedarf. Die untere Bodenschutzbehörde (uBB) ist daher bei Eingriffen in den Boden, bei Baumaßnahmen, Entsiegelungen und/oder Nutzungsänderungen bezüglich der aufgeführten Grundstücke und des Straßenbereichs im Vorwege zu beteiligen.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Die Begründung der Flächennutzungsplanänderung wird entsprechend ergänzt.* Das Kapitel 2.2.5 der Begründung des Flächennutzungsplans wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Im Bereich des ehemaligen Bahn-/ Güterbahnhofgeländes sind Eingriffe in den Boden gutachterlich zu begleiten. Die uBB ist im Vorwege zu beteiligen.		
9.2 <u>Bodeneingriffe sind gutachterlich zu begleiten; Hinweise für sichere Lagerung und Bodenauftrag</u> B-Plan: Im Bereich des ehemaligen Bahn-/ Güterbahnhofgeländes sind Eingriffe in den Boden gutachterlich zu begleiten. Die untere Bodenschutzbehörde ist im Vorwege zu beteiligen. Die Grünflächen sind entsprechend §12 BBodSchV - Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht - herzurichten. Zwar erfolgt die Umlagerung des Bodenmaterials im Rahmen der Errichtung von baulichen und betrieblichen Anlagen, doch ist hier die sichere Ablagerung von leicht mit Ethidimuron belasteten Bodens hilfsweise nach dem Entwurf der Ersatzbaustoff-Verordnung zu bewerten. Diese sieht für die sichere Lagerung entsprechende Grenzwerte für Ethidimuron vor und auch einen dem § 12 BBodSchV analogen Bodenaufbau über der Ablagerung vor. Hier ist für Rasenflächen ein Auftrag von unbelastetem Boden in einer Mächtigkeit von 20-50 cm und für Stauden und Gehölze ein Auftrag von 40-100 cm vorzusehen. Kinderspielflächen sind mit 100 cm Bodenauftrag zu versehen.	<u>*Für den B-Plan:*</u> *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis D) wird ergänzt.* Im Bebauungsplan befindet sich unter VI. Hinweise D) und in der Begründung unter 5.11 der folgende Hinweis: „Bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht ist im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen.“ Der Hinweis wird wie folgt ergänzt: „Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.“ Im Kapitel 5.7.4 der Begründung findet sich der nebenstehende Text bereits.	teilweise berücksichtigt
9.3 <u>Redaktionelle Hinweise</u> Änderungen zur Begründung zum B-Plan/F-Plan und Text zum B-Plan (Fassung vom 20.10.2020): Folgende Punkte sollten entsprechend im Text/Begründung zum B-Plan/ F-Plan angepasst werden:	<u>*Für die FNP-Änd. und den B-Plan:*</u> *Die Begründungen werden entsprechend redaktionell angepasst.* Zu 1) – 3): Die Begründung wird entsprechend redaktionell angepasst. Zu 4) und 5): Die Begründung zum FNP wird entsprechend redaktionell angepasst.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
B-Plan: 1) Der in Anlage 1 aufgeführte Text ist in der B-Plan-Begründung unter Punkt „2.2.5 Altlasten" sowie unter Punkt „6.3.2 a)" Abschnitt "Kontamination" und der F-Plan-Begründung unter Punkt „2.2.5 Altlasten", wie in der E-Mail vom 22.09.2020 mitgeteilt, entsprechend anzupassen. 2) Bitte folgenden Satz in der B-Plan-Begründung unter "Punkt 6.3.2 b)" Abschnitt "Boden" dritter Absatz entsprechend anpassen: Ursprünglich: "Eine aktive Sanierung durch Bodenaustausch der Herbizid-belasteten Böden ist mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich." Neu: „Eine aktive Sanierung scheint durch Bodenaustausch der Herbizid-belasteten Böden derzeit mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich zu sein. Genaueres wird sich nach Durchführung der Sanierungsuntersuchung der DB ergeben." 3) Bitte folgenden Text in den Text zum B-Plan unter „VI Hinweise" Abschnitt "E" entsprechend anpassen: "Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer schädlichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide. Die festgestellten Konzentrationen stehen den Anforderungen gem. §1 (6) Nr. 1 BauGB an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entgegen. Etwaige Grundwasserentnahmen/-nutzungen sind im Einzelfall mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen. Eine Versickerung von Regenwasser und die Nutzung von Gartenbrunnen sind nicht genehmigungsfähig." 4) Bitte folgendes Wort in den Text zum F-Plan unter 6.2.2 b) "Boden" dritter Absatz entsprechend anpassen: "NMU" durch "Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung" ersetzen. 5) Bitte folgende Sätze in den Text zum F-Plan unter 6.2.2 c) und 6.4.1 "Grundwassermonitoring der OB Netz AG" und im B-Plan unter „6.5.1" löschen:		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
"Dieses im November 2019 beendete Monitoring wird nun aus gutachterlicher Sicht über zwei weitere Jahre verlängert werden. Hierbei werden jährlich Stichtagmessungen und Probenahmen im Plangebiet und auf angrenzenden Flächen der OB Netz AG durchgeführt." Anlage 1: (Auszug aus der Begründung des B-Plans)		

Anlage 1

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Altlasten. Es wurde ein Sanierungsplan gemäß §13 BBodSchG und Anhang 3 BBodSchV erstellt, der aus Teil 1 (August 2019), „Sanierung im Bereich der Kontaminationsflächen" und Teil 2, „Umgang mit abfalltechnisch relevanten Aushubmaterialien" (Juni 2020) besteht.[1] Zu beiden Teilen liegt eine Bestätigung der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) vor.

Der Sanierungsplan wird Teil des Bebauungsplanes und ist in der vorgegebenen Form umzusetzen.

Abbildung 1: Kontaminationsflächen (Quelle: M & P 2020)

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Entwicklungsbereich Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Als Verursacherin der Verunreinigungen ist laut Bodengutachten die DB AG anzusehen.

Es wurden vier sanierungspflichtige Kontaminationsflächen ermittelt:

- Für den Gas-/Ölbehälter (KF 39) wurde eine kontaminierte Fläche von ca. 50 m² ermittelt, in welcher durch erhöhte MKW- (Mineralölkohlenwasserstoffe) und PAK-Gehalte (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs eine konkrete Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser abgeleitet werden kann.
- Auf den Flächen des Kesselhauses sowie der Fettgasanstalt (KF 41/42) werden die PAK- und BTEX-Werte (Summenparameter aus Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylol) um ein Vielfaches überschritten: da diese im Grundwasserschwankungsbereich nachgewiesen wurden, ist ein Grundwasserschaden belegt. Zudem werden einzelne Prüfwerte bzgl. der Parameter LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und MKW sowie für einzelne Schwermetalle überschritten. Diese schädlichen Bodenveränderungen werden im Zuge der Sanierungen gleichfalls entfernt. Bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch wurden demgegenüber keine Auffäl-

[1] Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck.

ligkeiten festgestellt. Die benachbarten Kontaminationsflächen wurden zusammengefasst und bilden eine gemeinsame Fläche von ca. 350 m². Da im Rahmen der historischen Untersuchung[2] keine Angaben zur Reststoffverbringung der Fettgasanstalt ermittelt werden konnten, ist im Zuge der geplanten Baumaßnahmen damit zu rechnen, dass evtl. weitere Bodenverunreinigungen durch Produktionsrückstände im Umfeld der Fettgasanstalt vorgefunden werden. Wenn bei der Durchführung von Baumaßnahmen Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist ein:e in der Altlastenbearbeitung erfahrene:r Gutachter:in einzuschalten und die untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren (LBodSchG § 2).

- Für den Ölkeller (KF 44) wurden erhöhte PAK-, Zink- und Cadmium-, leicht erhöhte BTEX-Werte sowie eine kleinräumige MKW-Verunreinigung nachgewiesen. In den erhöhten PAK- und MKW-Werten wird eine Gefährdung des Grundwassers gesehen; angesichts der bestehenden Versiegelung des Standorts wird für den Wirkungspfad Boden-Mensch derzeit kein Gefährdungspotential gesehen. Diese Kontaminationsfläche umfasst ca. 500 m2.

Die vier Kontaminationsflächen (im Sanierungsplan (KF 39, KF 41/42 und KF 44) werden im Bebauungsplan mit dem Hinweis (a) gemäß § 5 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet.

Im Zuge der bisher durchgeführten Untersuchungen[3] sowie auf Grundlage von Abstimmungen mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck wurde für diese Kontaminationsteilflächen eine Sanierungspflicht formuliert. Deshalb ist eine vollständige Entfernung durch Aushub der Schadensbereiche im Vorfeld bzw. im Zuge der weiteren Grundstücksentwicklung erforderlich. Hierdurch wird eine Gefährdung des Schutzguts ‚menschliche Gesundheit' sowie ein Austrag von Schadstoffen in das Grundwasser dauerhaft ausgeschlossen.

Des Weiteren liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes verbreitet ein durchschnittlich 1,0 m mächtiger Auffüllungshorizont vor, der abfallrechtlich den LAGA[4]-Klassen Z0 bis Z2 sowie der Deponieklasse I zu zuordnen ist. Der Auffüllungshorizont wird überwiegend durch PAK, der Boden im gesamten südlichen und südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche durch bahntypische Herbizide (insbesondere Ethidimuron) beeinträchtigt. Die Verunreinigungen mit Herbiziden sind nicht nur auf den Auffüllungshorizont begrenzt, sondern betreffen vor allem den darunter anstehenden Boden.

- Der oberflächennahe Bodenhorizont besteht zum überwiegenden Teil aus Auffüllungsmaterial (mittlere Mächtigkeit 0,90 m), das beinahe auf dem gesamten nicht versiegelten Teil der Untersuchungsfläche mit Herbiziden beeinträchtigt ist (Ausnahme: mittlerer Bereich der Gleisanlage, südöstlich des Güterschuppens).
- Im Bodenhorizont von 1,00 bis 2,00 m unter Geländeoberkante ist nur noch selten Auffüllungsmaterial anzutreffen. Jedoch ist dieser Bodenhorizont im beinahe gesamten Gleisbereich und im Süden der Fläche mit Herbiziden verunreinigt.
- Der anstehende Boden unterhalb von 2,00 m Tiefe wurde ausschließlich im südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche auf die Herbizid-Konzentrationen untersucht. Im Bereich der Gleisanlagen ist weiterhin Ethidimuron nachweisbar.

---

2 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998)

3 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998); ECOS Umwelt Nord: Orientierende Untersuchung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: Februar 2002); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: Juli 2015); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung – Nachuntersuchung PSM als ergänzende Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: April 2016); M&P Ingenieursgesellschaft mbH: Ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. Güterbahnhofes Lübeck (Stand: 2016)

4 Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)

- Im Bodenhorizont von 3,00 bis 4,00 m unter Geländeoberkante sind die Ergebnisse der Herbizid-Analyse ähnlich. Auch hier ist Ethidimuron das einzig nachweisbare Herbizid. Die Konzentrationen sind im Vergleich zum Tiefenabschnitt darüber (2,00 bis 3,00 m) geringer.

Bezüglich der Herbizide sind hinsichtlich einer Verwertung die vier Einbauklassen gemäß Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung anzusetzen (s. Sanierungsplan Teil 2). Bei Erdbaumaßnahmen ist bei einer Überschreitung des Eluat-Wertes von 2,6µg/l eine geordnete externe Entsorgung vorzusehen.

Auf den ehemaligen Bahnflächen wurden von der DB AG insgesamt elf Grundwassermessstellen hergestellt. In allen Grundwasserproben wurde PAK nachgewiesen, jedoch überwiegend in geringer Größenordnung. Nur in drei Proben aus dem Abstrom der Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller wurden relevante PAK-Gehalte oberhalb der LAWA-Geringfügigkeitsschwelle nachgewiesen. Die BTEX-Nachweise beschränkten sich darüber hinaus auf eine Messstelle. Die Schwermetall-Gehalte zeigten sich im Grundwasser mit Ausnahme eines Zink-Gehalts deutlich unterhalb der LAWA[5]-Geringfügigkeitsschwelle. Die festgestellten Grundwasserverunreinigungen durch PAK und BTEX konnten ursächlich den Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller vorgefundenen Bodenverunreinigungen zugeordnet werden. Sie wurden als schädliche Grundwasserveränderungen im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes eingestuft. In der Gesamtschau des untersuchten Bereichs zwischen den Kontaminationsverdachtsflächen konnten diese schädlichen Grundwasserveränderungen jedoch als lokal, kleinräumig und nicht erheblich bewertet werden. Es wurde keine Besorgnis einer Gefährdung der regionalen Grundwassersituation festgestellt.

Zudem zeigen Grundwasser- und Bodenuntersuchungen weitere Grundwasserverunreinigungen durch bahntypische Herbizide auf, die diffus im Plangebiet verteilt im Boden vorliegen. Sie wurden nicht nur im Bereich des Lokschuppens, sondern auch im Gebiet der südlich gelegenen Gleise eingetragen. Es ist davon auszugehen, dass auch auf den nördlich und nordwestlich (Gleisharfe) angrenzenden aktiven Gleisanlagen Verunreinigungen des Bodens durch Herbizide vorliegen und dadurch auch Einträge ins Grundwasser stattfinden.

Durch die Deutsche Bahn fand hinsichtlich der Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide (i.d.R. dem Wirkstoff Ethidimuron) ein 3-jähriges Grundwasser-Monitoring statt, um die Belastung des Grundwassers mit Ethidimuron und untergeordnet auch mit PAK und BTEX zu überwachen. Das dreijährige Monitoring wurde mit Vorlage eines Abschlussberichts im März 2020 abgeschlossen. Aktuell wird in Abstimmung mit der uBB über den Umgang mit der Ethidimuronverunreinigung im Grundwasser entschieden. Hierzu ist die Erstellung einer Sanierungsuntersuchung mit technischer und kostenmäßiger Darstellung der Sanierungsvarianten vorgesehen.

Bei den vorliegenden Verunreinigungen ist somit zwischen den vier Kontaminationsflächen, der flächenübergreifenden Beeinträchtigung durch bahntypische Herbizide sowie der hieraus ableitbaren Grundwasserbelastung zu unterscheiden. Was die vier Kontaminationsflächen betrifft, ist eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächlichen horizontalen und lateralen Grenzen der dieser vier Kontaminationsflächen müssen daher durch einen altlastenerfahrenen Gutachter vor Ort festgelegt und der Sanierungserfolg analytisch nachgewiesen werden. Als weitere Grenzen gelten die im Sanierungsplan festgelegten Gebiete. Ziel der Sanierung ist im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit unter dem Aspekt der zukünftigen Nutzung der Fläche.

Darüber hinaus befinden sich außerhalb der im Sanierungsplan festgelegten Gebiete im Nordos-

[5] Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA)

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
- 6 - ten des Plangebietes weitere Altlastenverdachtsflächen. Notwendigkeit und Umfang einer Sanierung der Flächen sind bei einer baulichen Veränderung abzustimmen. Es ist jedoch ein Beibehalt einer Nutzung als Stellplatzanlage vorgesehen und durch die Festsetzung des Bebauungsplanes auch auf diese begrenzt (siehe Ziffer **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Der Bereich wird daher gemäß § 5 Abs. 5 Nr. 3 BauGB zunächst als Altlastenverdachtsfläche (b) gekennzeichnet. **Baugrunduntersuchung / (Grund-)Wasser / Niederschlagswasser** Regionalgeologisch liegt das Untersuchungsgebiet innerhalb eines tertiären Hochgebiets. In der jüngeren Eiszeit bildete sich das von Endmoränenzügen im Norden, Westen und Süden umgebene „Lübecker Staubecken". In diesem Becken kamen die heute oberflächennah anstehenden Tone, Schluffe und Feinsande des Jungpleistozäns zur Ablagerung. Im Zuge der Flächenrisiko-Untersuchung wurde folgendes, stark schematisiertes Standortprofil angetroffen: • bis max. 3,00 m unter Geländeoberkante: künstliche Auffüllung Sand, teilweise kiesig, häufig unterschiedliche Anteile anthropogener Beimengungen (Schotter, Schlacke, Ziegel- und Betonreste), • bis max. 4,00 m unter Geländeoberkante (Endteufe): Beckenschluff und glazifluviatile Sande lagenweise Mittel- bis Feinsand und/oder Schluff. Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Der Hauptgrundwasserleiter wird durch sandige Ablagerungen des Tertiärs, Erosionsrinnen (z. B. Stockelsdorfer Rinne) und glaziale Sande unterhalb des Geschiebemergels aufgebaut. Der Grundwasserspiegel im Bereich der Untersuchungsfläche befindet sich auf einer Höhe von 5,70 m ü. NHN (August 2015) bzw. 6,20 m ü. NHN (Februar 2016). Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen ca. 2,00 und 3,50 m. An der nördlichen Grenze zu den Flächen der DB Netz AG lag das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,70 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 0,50 m bis 1,50 m. Südlich der Untersuchungsfläche wurde das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,30 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 3,90 m angetroffen. Das Grundwasser fließt von Nordwesten nach Südosten. Wegen der ubiquitären Grundwasserbelastung mit Ethidimuron kann weder eine Versickerung von Niederschlagswasser noch eine Nutzung des Grundwassers durch Brunnen erfolgen. Besondere Sorgfalt ist bei Maßnahmen vorzusehen, bei denen der Geschiebemergel perforiert wird, wie z.B. tiefe und den Hauptgrundwasserleiter nutzenden geothermischen Anlagen, Pfahlgründungen etc., da die Gefahr besteht, hydraulische Verbindungen zwischen Hauptgrundwasserleiter und oberflächennahen Grundwasser zu erzeugen. Die besondere Sorgfalt ist der unteren Bodenschutzbehörde im Vorwege nachzuweisen.		
Nr. 10 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Abt. untere Abfallentsorgungsbehörde (Schreiben vom 19.02.2021)		
10.1 <u>Hinweise zum Bodenaushub während der Bauphase</u>	<u>*Für die FNP-Änd.:*</u> *Keine Relevanz* <u>*Für den B-Plan:*</u> *Die Anregung werden nicht berücksichtigt, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auf der hier betroffenen Fläche fallen kontaminierte Boden-/Aushubmaterialien an. Daher sind aus **abfallrechtlicher Sicht** folgende **Bedingungen** in den B-Plan mit aufzunehmen: • Die Boden-/Aushubmaterialien sind entsprechend der Vorgaben der LAGA M20, III. Teil zu beproben. Bei der Beprobung sind auch Herbizidwerte insbesondere für Glyphosat und AMPAzu ermitteln. Bodenmaterial, welches LAGA Z2 überschreitet ist geordnet zu entsorgen. Bodenmaterial, welches für das Herbizid Ethidimuron den Eluatwert von 2,6 µg/l überschreitet (2:1-Extrakt nach DIN 19529), ist gleichfalls geordnet zu entsorgen. • Abfälle mit unterschiedlichen Schadstoffbelastungen sind getrennt zu lagern und zu entsorgen. (Vermischungsverbot für Abfälle § 9 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes). Material größer LAGA Z2 ist abzudecken und auf einer versiegelten Fläche zur Entsorgung bereitzustellen • Der unteren Abfallentsorgungsbehörde (uAB) der Hansestadt Lübeck ist spätestens 4 Wochen vor Beginn der Maßnahme ein Entsorgungskonzept vorzulegen. • Als Stand der Technik werden die Vorgaben der im Verfahren befindlichen Ersatzbaustoffverordnung bzgl. etwaiger Grenzwerte sowie Verwertungs- bzw. Beseitigungswege zu Grunde gelegt. • Fallen Abfälle an, die nicht verwertet werden können, so sind diese als Abfälle zur Beseitigung andienungspflichtig an die Entsorgungsbetriebe Lübeck als öffentlich- rechtlichem Entsorgungsträger • Für Boden-/Aushubmaterialien, die aufgrund ihres Schadstoffgehaltes als gefährliche Abfälle einzustufen sind, sind die Vorgaben der Nachweisverordnung einzuhalten. Die tatsächlich vorgenommene Verwertung bzw. Entsorgung ist der uAB durch Vorlage von Begleit- oder Übernahmescheinen nachzuweisen. • Fallen mehr als 10 Kubikmeter Bau- und Abbruchabfälle an, ist der uAB eine Dokumentation gem. § 8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung vorzulegen.	Die Anregungen und Hinweise betreffen nicht den Regelungsgegenstand des Bebauungsplans und werden daher nur zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bebauungsplans wurden die Bodenbelastungen gutachterlich ermittelt. Weiterhin wurde untersucht, auf welche Weise sichergestellt werden kann, dass dennoch gesunde Wohnverhältnisse gegeben sind und der Bebauungsplan auch umsetzbar ist. Die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte ergeben sich aus den fachgesetzlichen Regelwerken bzw. gesetzlichen Regelungen (Kreislaufwirtschaftsgesetz und dazugehörige Verordnungen). Mit der unteren Bodenschutzbehörde wurde ein Sanierungsplan final abgestimmt und mit Schreiben vom 29.08.2019 durch die untere Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck bestätigt. Die Flächen werden entsprechend der festgelegten Sanierungszielwerte saniert.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 11 Hansestadt Lübeck – Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 12.02.2021)		
11.1 <u>Allgemeine Hinweise zum Entwidmungsantrag und Ausgleichsflächen</u> Die zukünftige Erschließungsstraße „Am Güterbahnhof“ hat der Bereich 2.280 im Rahmen eines Grundstückstauschs bis zur Brücke erworben. Die Übergabe an den Bereich Verkehr der Hansestadt Lübeck steht noch aus. Die Fläche ist zurzeit eisenbahnrechtlich gewidmet. Ein Antrag auf Entwidmung der Straße bei der Deutschen Bahn wird momentan gestellt. Eine Antwort/Genehmigung der Deutschen Bahn dauert erfahrungsgemäß länger.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u>* Die Hinweise zum Entwidmungsantrag werden zur Kenntnis genommen. Der Textteil der Planzeichnung, die Begründung und der Umweltbericht werden hinsichtlich der Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen und Westlichen Beißschrecke angepasst.	zur Kenntnis genommen
Ein Vertrag über die Zurverfügungstellung von Ausgleichsflächen (0,4 ha Neue Koppel) wurde zwischenzeitlich zwischen HL- 2.280 und 3.820 – und Wohnkompanie geschlossen. Die Maßnahme ist somit bereits umgesetzt. Ein Ausgleich an der Grinau ist nach Rücksprache mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck damit nicht mehr erforderlich, so dass die Ausführungen zum B-Plan in diesem Punkt korrigiert werden müssen.	Der Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha. Die Aufteilung des Ausgleichsbedarfs wird wie folgt angepasst: Der Ausgleich erfolgt weiterhin überwiegend über die 3,46 ha große Fläche in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg). Der bisherige Anteil von 0,26 ha über die Ausgleichsfläche „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten wird auf 0,4 ha erhöht. Die 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten entfallen. Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen wird entsprechend auf der Planzeichnung sowie in der Begründung und im Umweltbericht angepasst.	
Die Umsiedlung der Beißschrecke auf die Herreninsel ist abgestimmt.	Die Ausgleichsmaßnahme zur Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke entfällt entsprechend. Der Textteil der Planzeichnung, die Begründung und der Umweltbericht werden angepasst.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 12 Hansestadt Lübeck – Bereich Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 11.02.2021)		
12.1 <u>Prüfung, ob ausreichend Frei- und Rückzugsflächen für Kinder verbleiben.</u> Kita: Die im Gebiet vorgesehene Kita ist als Einrichtung mit 4 Gruppen in Planung. Vorbereitende Gespräche mit dem Vorhabenträger wurden geführt. Jugendarbeit: Aus Sicht der Bereichs Jugendarbeit ist zu prüfen, ob genügend Frei – und Rückzugsflächen unbebaut bleiben, die von Kindern- und Jugendlichen für informelle Treffen und Rückzugorte in der Freizeit genutzt werden können. Aus Sicht der Gemeinwesenarbeit wird der Bedarf an ausreichend zugänglichen Freiflächen für Spaziergänge etc. formuliert. Vor dem Hintergrund des dichtbesiedelten Stadtteils sind Freiflächen von besonderer Bedeutung, so dass Spielplatzflächen großzügig bemessen sein sollten. Es sollte geprüft werden, ob der auf dem Gelände befindliche Wasserturm dem Stadtteil als informeller Treffpunkt zur Verfügung gestellt werden kann. Die Durchführung der Kinder- und Jugendbeteiligung ist im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.* Zur Kita: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Jugendarbeit: Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind umfangreiche Grünflächen mit mehr als 25.800 m^2 vorhanden. Die gestreckte Parkanlage ermöglicht dabei kurzfristige, fußläufige Erreichbarkeit von Grünstrukturen im gesamten Plangebiet. Somit sind ausreichende Frei- und Rückzugsflächen für Kinder und Jugendliche vorhanden. In der Begründung wird hierzu unter Punkt 7.3 Belange von Kindern und Jugendlichen u.a. das Folgende ausgeführt: „Neben den dezentral anzuordnenden Einrichtungen für das Kleinkinderspiel konzentrieren sich Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche im südwestlichen Bereich südwestlich des Wasserturmes und auf dem höher gelegenen Parkplateau. Die Fläche ist aufgrund des Flächenangebotes und der zentralen und fußläufig gut angebundenen Lage für viele Bewohner von St. Lorenz-Süd sehr gut für die Entwicklung eines Spiel- und Freizeitangebotes geeignet. Ergänzend sind innerhalb des Bereiches zwischen der Verladehalle und dem allgemeinen Wohngebiet zwei Kinderspielplatzflächen geplant, welche die wohnungsnahe Versorgung sichern sollen.“ Der Hinweis zur Nutzung des Wasserturms wird zur Kenntnis genommen. Die zukünftige Nutzung des Wasserturms wurde noch nicht abschließend entschieden. Über die Durchführung der Kinder- und Jugendbeteiligung entscheidet der Bereich Stadtgrün und Verkehr im weiteren Planungsverfahren.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 13 Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände AG (Schreiben vom 15.02.2021)		
13.1 <u>Hinweis auf Baumschutzsatzung und ortsbildprägende Baumgruppen; Forderung von Rasengittersteinen oder offenporigen Pflastersteinen</u> Kap. 5.7 Grün, Natur und Landschaft Bei dem vorhandenen Baum- und Gebüschbestand und den anstehenden Fällmaßnahmen wird auf die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck verwiesen. Diese landschaftsbestimmenden oder ortsbildprägenden Bäume oder Baumgruppen sind u. E. nach § 21 Abs. 4 Pkt. 3 Landesnaturschutzgesetz zu behandeln. Die Erhaltung bzw. die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend zu prüfen und umzusetzen. Die interne Maßnahme der Dachbegrünung wird begrüßt.	*<u>Für die FNP-Änd.:</u> Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.* Der Verweis auf § 21 Abs. 4 Nr. 3 Landesnaturschutzgesetz kann nicht nachvollzogen werden, da dieser eine Ausnahme für landschaftsbestimmenden oder ortsbildprägenden Bäume oder Baumgruppen im Hinblick auf die Pflegemaßnahmen von Knickstrukturen beinhaltet. Es wird angenommen, dass grundsätzlich auf § 21 LNatSchG verwiesen wird, der den Bezug zu § 30 BNatSchG herstellt. Zunächst wird darauf verwiesen, dass die Bewertung der Einzelbäume gem. der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck erfolgte, die wiederum auf dem Landesnaturschutzgesetz beruht. Zur Bewertung der Einzelbäume, die unter die Lübecker Baumschutzsatzung fallen, wurde zunächst ein Baumgutachten erstellt. Hierbei wurden 21 Bäume mit Angaben zum Zustand, Schäden und Vitalität erfasst. Gemäß dem Gutachten ist keiner der 21 erfassten Bäume erhaltenswürdig, da Schwächungen in der Vitalität, in Form von statischen Mängeln und statischen Schäden festgestellt wurden. Abgesehen von den betroffenen Bäumen, die unter dem Schutz der Lübecker Baumschutzsatzung stehen, gehen keine geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG verloren. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung von Lübeck geschützten Bäume werden 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 18 cm gepflanzt.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zudem fordern wir den Einsatz von Rasengittersteinen oder offenporigen Pflastersteinen, um die Anzahl vollversiegelter Fläche auf ein Minimum zu begrenzen. Die AG-29 macht darauf aufmerksam, dass die umwelt- und naturschutzfachlichen Standards bei der Umsetzung der Planung einzuhalten sind und verweist weiterhin auf den §1a (2) BauGB, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden.	Über die Festsetzung Nr. 9.3 ist bereits geregelt, dass oberirdische Stellplätze und neu anzulegende private Wege mit wasserdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist im Baugesetzbuch vorgesehen (vgl. § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Dort werden explizit die Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Maßnahmen zur Innenentwicklung erwähnt, um eine Ausbreitung von Siedlungsflächen in das Umland zu vermeiden. In Lübeck besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum. Mit der vorliegenden Planung kann die innenstadtnahe Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs umgewandelt werden und sowohl dem Wohnungs- und Gewerbebau, als auch der Herstellung hochwertiger Grünflächen dienen. Genau dies entspricht dem im BauGB vorgesehenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden.	
Nr. 14 Naturschutzbeirat der Hansestadt Lübeck (Schreiben vom 25.02.2021)		
14.1 <u>Keine grundsätzlichen Bedenken, Erweiterung der Parkanlage von besonderer Bedeutung</u> Gegen die Planung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Mit Bedauern musste ich feststellen, dass man meiner Forderung nach einer Verbreiterung der Parkanlage nicht gefolgt ist. Insbesondere bei dem hier vorliegenden aufwertungsbebedürftigen städtebaulichem Umfeld käme einer Erweiterung der Parkanlage eine besondere Bedeutung zu.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.* Das Plangebiet ist bislang insbesondere von Gewerbehallen und brachliegender Fläche geprägt gewesen. Durch das Bauleitplanverfahren wird eine öffentliche Parkanlage mit einer Größe von fast 26.000 m2 errichtet. Dies stellt eine bedeutende Verbesserung zur bisherigen Brachfläche da, diese Fläche zurzeit keinerlei Aufenthaltsqualität.	zur Kenntnis genommen

b) keine Bedenken und Anregungen

Nr. 1 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche / Räume Technischer Umweltschutz Regionaldezernat Südost (Schreiben vom 14.01.2021)		
Gegen den o. g. B-Plan bestehen keine grundsätzlichen immissionsschutzrechtlichen Bedenken, wenn die Vorschläge des Schalltechnischen Gutachtens der Taubert und Ruhe GmbH Projekt Nr. 2017211 1. überarbeitete Fassung umgesetzt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen*	zur Kenntnis genommen
Nr. 2 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 20.01.2021)		
In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßahmen einbezogen werden können.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen* Der Bauträger wird auf die Umstände hingewiesen.	zur Kenntnis genommen

Nr. 3 Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 02.02.2021)		
Ein Teil der Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes aus der Stellungnahme vom 12.03.2020 wurden in den geänderten Planunterlagen bereits berücksichtigt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Bedenken, soweit die angekündigten Freistellungsanträge für die noch verbleibenden Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung – die Verladestraße und das Erschließungsgrundstück bei der St-Lorenz-Brücke betreffend – eingereicht werden. Das Planfeststellungsverfahren zur Schienenanbindung der Fehmarnbelt-Querung, Planfeststellungsabschnitt (PFA) Lübeck, ist zwischenzeitlich beim EBA anhängig (Gz.: 571ppa/009-2020#001). Entsprechende Passagen in den Unterlagen zum Verfahren (z. B. Begründung zur 129. Änd. des FNP´s, Abschnitt 3.8, S. 22) sind diesbezüglich zu aktualisieren. Aus planrechtlicher Sicht hat das EBA keine Bedenken, wenn zeitnah mit der Projektleitung für den PFA Lübeck Kontakt aufgenommen wird: 040/3918-4454 oder 015237472499.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan</u>: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Begründungen entsprechend ergänzt.* Die Freistellungsanträge wurden eingereicht. Die Begründungen werden entsprechend aktualisiert.	berücksichtigt
Nr. 4 Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schreiben vom 02.02.2021)		
Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.	*<u>Für die FNP-Änd.</u>: Keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan:</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen*	Zur Kenntnis genommen

Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind. Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG. Anlagen: Lageplan(-pläne) 		

 Weiterführende Dokumente: Kabelschutzanweisung Vodafone Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland Zeichenerklärung Vodafone Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland		
Nr. 5 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 13.01.2021)		
Durch die oben genannte und in den Unterlagen beschriebene Planung werden die Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen

Nr. 6 Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (Schreiben vom 13.01.2021)		
Der Aufgabenbereich des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur wird durch die Planungen nicht berührt.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
Nr. 7 TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 14.01.2021)		
Das im Betreff genannte Vorhaben berührt keine von uns wahrzunehmenden Belange. Es ist keine Planung von uns eingeleitet oder beabsichtigt. Zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand bitten wir Sie, uns an diesem Verfahren nicht weiter zu beteiligen.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
Nr. 8 Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 03.02.2021)		
Aus agrarstruktureller Sicht bestehen zu der o.a. Bauleitplanung keine Bedenken bzw. Änderungswünsche.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
Nr. 9 Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 04.02.2021)		
Nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen
Nr. 10 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Abt. VII 4 (Schreiben vom 09.02.2021)		
Gegen die 129. Änderung des Flächennutzungsplanes und den Bebauungsplan 03.50.00 der Hansestadt Lübeck bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen

meine Stellungnahme Az.: VII 414-553.71/2-03-00 vom 20.02.2020 berücksichtigt wird.		
Nr. 11 Handelsverband Nord (Schreiben vom 12.02.2021)		
Anlass für die Änderung des Flächennutzungsplanes sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Wiedernutzbarmachung des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs. Vorgesehen ist die Entwicklung von Flächen für den Wohnungsbau und für nicht störende gewerbliche Nutzungen sowie für Flächen und Wege für die Naherholung im Sinne eines Stadtteilparks. Wir begrüßen die formulierte Zielstellung und sehen eine entsprechende Entwicklung sehr positiv. Mehr Wohnfläche in Verbindung mit Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Beseitigung einer Brache würde für Lübeck eine klare Aufwertung bedeuten. Wir vertreten die Interessen der Einzelhandelsbranche und stimmen den vorliegenden Planungsentwürfen auch aus dieser Blickrichtung ausdrücklich zu. Die in der Begründung unter der Ziffer 5.2.1 gemachten Ausführungen unter „Art der baulichen Nutzung“ zur notwendigen Einschränkung der Einzelhandelsnutzung teilen wir voll inhaltlich. Es ist zutreffend, dass das Einzelhandelskonzept der Hansestadt Lübeck an dieser Stelle keine Versorgungsbereiche vorsieht und sich auch aus den geplanten Wohnnutzungen keine abweichende Bewertung ergibt. Das Plangebiet ist ausreichend über die in der Nähe bestehenden Einzelhandelsbetriebe versorgt. Entwicklungen innerhalb des Plangebiets würden bestehende Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen belasten oder gar gefährden. Daher ist es richtig, eine Einzelhandelsnutzung weitreichend auszuschließen. Dies verfolgt die textliche Festsetzung mit den Ziffern 1.5 und 1.8 Teil B zum Bebauungsplan 03.50.00 aus unserer Sicht ausreichend. Danach sind im Urbanen Gebiet lediglich Nahversorger mit einer max. VK-Fläche bis zu 400 m² und VK-Flächen im Rahmen des sog. Handwerkerprivilegs mit max. bis zu 100 m² zulässig. Im	*<u>Für die FNP-Änd. und den B-Plan:</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen

eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe nunmehr ausgeschlossen, was wir im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung angeregt hatten. Unsererseits werden keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.		
Nr. 12 Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 12.02.2021)		
Die Planunterlagen haben wir geprüft. Die IHK zu Lübeck als Träger öffentlicher Belange erhebt keine Bedenken bezüglich der Planungen. Wir möchten lediglich darauf hinweisen, dass im Rahmen der Lärmgutachten die zukünftig zu erwartende stärkere Befahrung der Bahnstrecke nach Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels Berücksichtigung findet. Sodass es nicht nachträglich zu Konflikten entlang der Trasse kommt.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen
Nr. 13 Hansestadt Lübeck – Bereich Soziale Sicherung – Team Wohnraumförderung / Wohnungsvermittlung (Schreiben vom 16.02.2021)		
Die Planungen werden insgesamt begrüßt, insbesondere der Anteil von 30% geförderten Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau. Angeregt wird, bei der Wohnform mit Betreiberkonzept auch eine Einrichtung der Eingliederungshilfe oder eine Pflegeeinrichtung o. ä. in Betracht zu ziehen.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen
Nr. 14 Hansestadt Lübeck – Bereich Archäologie und Denkmalpflege – Abteilung Archäologie (Schreiben vom 12.01.2021)		
Von Seiten des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, ist keine weitere Stellungnahme erforderlich, da die bodendenkmalpflegerischen Belange im Textteil schon hinreichend berücksichtigt sind.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen

Nr. 15 Hansestadt Lübeck – Bereich Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 12.01.2021)		
Seitens des Bereichs Haushalt und Steuerung der Hansestadt Lübeck werden wie schon zur frühzeitigen Beteiligung keine Bedenken erhoben und die Vorlage in dem derzeitigen Planungsstand zur Kenntnis genommen, da die finanziellen Auswirkungen aktuell noch nicht bezifferbar sind. Sobald dieses im Rahmen der Umsetzung der Planung der Fall ist, sollten erforderliche Haushaltsmittel rechtzeitig im Rahmen des regulären Haushaltsplanaufstellungsverfahrens unter Beachtung der jeweils aufgestellten Vorgaben eingeworben werden, ggf. im Rahmen der dann vorzunehmenden Prioritäten. Eine Aufnahme in den Finanzplan / das Investitionsprogramm erfolgt dann im Rahmen der finanzierbaren Möglichkeiten.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen
Nr. 16 Hansestadt Lübeck, Gesundheitsamt (Schreiben vom 05.02.2021)		
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen aus Sicht des Gesundheitsamtes keine Einwände und kein Handlungsbedarf. Hinweisen möchte ich darauf, dass die Abteilung Melde- und Gewerbeangelegenheiten (3.322.4) bitte rechtzeitig zum Thema Schädlingsbekämpfung während der Baumaßnahmen involviert wird. Wie schon in der Stellungnahme vom 5.2.2020 geschrieben, bitte ich darum, dass das Gesundheitsamt bei konkreten Bauvorhaben von öffentlichen Einrichtungen, wie z.B. Kita, Schule, Arztpraxen, Krankenhaus o.ä., zu beteiligen ist.	*Für die FNP-Änd. und den B-Plan: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	Zur Kenntnis genommen

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro:
Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB

Teil D: Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB (Stand 07.10.2020)

Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird verwiesen.

a) Stellungnahmen mit bebauungs- und/oder flächennutzungsplanrelevanten Inhalten:

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Berufsfeuerwehr Hansestadt Lübeck (Schreiben vom 09.02.2020)		
1.1 Sicherstellung der Löschwasserversorgung Für das geplante Bebauungsgebiet ist der erforderliche Löschwasserbedarf auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 in der jeweils gültigen Fassung zu ermitteln. Der auf Grundlage der vorgegebenen Eckdaten ermittelte Löschwasserbedarf wird dann als Grundschutz für das Bebauungsgebiet festgelegt. Nach Rücksprache mit den Stadtwerken Lübeck wurde der Löschwasserbedarf mit 96m³/h über 2 Stunden festgelegt. Es wurde abgestimmt, dass im Bereich der privaten Erschließung zwischen Hansering und Töpferweg eine weitere Löschwasserbereitstellung sowie zwischen Töpferweg und Am Retteich zwei weitere Löschwasserbereitstellungen benötigt werden. Vorzugsweise Hydranten.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Begründung wurde ergänzt* Die Begründung wurde um entsprechende Ausführungen zum Löschwasserbedarf ergänzt.	berücksichtigt
1.2 Hinweis zu Feuerwehrzufahrten Die Befahrbarkeit zu den Grundstückszuwegungen sind als Feuerwehrzufahrten gem. Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Fassung Februar 2007) vorzusehen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen* Der genannte Hinweis ist im Rahmen der späteren Baugenehmigung und der Bauausführung zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1.3 Keine Beurteilung der Aufstellflächen möglich Die gegebenenfalls zusätzlichen Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge oder tragbare Leitern der Feuerwehr können nur beurteilt werden, wenn konkrete Bauantragsunterlagen für die Objekte vorliegen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen* Der genannte Hinweis ist im Rahmen der späteren Baugenehmigung und der Bauausführung zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
Nr. 2 Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 14.02.2020)		
2.1 Angabe zur Breite der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte Unter Punkt 5.4.3 (Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen) wird unter dem zweiten Unterpunkt (Leitungsrecht zu Gunsten der Versorgungsträger) geschrieben: "Dies ist mit einer Tiefe von 3 m zu realisieren." Wir gehen davon aus, dass hier die Breite des Leitungsrechts gemeint ist und nicht die Verlegetiefe unserer Anlagen.	*Für die FNP-Änd.: keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Begründung wurde korrigiert* Der Hinweis bezüglich des Leitungsrechts wird berücksichtigt. Die Begründung wird unter Punkt 5.4.3 entsprechend korrigiert. Die genannten 3,0 m beziehen sich richtigerweise auf die Breite des Leitungsrechtes. Zur Klarstellung wird das Wort „Breite“ ergänzt.	berücksichtigt
2.2 Hinweis auf vorhandene Telekommunikationsleitungen Zudem bitten wir zu berücksichtigen, dass in dem Plangebiet Telekommunikationskabel verlegt sind. Wir weisen daher daraufhin, dass die bauausführenden Tiefbaufirmen/ Personen sich vor Beginn von Baumaßnahmen bei unserer offiziellen Planauskunft die aktuellen Bestandspläne anfordern und sich bei Arbeiten in der Nähe von Telekommunikationsanlagen an die einschlägigen Bestimmungen halten müssen (z. B. Kabelschutzanweisung).	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen* Der genannte Hinweis ist im Rahmen der späteren Erschließung des Plangebietes sowie der Bauausführung des Plangebietes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
2.3 Hinweise zu Planungs- und Ausbauentscheidungen Im Fall eines Netzausbaus durch die Telekom, bitten wir aus wirtschaftlichen Gründen sicherzustellen, • dass für die hierfür evtl. erforderliche Glasfaserinfrastruktur in den Gebäuden von den Bauherren Leerrohre vorzusehen sind, um dem politischen Willen der Bundesregierung Rechnung zu tragen, allen Bundesbürgern den Zugang zu Telekommunikationsinfrastruktur =>50 MB zu ermöglichen,	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen* Die genannten Hinweise sind im Rahmen der späteren Erschließung des Plangebietes sowie der Bauausführung des Plangebietes zu beachten. Leitungen können grundsätzlich in den öffentlichen Erschließungswegen verlegt werden. Auf den Privatwegen ist Leitungsrecht nur erforderlich, wenn es von öffentlichem Interesse ist. Für die privaten Erschließungen im Allgemeinen Wohn-	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
• dass für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte und unentgeltliche Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist, • dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH eingeräumt und im Grundbuch eingetragen wird, • dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, • dass Beginn und Ablauf der Erschließungs-/Baumaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	gebiet sind privatrechtliche Verträge ausreichend. Die Sicherstellung der Erschließung dieser Flächen mit den erforderlichen Leitungen obliegt dem Grundeigentümer. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	
Nr. 3 Handelsverband Nord (Schreiben vom 20.02.2020)		
Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben im GEe Wir begrüßen die formulierte Zielstellung und sehen eine entsprechende Entwicklung sehr positiv. Mehr Wohnfläche in Verbindung mit Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Beseitigung einer Brache würde für Lübeck eine klare Aufwertung bedeuten. Wir vertreten die Interessen der Einzelhandelsbranche und stimmen den vorliegenden Planungsentwürfen auch aus dieser Blickrichtung ausdrücklich zu. Die in der Begründung unter der Ziffer 5.2.1 gemachten Ausführungen unter ,,Arten der baulichen Nutzung" zu "eingeschränkte Gewerbegebiete (GEe) gem. § 8 BauNVO" zu Einzelhandelsbetrieben auf der Seite 26 oben teilen wir voll inhaltlich. Es ist zutreffend, dass das Einzelhandelskonzept der Hansestadt Lübeck an dieser Stelle keine Versorgungsbereiche vorsieht und sich auch aus den geplanten Wohnnutzungen keine abweichende Bewertung ergibt. Das Plangebiet ist ausreichend über die in der Nähe bestehenden Einzelhandelsbetriebe versorgt. Entwicklungen innerhalb des Plangebiets würden bestehende Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen belasten oder gar gefährden. Daher ist es richtig, eine Einzelhandelsnutzung weitreichend auszuschließen.	*Für die FNP-Änderung: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird ein urbanes Gebiet anstelle eines GEe mit Zulässigkeit von nahversorgungsrelevanten Sortimenten bis 400 qm Verkaufsfläche sowie ausnahmsweiser Zulässigkeit von Verkaufsstätten von Gewerbebetrieben bis 100 qm/Betrieb festgesetzt* Zwischenzeitlich wurde der Entwurf des Bebauungsplanes konkretisiert. Unter anderem werden die nördlichen Bauflächen nunmehr als Urbanes Gebiet ausgewiesen. Hintergrund dieser Festsetzung ist der planerische Wille, in diesem Bereich ein gemischtes Quartier mit unterschiedlichen Schwerpunkten zu entwickeln. Zur Steigerung der Angebotsvielfalt und Belebung des Quartiers ist auch eine gesteuerte Einzelhandelsentwicklung sinnvoll. Aus diesem Grund sollen nahversorgungsrelevante Sortimente bis 400 qm Verkaufsfläche (Kleinstläden) allgemein zugelassen werden. Eine Entwicklung und Ansiedlung von Läden bis zur Grenze der Großflächigkeit (800 qm Verkaufsfläche) wird damit ausgeschlossen. Darüber hinaus können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichem	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Dies verfolgt die textliche Festsetzung unter Ziffer 1.5 Teil B zum Bebauungsplan 03.50.00. Darin heißt es: "Im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe mit Ausnahme von Läden mit Nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment unzulässig." Mit dieser Festsetzung ist eine Einzelhandelsnutzung weitreichend ausgeschlossen. Dennoch wären bei dieser Festsetzung Einzelhandelsansiedlungen noch möglich. Sie bleibt damit hinter der deutlich restriktiveren Aussage unter Ziffer 5.2.1 d) zurück. Nahversorgungsrelevante Einzelhandelsunternehmen (z.B. Lebensmitteleinzelhandel oder Drogeriemärkte) wären damit mindestens bis zur Grenze der Großflächigkeit (800 m^2 Verkaufsfläche) problemlos zu realisieren. Wir regen daher an, Ziffer 1.5 in der textlichen Festsetzung abzuändern. Die Festsetzung könnte lauten: "Im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig." Weitere Anregungen oder Bedenken werden nicht vorgetragen.	und funktionalem Zusammenhang mit dem Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen im Plangebiet stehen. Die Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste der Hansestadt Lübeck darf je Betrieb höchstens 100 qm betragen. Die textlichen Festsetzungen sowie die Begründung werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt.	
Nr. 4 Hansestadt Lübeck, Bereich Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 12.02.2020)		
4.1 Abfrage der Verortung/Lage der Ausgleichsflächen und CEF-Maßnahmen Der Bereich 2.280 –Wirtschaft und Liegenschaften hat die geplante Änderung des FNP und die vorgesehenen baulichen Vorstellungen zur Kenntnis genommen. Allerdings vermissen wir eine Aussage darüber, wo die benötigte Ausgleichsflächen verortet werden sollen. Mit Interesse haben wir gelesen, dass grundsätzlich wohl Flächen in einem Ausmaß von immerhin über 3,8 ha in Lübeck vorhanden sein sollen. Wir gehen davon aus, dass der Bereich UNV hierauf bereits Zugriff hat. Jedenfalls bitten wir darum, uns kurzfristig hierzu Pläne vor einer Beteiligung der Gremien zukommen zu lassen, damit wir im Hause prüfen können, ob überhaupt Flächen zur Verfügung stehen. Gleiches gilt für die geplanten CEF-Maßnahmen, auch hier werden konkrete Planungen und ggf. Karten benötigt. Eine Anmerkung zur Herreninsel:	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründung wurde um Aussagen und Abbildungen zur Verortung der Ausgleichsflächen ergänzt* Im Zuge des Planverfahrens ist ein naturschutzfachlicher Ausgleich von rund 3,86 ha zu erbringen. Da innerhalb der Stadtgrenzen eine Ausgleichsfläche dieser Dimension nicht komplett zur Verfügung steht, wird ein Teilausgleich auf Flächen außerhalb der Stadtgrenzen Lübecks erfolgen. Der flächige Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha und wird über die Kompensations(pool)flächen mit 0,26 ha über „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) und mit 0,14 ha „An der Grinau“ (Flurstück 30 der Flur 5) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten, sowie in über 3,46 ha in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) erfüllt. Zur artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme zur Umsiedlung der Beißschrecke: Die Umsiedlung erfolgt auf eine nachweislich geeignete Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck, Bereich	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auch hier gilt, dass wir einen Plan benötigen, um zu erkennen, wo auf der Herreninsel Flächen für die weiße Beißschrecke vorhanden sind und welche Konsequenzen das ggf. für eine andere als die bisherige Nutzung der Herreninsel haben würde.	Lübeck Port Authority auf dem Flurstück 1/4 der Flur 7 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten der Hansestadt Lübeck (Wesenberger Straße 42, Lage siehe Abbildung 7). Gemäß dem Bescheid vom 15.11.2016 (Zeichen 3.390.02) ist das o.g. Flurstück Teil einer Ausgleichsfläche für eine Maßnahme des Bereichs Lübeck Port Authority mit dem Entwicklungsziel Trockenrasen. Es besteht eine Einverständniserklärung der Lübeck Port Authority für die Durchführung der Umsiedlung auf die o.g. Ausgleichsfläche. Die Umsiedlung findet derzeit ab Juli 2020 statt	
4.2 Hinweis auf Probleme bei gewerblichen Nutzungen durch Beschränkung der Einfriedungshöhen Weiterhin bitten wir um Information darüber, ob die in der Begründung genannten Einfriedungshöhen von max. 1,30 auch für die gewerblich genutzten Räume gelten sollen. Das könnte – je nach Art der gewerblichen Nutzung – zu Problemen führen.	*Für die FNP-Änd.: keine Relevanz* *Für den B-Plan: Regelungen zu Einfriedungen aus gestalterischen Gründen, Sicherheitszäune zu Bahnflächen ausnahmsweise zulässig* Die nördlichen Bauflächen werden nunmehr als Urbanes Gebiet festgesetzt. Im Allgemeinen Wohngebiet, dem Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes sowie im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einfriedungen nur in Form von geschnittenen Laubholzhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,30 m zulässig. Zusätzliche offene Zäune dürfen ausschließlich grundstücksseitig angeordnet werden. Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes sind Einfriedungen nur als geschlossene Laubgehölzpflanzungen oder Laubhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig. Aufgrund der Lage des Gebietes im innerstädtischen Bereich sind besondere gestalterische Anforderungen an Einfriedungen erforderlich. 1,3 m Höhe werden als ausreichende Barriere erachtet. Ausnahmsweise können an den Grundstücksgrenzen zu Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Einfriedungen in Form von offenen Zäunen bis zu einer Höhe von 2 m zugelassen werden, wenn dies aus sicherheitsrelevanten Gründen erforderlich ist.	Frage beantwortet
Nr. 5 Hansestadt Lübeck Gesundheitsamt (Schreiben vom 05.02.2020)		
Bitte um weitere Beteiligung	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Das Gesundheitsamt wird im weiteren Verfahren beteiligt*	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Wir bitten um weitere Beteiligung ans Gesundheitsamt Lübeck (per Mail an: infektionsschutz@luebeck.de oder per Post an die unten aufgeführte Adresse) wenn exaktere Bebauungs- und Nutzungsstruktur feststehen. D.h. wenn welche Art von Einrichtung (z.B. Kindertagesstätte, Schulen, Ärztehaus etc.) geplant werden.	Die Stellungnahme wird zunächst zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren erfolgt weitenhin eine Beteiligung des Gesundheitsamtes.	
Nr. 6 Hansestadt Lübeck Jugendhilfeplanung (Schreiben vom 05.02.2020)		
Vorgaben zu Standort und Ausstattung der Kindertagesstätte sowie Forderung nach Sicherung über vertragliche Vereinbarung Den Bedarf für eine 3-4 gruppige Kindertageseinrichtungen haben wir bereits frühzeitig angemeldet, ein Standort ist in den Bestandsgebäuden vorgesehen. Wir gehen im weiteren Verfahren vom Bau einer 4-gruppigen Kita aus mit entsprechendem Außengelände, wie in der Begründung beschrieben. Die Vorhaltung des Kitastandortes sollte im Rahmen vertraglicher Vereinbarung mit dem Eigentümer/Inverstor sichergestellt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Kita-Bedarfe wurden bereits berücksichtigt und deren Errichtung im städtebaulichen Vertrag gesichert* Der Bedarf einer bis zu 4-gruppigen Kindertagesstätte im Plangebiet ist bekannt und wurde im Planungsprozess berücksichtigt. Der genaue Standort der Kindertagesstätte ist Abstimmungsgegenstand zwischen der Hansestadt Lübeck und dem derzeit planenden Investor. Planungsrechtlich ist eine Kindertagesstätte als Soziale Einrichtung sowohl innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes als auch im Urbanen Gebiet zulässig. Der bestehende städtebauliche Masterplan sieht derzeit eine Verortung innerhalb der ehemaligen Verladehalle vor. Die Umsetzung der Kindertagesstätte wird durch einen städtebaulichen Vertrag festgeschrieben. In der Begründung zum Bebauungsplan werden die wichtigsten Regelungsgegenstände des städtebaulichen Vertrags ergänzt.	berücksichtigt
Nr. 7 Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 17.02.2020)		
Hinweis zur Prüfung auf Kampfmittelvorkommen In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen und textlichen Festsetzungen wurden um Hinweise zum Umgang mit potenziellem Kampfmittelvorkommen ergänzt* Die Begründung des Bebauungsplanes und die Hinweise auf der Planzeichnung werden um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume/ Technischer Umweltschutz Regionaldezernat Südost (Schreiben vom 19.02.2020)		
Abgabe der immissionsschutzrechtliche Stellungnahme nach Vorlage des Lärmgutachtens Die Abgabe einer immissionsschutzrechtlichen Stellungnahme ist erst bei Vorlage eines Lärmgutachtens möglich.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Das Schalltechnische Gutachten wurde erstellt, die Begründungen und textlichen Festsetzungen entsprechend ergänzt* Ein entsprechendes Schalltechnisches Gutachten wurde zwischenzeitlich erarbeitet. Die Ergebnisse haben Eingang in die Planzeichnung, die textlichen Festsetzungen, die Begründung sowie den Umweltbericht zum Bebauungsplan und zur Flächennutzungsplanänderung gefunden.	zur Kenntnis genommen
Nr. 9 Stadtverkehr Lübeck GmbH (Schreiben vom 17.02.2020)		
Hinweis zu Haltestellen Zu der Haltestelle „Wendische Straße“ (ca. 480 m fußläufige Entfernung zum entferntesten geplanten Wohngebäude), gibt es ebenfalls die Haltestelle „Töpferweg“, sodass das zukünftige Wohngebiet, wie in der Begründung schon erwähnt, sehr gut mit zwei Linien an den ÖPNV angebunden ist.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründung wurde um die Haltestelle ergänzt* Die Begründung wurde um den Hinweis entsprechend ergänzt.	berücksichtigt
Nr. 10 Telefonica (Schreiben vom 09.03.2020)		
Keine Beeinträchtigung von Richtfunktrassen Da die geplanten Gebäudehöhen mit einer Höhe von 22,5 m NHN einen ausreichenden Abstand zur Richtfunkverbindung halten, ist mit keiner Störung des Richtfunkbetriebes zu rechnen. Die Belange von Seiten der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG bestehen also nicht mehr. Es ist jedoch bei der Platzierung notweniger Kräne darauf zu achten, dass diese nicht in die Richtfunktrasse ragen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen* Der genannte Hinweis ist im Rahmen der späteren Erschließung des Plangebietes sowie der Bauausführung des Plangebietes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
Nr. 11 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (Schreiben vom 05.03.2020)		
11.1 Widerspruch gegen die Bauleitplanverfahren aufgrund von Konflikten mit Schienenlärm und Erschütterungen bezüglich der Wohnnutzungen	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Das Schalltechnische Gutachten wurde erstellt, die Begründung und textlichen Festsetzungen*	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Gegen die 129. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) und die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 03.50.00 (B-Plan) erheben wir ausdrücklich Widerspruch. Sowohl der FNP als auch der folgende B-Plan weisen in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahninfrastruktur Wohnbebauung aus. Aus keinem der Entwürfe ist ersichtlich, wie die Ersteller die darauf resultierenden Konflikte mit Schienenlärm und -erschütterungen lösen werden. Aus Sicht der DB Netz AG gewährleisten beide Pläne keine gesunden Wohnverhältnisse entlang der Bahntrasse. Aktive Schutzmaßnahmen gegen Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind durch die Gemeinde zu planen.	*entsprechend ergänzt*; *ein Erschütterungsgutachten lag bereits vor und wurde berücksichtigt* Ein entsprechendes Schalltechnische Gutachten wurde erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in der weiterführenden Planung berücksichtigt, insbesondere durch Festsetzungen im Bebauungsplan zu passiven Schallschutzmaßnahmen sowie zur Grundrissgestaltung. Ein Erschütterungsgutachten lag zur frühzeitigen Beteiligung bereits vor und hätte eingesehen werden können. Die Ausführungen des Schalltechnischen Gutachtens und des Erschütterungsgutachtens haben Eingang in die Begründung und den Umweltbericht zum Bebauungsplan und der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes gefunden. Die baulichen Erfordernisse zum passiven Schallschutz wurden in der Planzeichnung und im Teil B (Text) festgesetzt.	
11.2 Unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen Zur 1.2 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Der genannte Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.09.2011 bezieht sich nur auf Teilflächen des Güterbahnhofs. Ein Teil der Flächen, welche durch die 129 Änderung des FNP von „Bahnanlagen“ zu „Gemischten Bauflächen“ werden sollen, sind weiterhin für den Bahnbetrieb gewidmet und werden in den folgenden Jahren auch benötigt. Der FNP verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen wird in Aussicht gestellt* Im weiteren Planverfahren wurden Abstimmungsgespräche mit der Deutschen Bahn geführt. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen in Aussicht gestellt werden kann. Die Flächennutzungsplanänderung stellt folglich die langfristig planerischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck dar. Eine parzellenscharfe Darstellung kleinerer Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung ist im Maßstab der Flächennutzungsplanänderung nicht möglich. Dies erfolgt auf Ebene des Bebauungsplans. Die entsprechenden Flächen wurden in der Planzeichnung des Bebauungsplanes mit einer „bedingten Festsetzung“ (Signatur) gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB versehen. Der Freistellungsantrag für kurzfristig freizustellende Flächen wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens gestellt. Die Freistellung dieser Flächen wurde seitens der DB AG in Aussicht gestellt und erfolgt nach Satzungsbeschluss.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Weitere, nicht zu entwidmende Flächen sind mit den Festsetzungen des Bebauungsplans und den Darstellungen des Flächennutzungsplans vereinbar.	
11.3 Unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter und im Eigentum der DB AG befindlicher Flächen Zu 2.5 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Ein Teil der Flächen des Plangebietes befindet sich im Eigentum der DB AG. Hierbei handelt es sich um das Flurstück 52 aus Flur 19, Gemarkung St. Lorenz. Dieses Flurstück ist betriebsnotwendig und steht daher nicht zum Verkauf. Das Flurstück ist nach wie vor für den Eisenbahnbetrieb gewidmet. Es ist daher nicht als „Grünfläche“ zu deklarieren, sondern ist „Bahnanlage“. Der FNP verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Flächen sollen langfristig einer anderen Nutzung zugeführt und von der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt werden* Die Planung geht einher mit einer notwendigen und bislang diskutierten Freistellung der Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung nach Aufgabe der Nutzung für Bahnzwecke. Die vorerst weitere Nutzung für Bahnzwecke dient der Baustelleneinrichtung für die Fehmarn-Belt-Querung und ist nicht dauerhaft. Aus diesem Grund wird die geplante Nutzung einer "Grünfläche“ dargestellt bzw. festgesetzt.	berücksichtigt
11.4 Nicht ausreichende Berücksichtigung der beabsichtigten Fehmarn-Belt-Querung Zu 3.7 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Der Entwurf geht nicht im ausreichenden Maß auf die vorrangige überörtliche Fachplanung ein. Das Projekt “Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ wurde im Entwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Dies gilt einerseits für die Immissionen, insbesondere aus Schall und Erschütterungen. Bei der Planerstellung ist aktiver Schall- und Erschütterungsschutz zu planen, der zu gesunden Wohnverhältnissen führt. Es ist nicht Aufgabe der DB Netz AG, an dieser Stelle für aktiven Schall- und Erschütterungsschutz zu sorgen. An dieser Stelle wird ausdrücklich auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (3 A 15.15, Urteil vom 06.09.2018; Rn. 27) verwiesen: „…*Es ist nichts dafür ersichtlich, dass der sowohl für das Bodenrecht als auch für die Lärmbekämpfung (Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG) gesetzgebungsbefugte Bund den Gemeinden mit der Flächennutzungsplanung ein Instrument in die Hand geben wollte, die immissionsschutzrechtlichen Pflichten eines öffentlichen Planungsträgers allein durch Darstellung einer Baufläche oder eines Baugebiets zu erweitern (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. September 2017 -*	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Bauleitpläne und zugehörigen Gutachten berücksichtigen die Planungen zur* Fehmarn-Belt-Querung *bereits soweit wie derzeit möglich; die Begründungen wurden um Aussagen zur Baustelleneinrichtungsfläche ergänzt* Das Projekt „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ ist von überörtlicher Bedeutung. Für die Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts im Bereich der Hansestadt wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren noch nicht begonnen, so dass noch keine Detailplanungen Eingang in das Bebauungsplanverfahren finden konnten. Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt bereits die von der Deutschen Bahn AG angegebenem Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030, welche eine prognostizierte Verkehrszunahme im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung beinhalten. Andere vorrangige überörtliche Fachplanungen im Zusammenhang mit der Fehmarn-Belt-Querung liegen bislang jedoch nicht vor. Im Zuge der Ausbauplanungen muss die DB voraussichtlich aktive Lärmschutzwände im Hinblick auf die bestehende Wohnbebauung an der Schützenstraße vorsehen. Ob und welche Maßnahmen erforderlich sind, wird im Planfeststellungsverfahren untersucht. Das gilt gleichermaßen für die Standortuntersuchung	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
4 CN 6.16 [E-CLI:DE:BVerwG:2017:140917U4CN6.16.0] - BVerwGE 159, 356 Rn. 21)…“ Die erforderlichen Eingangsdaten zur Dimensionierung von Schall- und Erschütterungsschutz haben sich am Prognosehorizont 2030 zu orientieren. Auch dies ist gängige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Des Weiteren wird die bekannte Baustelleneinrichtungsfläche nicht ausreichend berücksichtigt. Die Fläche ist zur Realisierung des Projektes Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung zwingend erforderlich. Es muss gewährleistet werden, dass dies durch die Festsetzung des FNP nicht gefährdet wird. Sollte es zu keiner Einigung bezüglich der Baustelleneinrichtungsfläche am von der DB Netz AG angestrebten Stelle kommen, muss die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen des Flurstücks 77, Flur 14, Gemarkung St. Lorenz errichtet werden.	von potentiellen Baustelleneinrichtungsflächen. Diese Einrichtungen müssen bestehende und planungsrechtlich zulässige Nutzungen in die Lärm- und Erschütterungsprognosen einstellen und entsprechende Maßnahmen zum Schutz vorsehen. Nach Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG, der Hansestadt Lübeck und dem Grundstückseigentümer wurde eine temporäre Nutzung von Teilflächen im südwestlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes für die Baustelleneinrichtung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts der Fehmarnbeltquerung in Aussicht gestellt. Die betreffenden Flächen befinden sich aktuell jedoch überwiegend nicht im Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind auch nicht als Flächen mit bahnrechtlicher Zweckbestimmung gewidmet, so dass der Überplanung der Fläche kein Fachrecht gemäß § 38 BauGB entgegensteht. Die vorgesehene Festsetzung als öffentliche Grünfläche steht mit der beabsichtigten temporären Nutzung als Baustellungseinrichtungsfläche nicht grundsätzlich im Widerspruch. Im Weiteren ist der Zeitraum der beabsichtigten temporären Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche und folgend die frühestmögliche endgültige Herstellung der betreffenden Flächen als öffentliche Parkanlage zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Begründungen zum Bebauungsplan und zur Flächennutzungsplanänderung wurde um entsprechende Ausführungen, u.a. auch hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsfläche ergänzt.	
11.5 Unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen Zu 5.1 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Einige Flächen (Flurstück 52, Flur 19, Gemarkung St. Lorenz) werden auch künftig Bahnanlagen bleiben. Der FNP verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Flächen sollen langfristig einer anderen Nutzung zugeführt und von der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt werden* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.3	teilweise berücksichtigt
11.6 Unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen Zu 5.2 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Es ist darauf hinzuweisen, dass einige Flächen weiterhin für den Bahnbetrieb gewidmet sind und diese somit weiter Bahnanlagen darstellen. Neben dem zuvor genannten Flurstück 52 liegen diese	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Flächen sollen langfristig einer anderen Nutzung zugeführt und von der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt werden* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.3	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
im Bereich der künftig als gemischte Baufläche ausgewiesenen Bereichs. Der FNP verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB. Sollte es zu keiner Einigung in Bezug auf die geplante Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Kimbernwegs kommen, ist eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der für den Bahnbetrieb gewidmeten Flächen im Bereich Flurstück 77, Flur 14, Gemarkung St. Lorenz erforderlich / denkbar.		
11.7 Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2030 hinsichtlich Schall- und Erschütterungsimmissionen Zu 6.3.7 der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen sei auf die Ausführungen zu Punkt 3.7 der Begründung verwiesen. Für die Bewältigung der Belastungen aus Schall- und Erschütterungsimmissionen ist das derzeit gültige Betriebsprogramm mit dem Prognosehorizont 2030 zu beachten.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Das Schalltechnische Gutachten berücksichtigt den Prognosehorizont 2030* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.4. Für das erarbeitete Schalltechnische Gutachten von Juli 2020 wurde das von der Deutsch Bahn angegebene Zugverkehrsaufkommen 2030 als Prognosehorizont zugrunde gelegt.	berücksichtigt
11.8 Hinweis auf parallel stattfindende Baumaßnahmen und erforderliche Baustelleneinrichtungsfläche Zu 6.3.10 (Kumulierende Wirkungen) der Begründung der 129.-FNP-Änderung: Durch den geplanten Ersatzneubau des Versorgungstunnels durch die DB Netz AG kommt es zu parallel stattfindenden Baumaßnahmen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass für den Bau des Projektes Schienenanbindung FBQ eine Baustelleneinrichtungsfläche auf dem durch die geplante 129. Änderung des FNP als Grünfläche ausgewiesene Fläche hergestellt werden soll.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Nutzung der Fläche zur Baustelleneinrichtung wird in Aussicht gestellt* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.3.	teilweise berücksichtigt
11.9 Unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen Zu 1.2 der Begründung zum B-Plan: Der genannte Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes datiert vom 26.09.2011. Er bezieht sich nur auf Teilflächen des Güterbahnhofs und somit auch nur auf Teilflächen des vom Bebauungsplan betroffenen Bereichs. Ein Teil der Flächen ist weiterhin für den Bahnbetrieb gewidmet. Der B-Plan verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen wird in Aussicht gestellt* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.2. Wortgleich mit Stellungnahme zur FNP-Änderung, jedoch an dieser Stelle auf den B-Plan bezogen.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
11.10 Eigentumsverhältnisse, unzulässige Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen Zu 2.5 der Begründung zum B-Plan: Die Anmerkungen zu Punkt 2.5 aus der Begründung zur 129. Änderung des FNP gelten entsprechend (s.o.).	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.3. Wortgleich mit Stellungnahme zur FNP-Änderung, jedoch an dieser Stelle auf den B-Plan bezogen	berücksichtigt
11.11 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Fehmarnbeltquerung Zu 3.8 der Begründung zum B-Plan: Die Anmerkungen zu Punkt 3.7 aus der Begründung zur 129. Änderung des FNP gelten entsprechend (s.o.).	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.4. Wortgleich mit Stellungnahme zur FNP-Änderung, jedoch an dieser Stelle auf den B-Plan bezogen	berücksichtigt
11.12 Rechte der DB Zu 5.2.1 der Begründung zum B-Plan: Ein Teil der als Allgemeines Wohngebiet (WA) gekennzeichneten Fläche (WA (7) *(Anmerkung: im jetzigen B-Plan MU (1))* ist eine dem Bahnbetrieb gewidmete Fläche, siehe hierzu Ausführen zur FNP-Änderung.	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.2 .	berücksichtigt
Zudem besteht auf Teilflächen von WA (7) *(jetzt MU (1))* ein Geh- und Fahrrecht der DB. Dieses gewährleistet der DB jederzeit unentgeltlich eine 6 m breite Zufahrt für Kraftfahrzeuge aller Art (auch Schwerlastverkehr) zu Flurstück 80 Flur 14 und zu Flurstück 37 Flur 19. Dieses Geh- und Fahrrecht mit Beleuchtung zu Gleis 89 ist aufrecht zu erhalten. Die Planung hat sicherzustellen, dass die Flächen jederzeit frei von Bewuchs und festen Einbauten sind, um die Befahrbarkeit sicher zu stellen.	Der Stellungnahme wurde entsprochen. Für die betreffenden Flächen wurden mit der Deutsche Bahn abgestimmte Geh- und Fahrrechte (GF 6 sowie GF 8b) auch zugunsten der Deutschen Bahn festgesetzt. Die Flächen sind außerdem als Flächen mit überlagernder eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung gekennzeichnet um diese dauerhaft zu sichern.	berücksichtigt
Auf S. 24 wird beschrieben, dass im Teilgebiete GE (3) Stellplatzanlagen mit ebenerdigen Stellplätzen und / oder in Form eines Parkhauses vorgesehen ist. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der Teilfläche GE (3) um eine Fläche handelt, die dem Bahnbetrieb gewidmet ist. Der B-Plan verstößt an dieser Stelle gegen § 38 BauGB.	Im weiteren Planverfahren wurden Abstimmungsgespräche mit der Deutschen Bahn geführt. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen in Aussicht gestellt werden kann. Die innerhalb des künftigen GEe (3) befindliche Wasserleitung wird nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn im Bebauungsplan als Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung mit überlagerndem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auf S. 26 wird ausgeführt, dass im Gebiet „GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und -leiter unzulässig“ seien. Als Begründung wird aufgeführt, dass von den angrenzenden Bahngleisen mit Lärmimmissionen zu rechnen sei „die eine Wohnnutzung im Teilgebiet GEe (1) als nicht mit gesunden Wohnverhältnissen vereinbar erscheinen“ lasse. Direkt daneben und ebenfalls in Parallellage unmittelbar neben den Bahngleisen gelegen wird allerdings das allgemeine Wohngebiet WA (7) *(jetzt MU (1))* ausgewiesen. Dies zeigt, dass das Wissen um die ungesunden Wohnverhältnisse vorhanden ist, man aber die erforderliche Konfliktlösung nicht zum Gegenstand der Planungen macht. Damit ist der B-Plan nicht rechtskonform.	Deutschen Bahn festgesetzt. Damit sind die Rechte der Bahn beachtet. Zum Bebauungsplanentwurf wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in der weiterführenden Planung berücksichtigt, insbesondere durch Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen sowie zur Grundrissgestaltung. Die Ausführungen zum Lärmimmissionsschutz haben Eingang in die Begründung und den Umweltbericht zum Bebauungsplan gefunden. In Bezug auf eine zulässige Wohnnutzung in der in Rede stehenden Teilfläche MU (1) des Urbanen Gebietes kann mithilfe einer Grundrissgestaltung, d.h. der Ausrichtung der Schlafräume an die von den einwirkenden Schienenverkehrslärmemissionen abgewandten Fassaden sowie durch passiven Schallschutz in Form besonderer Anforderungen an Außenbauteilen den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entsprochen werden. Der aktuelle städtebauliche Masterplan sieht innerhalb der Teilfläche GEe (1) die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes vor. Entsprechend wären Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und -leiter nicht erforderlich. Gleichwohl ermöglicht der Bebauungsplan auch andere gewerbliche Nutzungen, welche das Wohnen nicht stören. Gewerbliche Aufenthaltsräume und Pausenräume müssen entsprechend den Festsetzungen zu den Lärmpegelbereichen im Bebauungsplan einen ausreichend dimensionierten Lärmschutz in Form entsprechender Außenbauteile erfahren.	berücksichtigt
11.13 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen Zu 5.4.3 der Begründung zum B-Plan: GF 10 muss auch zu Gunsten der DB gelten, um die Bahnanlagen auch künftig erreichen zu können. Das bestehende Geh- und Fahrrecht der DB (im Bereich WA (7)) (*jetzt MU (1)*) muss weiter aufrecht erhalten bleiben. Dieses gewährleistet der DB jederzeit unentgeltlich eine 6 m breite Zufahrt für Kraftfahrzeuge aller Art (auch Schwerlastverkehr) zu Flurstück 80 Flur 14 (zu Gleis 89) und zu Flurstück 37 Flur 19.	*Für den B-Plan: Geh- und Fahrrechte (GFL 10) auch zugunsten der Deutschen Bahn* Dem Hinweis wurde entsprochen. Für die betreffenden Flächen wurde ein Geh- und Fahrrechte (GFL 10) auch zugunsten der Deutschen Bahn festgesetzt. Bzgl. des Wegerechts am ehem. WA (7) jetzt MU (1) wird auf Ziffer 11.12 des Abwägungsvorschlages verwiesen	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Planung hat sicherzustellen, dass die Flächen jederzeit frei von Bewuchs und festen Einbauten sind, um die Befahrbarkeit sicher zu stellen.		
11.14 Bahnrechtlich gewidmete Flächen Zu 5.5 der Begründung zum B-Plan: Der genannte Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes datiert vom 26.09.2011. Für den genannten Tunnel ist ein Ersatzneubau vorgesehen. Eine Erreichbarkeit und Festsetzung des Geh- und Fahrrechtes dorthin müssen gewährleistet sein. Das bestehende Geh- und Fahrrecht muss aufrechterhalten werden. Die Planung hat sicherzustellen, dass die Flächen jederzeit frei von Bewuchs und festen Einbauten sind, um die Befahrbarkeit sicher zu stellen.	*Für den B-Plan: Geh- und Fahrrecht (GF 6) zugunsten der Deutschen Bahn* Dem Hinweis wurde entsprochen. Für die betreffende Fläche wurde ein Geh- und Fahrrecht (GF 6) zugunsten der Deutschen Bahn festgesetzt. Die Flächen sind außerdem als Flächen mit überlagernder eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung gekennzeichnet um diese dauerhaft zu sichern.	berücksichtigt
11.15 Lärmimmissionen und Erschütterungsschutz sowie Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit Zu 5.6.1der Begründung zum B-Plan: Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird auf die Ausführungen zur Flächennutzungsplanänderung verwiesen. Für die Bewältigung der Belastungen aus Schall- und Erschütterungsimmissionen ist das derzeit gültige Betriebsprogramm mit dem Prognosehorizont 2030 zu beachten.	*Für den B-Plan: Gutachten wurden erstellt* Das zwischenzeitlich erarbeitete schalltechnische Gutachten vom Juli 2020 berücksichtigt die von der Deutschen Bahn AG angegebenen Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030, welche eine prognostizierte Verkehrszunahme im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung beinhalten.	berücksichtigt
11.16 Kumulierende Wirkungen Zu 6.3.10 der Begründung zum B-Plan: Die Anmerkungen zu Punkt 6.3.10 aus der Begründung zur 129. Änderung des FNP gelten entsprechend (s.o.).	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 11.3 und 11.8.	teilweise berücksichtigt
Nr. 12 Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes SH / Städtebaurecht (Schreiben vom 06.03.2020)		
12.1 Hinweis auf Abweichung des Bebauungsplan-Vorentwurfs von den Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung Die vorgesehene F-Plan-Änderung stellt Mischgebiet, Grünfläche und Wohngebiet dar, während auf Bebauungsplanebene u.a. ein	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung wurden angepasst* Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Bebauungsplanes werden die Teilgebiete GEe (2) und WA (7) als Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. Die Darstellungen der 129. Flächennut-	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt wird. Ich bitte um Überprüfung.	zungsplanänderung wurden im weiteren Verfahren ebenfalls angepasst. Diese stellt für den betreffenden Bereich Gemischte Bauflächen dar, sodass den Darstellungen der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Ebene des Bebauungsplanes entsprochen wird. Maßstabsbedingt wird von einer parzellenscharfen Darstellung der kleinteiligen Teilbereiche GEe (1) und GEe (2) auf Ebene des Flächennutzungsplanes abgesehen. Diese gehen in der Darstellung Gemischter Bauflächen auf.	
Nr. 13 Hansestadt Lübeck Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 06.03.2020)		
13.1 Vorschlag zur Festsetzung einer Rampe von der St. Lorenz-Brücke a) Das dargestellte Erschließungskonzept sieht keine barrierefreie Rampe von der St.-Lorenz-Brücke vor. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, für die bessere Erreichbarkeit des Neubaugebietes eine barrierefreie Rampe für Fußgänger und Radfahrer von der St.-Lorenz-Brücke aus in diesem B-Plan festzusetzen.	*Für die FNP-Änd.: keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Rampe ist aufgrund der Eingriffe, Herstellungs- und Folgekosten nicht darstellbar und angesichts der guten fußläufigen Anbindung der Brücke nicht erforderlich* Die St. Lorenz-Brücke misst am höchsten Punkt der Straßenoberfläche 14,5 m ü.NHN. Bei einer Geländehöhe von 7,47 m ü.NHN ergibt sich eine Differenz von ca. 7 m. Wenngleich die verständliche Forderung einer Rampe sicherlich zunächst sinnvoll erscheint, würde eine entsprechende barrierefreie Rampen in regelhafter Ausführung nach DIN 18040-1 (max. 6% Steigung und entsprechenden Zwischenpodesten) eine Rampenlänge von ca. 114 m bedingen. Die Umsetzung würde einen erheblichen baulichen Eingriff bedeuten, welcher zudem mit dauerhaften öffentlichen Unterhaltungskosten verbunden wäre. Eine solche Rampenlänge ist innerhalb dieses urbanen Stadtraumes städtebaulich nicht darstellbar. Die Maßnahme kann auch nicht allein dem Vorhabenträger zugeordnet werden. Wenn eine solche Rampe gewollt ist, müsste sich die Hansestadt Lübeck mit erheblichen Kosten beteiligen. Das Plangebiet ist durch eine Vielzahl geplanter/vorhandener Fuß- und Radwegeverbindungen mit dem umliegenden Quartier verbunden. Über die bestehenden Straßen (z.B. Schützenstraße) ist die Anbindung an die St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) gegeben. Die Einplanung der geforderten direkten Anbindung über	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	eine barrierefreie Rampe ist in Abwägung der Belange nicht angemessen. Es besteht weiterhin die nicht-barrierefreie Treppenanlage von der St.-Lorenz-Brücke in das Quartier.	
13.2 Verbreiterung der Wegebreiten auf 2,50 für Radverkehr und Abstimmung zur Ausgestaltung b) Im Erschließungskonzept werden diverse 2,00 m breite Wege in der öffentlichen Grünfläche dargestellt. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr macht deutlich, dass die Ausgestaltung dieser Wege eine enge Abstimmung mit unserem SG Grün- und Objektplanung voraussetzt und die Breite vorsorglich auf 2,50 m zu verbreitern ist, damit richtlinienkonform eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen könnte.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: keine Relevanz; konkrete Wegebreiten, -ausgestaltung und -nutzung werden im Zuge der nachgelagerten Ausbauplanung der Grünfläche abgestimmt* Bei den dargestellten Wegen in der Parkanlage handelt es sich zunächst nur um Wegedarstellungen als Hinweis aus dem städtebaulichen Masterplan. Eine planungsrechtliche Festsetzung erfolgt hingegen nicht, da eine Festsetzung von Wegen in öffentlichen Grünflächen planungsrechtlich nicht notwendig ist. Eine pauschale Freigabe der Wege innerhalb des Plangebietes bzw. der öffentlichen Grünfläche für Radverkehr ist nicht sinnvoll. Die Grünfläche soll primär der Erholung der Bewohner:innen des Stadtteiles dienen. Zudem befinden sich einzelne Kinderspielbereiche innerhalb dieser Fläche, so dass in der Gesamtheit das Radfahren nicht ausnahmslos zugelassen werden soll. Im Zuge der Ausbauplanung der Grünfläche wird geprüft und mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr abgestimmt, für welche Wege ggf. eine Freigabe für Radfahrer - und somit eine Wegebreite von 2,5 m - sinnvoll ist. Der Planweg A mit 4 m Breite dient entlang der Parkanlage als Hauptradwegeverbindung. Diese wird im Südwesten in ca. 2,5 m Breite innerhalb der Parkanlage bis zum Kimberweg fortgeführt. Eine 3 bis 4 m Breite Radwegeverbindung vom Hansering zur Verladestraße ist über den Planweg A und den im MU (1) bzw. WA (2) festgesetzten Geh- und Fahrrechten ebenfalls gegeben. Eine „vorsorgliche Verbreiterung“ aller Wege in der Parkanlage führt zudem zu einer noch höheren Versiegelung und Einschränkung der Bodenfunktion.	teilweise berücksichtigt
13.3 Verlegung des G1 in WA 5 c) In der Planzeichnung ist in WA 5 eine „mit Geh-, Fahr bzw. Leitungsrechten zu belastende Fläche“ eingezeichnet.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: keine Verlegung des G1; Der Schutz zu erhaltender Bäume wird stattdessen durch eine wassergebundene Gestaltung der Wege und durch Wurzelbrücken gewährleistet*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
→ Damit die „zu erhaltenden Bäume“ wirklich überleben, fordert Bereich Stadtgrün und Verkehr, dass dieser Weg außerhalb des realen Kronenbereichs + 1,50 m liegt.	Es ist ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt, kein Fahr- oder Leitungsrecht. Eine Verlegung des G 1 außerhalb des Kronenbereichs + 1,50 m würde zu einer Zerschneidung der Wohnbaufllächen in WA (5) führen. Darüber hinaus ist eine wassergebundene Gestaltung der Wege und Nutzung der Wege durch Fußgänger („Schubkarrenweg in 1,5 m Breite) unschädlich für die Kronenbereiche der bestehenden Bäume. Durch weitere bauliche Maßnahmen, wie den Einsatz von Wurzelbrücken, kann der geplante Verlauf des G 1 umgesetzt und die Baumstandorte gesichert werden.	nicht berücksichtigt
13.4 Abrücken der Anpflanzfläche von der Gleismitte d) In der Planzeichnung am nördlichen Ende des Geltungsbereichs ist eine „Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Hecken“ eingetragen. → Aus aktueller Erfahrung sind Flächen mit einer Gehölzpflanzung nur zu etablieren, die mindestens 8 m von der Gleismitte entfernt ist gemäß dem aktualisierten „Gesamtkonzept Vegetationsmanagement“ der Bahn. Innerhalb der 8 m wird einmal pro Jahr durch die Bahn jegliche Vegetation auf den Stock gesetzt.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Abstand der Anpflanzfläche beträgt mind. 10 m und ist unbedenklich* Die Anpflanzfläche befindet sich südlich eines „toten Gleises“. Bis zur Gleismitte des nördlich davon am nächsten liegenden aktiven Gleises wird ein Abstand von mindestens 10 m eingehalten. Insofern werden Gehölzanpflanzungen auf dieser Fläche als unbedenklich angesehen.	zur Kenntnis genommen
13.5 Privatisierung von Grünflächen mit Retentionsflächen e) In der Planzeichnung gibt es in der öffentlichen Fläche eine „unterirdische Anlage zur Regenwasserrückhaltung“ und „Retentionsflächen“. Begründung S. 40: „Erforderliches Rückhaltevolumen, bspw. für Niederschläge auf den Dachflächen der Güterhallen sowie der Verladestraße, wird innerhalb der zentralen öffentlichen Grünanlage geschaffen: rund 500 m3 Niederschlagswasser, […], können unter Flur in sogenannten Retentionsboxen zurückgehalten werden, um die Nutzbarkeit der Parkfläche so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Erst bei stärkeren Regenereignissen entsteht ein Rückstau in die als Mulden modellierten Wiesenflächen.“ Begründung S. 43: „Die langgestreckte […] Rasenfläche ist in den Aufweitungsbereichen landschaftlich als Senke bzw. Erhöhung ausmodelliert und schafft damit bei Extremregenereignissen	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Grünflächen sind Bestandteil des Grünsystems im Plangebiet und sollen öffentlich bleiben; zur Sicherung der künftigen Unterhaltung sind vertragliche Regelungen zu treffen* In den Ausführungen der Stellungnahme wird dargestellt, dass die öffentliche Grünfläche aufgrund der geringen Breite keine Erholungsfunktion aufweist. Der Bereich verkennt hierbei jedoch, dass es sich nicht um eine einzelne schmale Fläche handelt, sondern vielmehr um unterschiedliche miteinander vernetzte Grünräume, welche durch ein weit verzahntes Wegesystem miteinander verbunden sind und somit in der Gesamtheit einen erlebbaren Grünsystem ergibt. Gerade der gestalterische Ansatz aus weiten und schmalen Abschnitten, welcher sich nicht zuletzt durch die „wellenartige“ Ausformung der südlichen Raumkante ergibt, spielt hierbei eine wichtige Rolle.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
vorübergehenden Stauraum für anfallendes Oberflächenwasser (Retentionsflächen).“ → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass dieser Bereich der Grünfläche privatisiert wird, da es sich um Regenwasser von privaten Flächen handelt. Die Privatisierung wird außerdem begründet, dadurch dass die Grünfläche zwischen der Brücke und dem Töpferweg bzw. bis zum Hansering keine Erholungsfunktion hat, sondern eine schmale Restfläche zwischen den (neuen) Gebäuden ist, die maximal die Eingrünung der Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung erfüllen kann. Außerdem ist die Zuständigkeit bei Unterhalts- oder sogar Sanierungsmaßnahmen erfahrungsgemäß nicht zu klären, wenn z. B. Bäume, die in der geplanten öffentlichen Grünfläche stehen, in die darunterliegende private Regenwasserrückhaltung einwurzeln.	Eine Privatisierung dieser Flächen würde den städtebaulichen Gedanken untergraben und somit das geplante Quartier abwerten. Nicht zuletzt stellt die Anlage eines öffentlichen Stadtteilparks eine Forderung der Hansestadt Lübeck und ein wichtiges städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes dar. Es ist abgestimmt, dass die Entsorgungsbetriebe Lübeck die Anlage unterhalten, weil u.a. neben privatem Regenwasser auch Regenwasser von öffentlichen Flächen (Park, Verkehrsflächen) eingeleitet wird. In diesem Zusammenhang wurde auch die Pflege der Grünfläche auf der Retentionsanlage abgestimmt.	
13.6 Keine Spielplatzfläche im Bereich der Mulde → Im Bereich und im Nahbereich (30 m) der oberflächlichen Mulde sollte auf keinen Fall eine Spielplatzfläche angeordnet sein.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Mulde läuft nur bei Starkregenereignissen mit Wasser voll und ist ansonsten als Grünfläche- und Spielfläche nutzbar* Zwischenzeitlich erfolgte eine erneute Anordnung der einzelnen Spielpunkte in der öffentlichen Grünfläche. Eine Verortung in bzw. Dicht an den Mulden erfolgt nicht. Beim Rückhalteraum in der Grünfläche handelt es sich um keine Abwasseranlage. Er wird naturnah als Mulde gestaltet und bleibt in der Regel als Grünfläche nutzbar. Bei Starkregenereignissen, wenn das Rückhaltevolumen im Kanal nicht ausreicht, staut das Wasser bis in die Mulde hinein zurück. Nach dem Regenereignis läuft das Wasser wieder zurück in den Kanal. Im Zuge der Weiterentwicklung des Freiflächenkonzeptes erfolgte eine Konkretisierung der Lage und Abmessung der Spielflächen. Zugunsten der Vergrößerung der einzelnen Bereiche wurde auf einen Spielpunkt verzichtet.	berücksichtigt
13.7 Ablehnung verstreut liegender Spielstationen und Einzäunung von Spielflächen f) In der Planzeichnung sind 3 Flächen mit einer jeweiligen Größe von ca. 6 x 6 m als „Spielplatz“ eingezeichnet.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Im Zuge der Konkretisierung der Lage und Abmessung der Spielflächen wurden die Spielbereiche vergrößert; es wird eine qualitativ und quantitativ attraktive Ausstattung mit hohem Spielwert angestrebt*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Begründung S. 43: „Im Bereich des schmalen Teils des Grünzuges […] nur einige kleine Spielstationen, von denen drei zeichnerisch festgesetzt sind, […].“ → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr lehnt verstreut liegende „Spielstationen“ ab. Aus haftungsrechtlichen Gründen müssten sie zum Planweg A hin eingezäunt werden. Sie liegen in oder zu nah an den „Retentionsflächen“, was aus haftungsrechtlichen Gründen ebenfalls abgelehnt wird. Der Spielwert und Bewegungsanreiz ist geringer bei mehreren kleinen Flächen. Eine zusammenhängende Fläche hat einen höheren Spielwert, da das abwechselnde Spielen auf verschiedenen Geräten ohne Ortswechsel möglich ist, fördert die Kommunikation unter Kindern und Eltern und ist effektiver zu pflegen.	Es wird auf den vorstehenden Abwägungsvorschlag zu Ziffer 13.6 verwiesen. Die Hansestadt Lübeck hat erfolgreich Anlagen von Spielpunkten, verteilt auf mehrere kleine Flächen, bereits realisiert. Die fünf Spielstationen im Carlebach-Park bieten z.B. einen ausgesprochen hohen Spielwert und steigern die Bewegungsanreize, in dem sich die Kinder von Spielpunkt zu Spielpunkt bewegen. Die Anordnung der einzelnen Spielpunkte in der öffentlichen Grünfläche erfolgte in Abstimmung mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr. Aufgrund seiner Funktion als Fuß- und Radweg begründet der Planweg A zwar zunächst die Forderung der Einzäunung der Spielflächen. Ergänzende gestalterische Maßnahmen können jedoch im Rahmen der Spielplatzplanung zur Optimierung der genannten Sicherheitsaspekte beitragen, so dass eine Einzäunung entbehrlich wird. Die im Vorentwurf dargestellte Größe der Spielpunkte von 6x6 m war zunächst nur als Platzhalter zu verstehen, so dass sich hieraus keine konkrete Größe der Fläche ableiten lässt. Letztendlich wird für die Spielpunkte selbstverständlich auch eine qualitativ und quantitativ attraktive Ausstattung geplant, so dass auch innerhalb der einzelnen Spielpunkte unterschiedliche Spielgeräte für Kinder zur Verfügung stehen.	teilweise berücksichtigt
13.8 Forderung eines Spielplatzes mit min. 1.500 m² und Berücksichtigung der DIN 18034:2012-09 g) In der Planzeichnung am südlichen Ende sind 2 Flächen als „Spielplatz“ ausgewiesen. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ausweisung eines Spielplatzes mit einer zusammenhängenden Fläche von mindestens 1.500 m². Gemäß DIN 18034:2012-09 ist eine Mindestgröße von 5.000 m² gefordert, in die die umliegende Grünfläche mit eingerechnet werden kann.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Spielflächen weisen eine Gesamtgröße von 3.900 m², die öffentliche Grünfläche von 26.000 m² auf; die Anforderungen der DIN 18034:2012-09 werden überschritten* Im Zuge der Planüberarbeitung wurde das Freiraumkonzept konkretisiert. Die Spielflächen weisen nunmehr eine Gesamtgröße von ca. 3.900 m² auf., die südliche Spielfläche zusammenhängend 3.230 m² . Die Spielflächen sind in eine öffentliche Grünfläche von über 26.000 m² eingebettet, die ebenfalls zu Spielzwecken genutzt werden kann. Insofern ist eine mehr als ausreichende Versorgung an Spielflächen im Plangebiet vorgesehen, so dass die DIN 18034:2012-09 über die Maße berücksichtig wird.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.9 Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche h) Begründung S. 19: „3.4 ISEK […] mehr Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche im öffentlichen Raum“ Begründung S. 43: „Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche konzentrieren sich im südwestlichen Bereich […].“ Im „Entwurf Masterplan“ vom 13.03.2018 sind dort ein „Ballspielplatz, ein „Mehrzweckfeld“ und ein „Schaukelfeld“ eingezeichnet. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Umsetzung der Forderung aus dem ISEK nach Angeboten für Jugendliche. Der „Ballspielplatz“ soll deswegen als Planzeichen mit „Bolzplatz“ ausgewiesen werden. Der Bereich „Spielplatz“ soll durch das „Mehrzweckfeld“ ergänzt werden (s. vorheriger Punkt).	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche sind in der öffentlichen Grünfläche möglich und umsetzbar* Die öffentlichen Grünflächen und die Fläche am Wasserturm ermöglichen zahlreiche Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte für Jugendliche. In den Grünflächen bestehen auch Möglichkeiten für Ballspiele, Streetball und Fitnesseinrichtungen. Die Ausgestaltung der Grünflächen obliegt der Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtgrün und Verkehr. Eine Festsetzung und genauere Verortung von Aufenthaltsangeboten für Jugendliche ist planungsrechtlich in einer öffentlichen Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Parkanlage“ und „Spielplatz“ nicht erforderlich, sofern die überwiegenden Zweckbestimmungen gewahrt bleiben und die Freiraumnutzungen mit einer Parkanlage und/oder einem Spielplatz vereinbar sind. Dies wird im vorliegenden Fall so beurteilt. Es wird darauf hingewiesen, dass das ISEK die Belange aus dem gesamten Stadtteil darstellt. Im Plangebiet ist ebenfalls folglich aus dem ISEK abgeleitet ein Wohnquartier geplant. Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen mit Spielangeboten sind ebenfalls aus dem ISEK abgeleitet.	berücksichtigt
13.10 Entfernung zum nächsten Spielplatz gem. DIN max. 350 m Konsequenz aus den Forderungen von f, g + h (den drei vorherigen Punkten): → Für eine DIN-gerechten Versorgung von Kindern zwischen 6-12 Jahren soll die Entfernung zum nächsten Spielplatz maximal 350 m betragen. Die Spielflächen sollen deswegen maximal 700 m auseinander liegen. Gemäß den Forderungen vom Bereich Stadtgrün und Verkehr unter den drei vorherigen Punkten ergibt sich eine nicht DIN-gerechte Versorgung, die auf Grundlage der aktuellen Planung, besonders der dichten Bebauung, nicht umgesetzt werden kann.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Empfehlungen der DIN werden eingehalten, die geplanten Spielpunkte befinden sich in direkter Nähe zur geplanten Wohnbebauung* Unter Beachtung der zuvor genannten Ausführungen, werden die Empfehlungen der DIN eingehalten. Die geplanten Spielpunkte/Spielflächen befinden sich in direkter Nähe zur geplanten Wohnbebauung. Hinsichtlich der Entfernung wurde der Stellungnahme bereits gefolgt.	berücksichtigt
13.11 Missverständliche Text-Formulierung zur Lagebezeichnung der Spielflächen i) Begründung S. 43: „Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche konzentrieren sich im südwestlichen Bereich an der kleinen Platzfläche am Wasserturm und auf dem höher gelegenen	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Lagebezeichnung der Spielflächen ist korrekt* Auch nach erneuter Prüfung des Textes erschließt sich nicht, warum die Bezeichnung nicht nachvollziehbar ist. Die Planzeichnung	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Parkplateau. […] Da diese Spiel- und Freizeitangebote entsprechende Flächenbedarfe haben, die Flächen um den Wasserturm als Begegnungs- und Kommunikationsort dienen sollen sowie die geplante Lage am Wasserturm für viele Bewohner von St. Lorenz-Süd zentral liegt und fußläufig gut erreichbar ist, werden zeichnerisch die Standorte der Spiel- und Freizeitangebote örtlich festgesetzt.“ In der Planzeichnung ist die Fläche um den Wasserturm als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt. → Die Beschreibung des südwestlichen Bereichs ist im Vergleich zur Planzeichnung missverständlich bzw. nicht nachvollziehbar.	ist eingenordet, so dass der benannte Bereich nach gängiger Auslegung der Begrifflichkeit südwestlich liegt.	
13.12 Ergänzung der Pflanzliste A j) Begründung S. 47: „Im Allgemeinen Wohngebiet sind Einfriedungen nur in Form von geschnittenen Laubholzhecken gemäß Pflanzliste A bis zu einer Höhe von 1,3 m zulässig, die grundstücksseitig durch offene Zäune ergänzt werden können.“ Textliche Festsetzung S. 11: Pflanzliste A → Der Pflanzabstand der Hecken zu öffentlichen Verkehrsflächen muss mindestens 75 cm betragen. → Die Pflanzenliste A sollte mit folgenden Pflanzen ergänzt werden: Cornus mas - Kornelkirsche, Malus-Hybriden - Zierapfel	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die textliche Festsetzung wurde um den Pflanzabstand und die Pflanzenarten ergänzt* Die textliche Festsetzung zur Pflanzliste A wurde um den Pflanzabstand zu öffentlichen Verkehrsflächen sowie um die genannten Pflanzenarten (Kornelkirsch, Zierapfel) ergänzt. Ein Pflanzabstand der Hecken von mind. 50 cm zu den öffentlichen Verkehrsflächen ist ausreichend, um die Wuchsbedingungen der Pflanzen zu sichern.	teilweise berücksichtigt
13.13 Anpassung der Pflanzliste C k) Begründung S. 90: Zudem wird durch eine flächendeckende Strauchanpflanzung im südwestlichen Bereich des Plangebietes, nördlich des Grundstücks am Hansering, eine Sichtschutzmaßnahme getroffen. Die hier anzupflanzenden Gehölze und Pflanzqualitäten sind der Pflanzliste C, Anhang 1 zu entnehmen. Textliche Festsetzung S. 11: Pflanzliste C → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass diese Strauchpflanzung in der Planzeichnung ausgewiesen wird. → Die Pflanzliste C ist mit folgenden Pflanzenarten zu ergänzen: Japanische Weinbeere - Rubus phoenicolasius, Frühlingsspiere - Spiraea thunbergii, Blutberberitze – Berberis thunbergii ‘Atropur-	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Pflanzenarten in der textlichen Festsetzung wurden angepasst, kein Anpflanzgebot in der öffentlichen Grünfläche* Anpflanzgebote sind in der öffentlichen Grünfläche nicht erforderlich, da die Anpflanzungen mit einer Grünfläche vereinbar und planungsrechtlich zulässig sind. Die Ausgestaltung der Grünflächen obliegt der Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtgrün und Verkehr. Die textliche Festsetzung zur Pflanzliste C wurde entsprechend angepasst.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
purea, Blut-Johannisbeere - Ribes sanguineum ‘Atrorubens‘, Kornelkirsche - Cornus mas, Gewöhnliche Felsenbirne - Amelanchier ovalis, Bibernell-Rose – Rosa pimpinellifolia → Da die Strauchpflanzung im Nahbereich eines Kinderspielplatzes geplant ist, sind folgende Pflanzen von der Pflanzliste C zu streichen: Lonicera xylosteum, Ligustrum vulgare, Taxus baccata		
13.14 Anpassung der Pflanzliste B l) Begründung S. 44: „Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck geschützten Bäume werden mind. 26 Einzelbäume als einheimische standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 16 cm gepflanzt.“ Textliche Festsetzung S. 11: Pflanzliste B → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, die Festlegung „einheimisch“ zu streichen, weil dies an diesem Standort nicht fachgerecht ist. Im Gegenteil sollten sogenannte „Klimagehölze“ angepflanzt werden, die mit den besonderen Standortbedingungen innerhalb des besiedelten Bereichs zurechtkommen. → Der Stammumfang soll mindestens 18 cm betragen entsprechend der „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“, die auch für Pflanzungen in Grünflächen herangezogen wird.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die textliche Festsetzung wurde angepasst* Der Anregung wurde nachgekommen, in dem ein Stammumgang von 18 cm festgesetzt wird. Die textliche Festsetzung zur Pflanzliste B wird entsprechend angepasst. Anstelle von einheimischen Bäumen werden sogenannte Klimagehölze angepflanzt.	berücksichtigt
13.15 Hinweis auf finanzielle Auswirkungen für die Hansestadt Lübeck m) Begründung S. 100: „9. „Finanzielle Auswirkungen […] Der Hansestadt Lübeck werden mittelbar Pflege- und Erhaltungskosten für die öffentlichen Erschließungsanlagen im Plangebiet entstehen.“ → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr braucht 0,84 Vollzeitarbeitskräfte zur Erhaltung und Unterhaltung von 8 neuen Straßenbäume, 1.500 qm Spielplatzfläche, 24.900 qm Grünfläche und 13.000 qm Straßenverkehrsfläche gemäß der aktuell angegebenen Flächenbilanz.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die genannten Kosten werden als Hinweis in die Begründung aufgenommen* Durch die Planumsetzung entsteht ein innerstädtisches Quartier mit hochwertigen öffentlichen Räumen, wodurch die Aufenthaltsqualität und Attraktivität gegenüber der jetzigen Situation enorm gesteigert wird. Vor allem wird ein bislang unzugänglicher Stadtraum der Stadtöffentlichkeit zugänglich gemacht. Es ist Aufgabe des Bereiches, sich entsprechend der städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck und der politischen Beschlussvorgaben personell bzw. finanziell so auszustatten, dass er die Grundversorgung der Bevölkerung leisten	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	kann. Wenn sich die Stadt zu mehr Wohn- und Grünflächen bekennt, hat sie gleichermaßen dafür zu sorgen, dass die öffentliche Infrastruktur qualitativ und quantitativ vorgehalten wird.	
13.16 Abgleich von Baumsymbolen n) In der Planzeichnung am südlichen Ende sind Symbole, die wohl die Bestandsbäume markieren. → Im Plan darüber sind sie als „zu fällende Einzelbäume“ eingetragen. Die Pläne sollten abgeglichen werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Darstellung der Bäume in der Planzeichnung wurde angepasst* Die Darstellung der Bäume wurde zum nächsten Verfahrensschritt abgeglichen und angepasst.	berücksichtigt
13.17 Eintragung eines Geh- u. Fahrrecht unterhalb St.-Lorenz-Brücke o) Unter Pkt. 5.4.3 werden mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen behandelt. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abt. Brückenbau, fordert, dass auf der Fläche unterhalb und ca. 2,00 m beiderseits der planfestgestellten St.-Lorenz-Brücke ein Geh- und Fahrrecht für die HL eingetragen werden muss, um im Zuge von Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Brücke Gerüste und Arbeitsgeräte aufstellen zu können. Die Flächen können als Frei- und / oder Stellplatzflächen genutzt werden, dürfen aber nicht dauerhaft überbaut werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Unterhalb der St.-Lorenz-Brücke ist das GF 11 festgesetzt und über den städtebaulichen Vertrag gesichert* Wie vom Bereich Stadtgrün und Verkehr gefordert wurde unterhalb und 2,0 m beiderseits der planfestgestellten St.-Lorenz-Brücke ein Nutzungsrecht zugunsten der Hansestadt Lübeck eingetragen. Dieses wird als GF 11 festgesetzt und über den städtebaulichen Vertrag gesichert.	berücksichtigt
13.18 Abgleich der Anzahl der Wohneinheiten in den Begründungen und im Verkehrsgutachten p) In den Begründungen zum B-Plan und zum F-Plan und im Verkehrsgutachten ist von 290-300 Wohneinheiten die Rede. Bei den Berechnungen im Gutachten (Seite 9) werden jedoch 742 Wohneinheiten zugrunde gelegt. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Abgleich der Zahlen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Angaben sind korrekt; in den Gutachten wurden die „verkehrserzeugenden“ Wohneinheiten angenommen* Nach aktuellem städtebaulichen Masterplan sind ca. 290 Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau in den allgemeinen Wohngebieten geplant. Hiervon werden 30 Prozent der Geschossfläche des Geschosswohnungsbaus im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau errichtet. Des Weiteren sind 38 Stadthäuser geplant. Weitere Wohneinheiten sind im Teilgebiet MU (1) in Form eines Betreiberkonzeptes zum Beispiel für Studenten oder Senioren vorgesehen. Diese wurden über sinnvolle Flächenannahmen in „verkehrserzeugende“ Wohneinheiten umgerech-	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	net. Somit ist eine Einbeziehung der vorgesehen Nutzung als Berechnungsansatz in alle relevanten Gutachten und Fachplanungen (Verkehr, Lärm, Ver- und Entsorgung) erfolgt.	
13.19 Konkretisierung der Ausführungen zur Verkehrsqualität q) In der Begründung zum B-Plan auf S. 37 werden unter 5.4.1 folgende Aussagen getätigt: - „Die Verkehrsqualität der Hansestraße könnte durch eine Sanierung, ggf. Anpassung der Lichtsignalanlagen und Überprüfung des ruhenden Verkehrs erhöht werden“ - „Der mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Knotenpunkt Fackenburger Allee / Werner-Kock-Straße ist bereits in der Bestandssituation in der Abendspitzenstunde in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Bei Planrealisierung ist eine Leistungsfähigkeit nicht gegeben. Durch eine Anpassung des Signalprogramms wird der Knotenpunkt wieder seine Leistungsfähigkeit erlangen“. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Konkretisierung dieser in der Form noch sehr substanzlosen Aussagen, wobei folgende Anmerkungen / Hinterfragungen Berücksichtigung finden bzw. beantwortet werden müssen: Welche Sanierung ist gemeint? Die der Straße oder die der LSA´s, welche in den letzten 2-3 Jahren in diesem Bereich allesamt erneuert wurden? Was kann mit einer Sanierung oder Anpassung der LSA´s genau erreicht werden und welche Art der Anpassung wäre erforderlich? Wie sähe der positive Effekt aus? Der Radverkehr wird hier z.B. nach wie vor auf der Fahrbahn geführt und beeinträchtigt den motorisierten Verkehr, wird aber bei einem höheren Verkehrsaufkommen möglicherweise gefährdet. Liegen wir hier noch in einem Belastungsbereich, bei dem die ERA eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfiehlt? Danach empfiehlt die ERA bei 50 km/h und einer Querschnittsbelastung von 400 Kfz/h die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Diese Belastungen werden wohl schon im Bestand überschritten. Dieser Umstand könnte ggf. aber durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit geheilt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Gutachten zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen wurde überarbeitet und die Ausführungen konkretisiert* Das Gutachten zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen wurde zwischenzeitlich überarbeitet. Die jeweiligen Ausführungen wurden ergänzend konkretisiert und die tatsächlich auf die geplante Entwicklung der ehemaligen Flächen des Güterbahnhofes zurückzuführenden Belastungssteigerungen dargestellt.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
→ In der Aussage des 2. Spiegelstriches wird leider mit keinem Wort erwähnt, dass dies nicht unerheblichen Einfluss auf den Verkehrsfluss in der Fackenburger Allee haben wird. Dieser ist zwar in den Morgenstunden aufgrund des Rückstaus vor dem Lindenplatz bereits heute als schlecht zu bezeichnen, aber laut Verkehrsgutachten ist zu der Zeit der Mehrverkehr in der Werner-Kock-Straße auch noch verträglich abzuwickeln. In der Nachmittagsstunde liegt die Hauptlastrichtung in der Fackenburger Allee in stadtauswärtiger Richtung und zu der Zeit ist die Leistungsfähigkeit in der Zufahrt Werner-Kock-Straße am schlechtesten. Die im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen „Verbesserungen“ dürften damit zu einer deutlichen Verschlechterung der Grünen Welle führen. Rein rechnerisch ergibt diese Signalprogrammänderung für den Knoten allein betrachtet zwar eine sehr gute Verkehrsqualität, aber die Einflüsse auf die Grüne Welle wurden gar nicht untersucht. Hierauf ist im Übrigen bereits in einer Mail vom 12.09.2018 (an die damaligen Sachbearbeiter:innen) hingewiesen worden		
13.20 Verzicht auf Poller im Planweg A und Konkretisierung der Nutzungsbedingungen r) In der Begründung auf Seite 37 wird erläutert, dass Poller den Planweg A hinsichtlich der Befahrbarkeit einschränken sollen. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, auf diese Lösung, die sich in der Praxis als nachteilig herausstellt, zu verzichten bzw. die Nutzungsbedingungen zu konkretisieren.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Poller sind erforderlich; die Nutzungsbedingungen des Planweges A wurden konkretisiert* Die geplanten Poller sind zur Steuerung der Befahrbarkeit erforderlich. Es ist nicht erkennbar, warum diese nicht praktikabel sein sollten. Die Nutzungsbedingungen werden in der Begründung ergänzend konkretisiert.	nicht berücksichtigt
13.21 Forderung von zwei Ersatzstellplätzen s) Auf Seite 17 der Begründung wird erwähnt, dass für die Anlage des Weges voraussichtlich 2 Stellplätze am Ende der Wendeanlage entfallen. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, hierfür den Ersatz im B-Plan festzulegen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es werden ausreichend Stellplatzalternativen geschaffen* Im vorliegenden Fall geht es um die Abwägung, ob eine Zuwegung vom Kimberweg in den öffentlichen Park geschaffen werden soll oder ob stattdessen zwei Stellplätze erhalten bleiben sollen. In der Abwägung wird die Zuwegung in den Park für die Bewohner:innen in St. Lorenz Süd höher gewichtet.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Im Plangebiet sowie im direkten Umfeld sind ausreichende Stellplatzalternativen vorhanden bzw. werden im Rahmen der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes geschaffen. Der Ausgleich ist somit erbracht.	
13.22 Nummerierung der WA-Flächen t) Die Planzeichnung weist kein WA 6 auf; dafür jedoch zwei WA 7. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Korrektur des Versehens.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Nummerierung der WA-Teilbereiche war korrekt* Das genannte Teilgebiet WA (6) befindet sich im nordöstlichen Plangebiet, südlich der Straße Am Güterbahnhof. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes geändert. Die Nummerierung der Teilbereiche des Allgemeinen Wohngebietes wurde in diesem Zusammenhang angepasst. Die Nummerierung beginnt mit dem Teilbereich WA (1), welches für das Flurstück 1388 im Nordosten des Plangeltungsbereichs Allgemeines Wohngebiet ausweist, wobei die Fläche lediglich Erschließungszwecken südlich angrenzender bestehender Wohnnutzungen dient. Dieses Flurstück war vormals mit WA (6) bezeichnet.	zur Kenntnis nehmen
13.23 Befahrbarkeit Planweg A erläutern u) Die Breite des Planweges A ist mit 4,00 m angegeben. Der Begründung nicht zu entnehmen ist, in welcher Intensität dort – wenn auch eingeschränkt – Befahrungen stattfinden. Wird über den Weg eine regelmäßige Müllentsorgung erfolgen? Findet dort nur Einrichtungsverkehr statt? Welcher Begegnungsverkehr muss ggf. berücksichtigt werden? → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert konkrete Erläuterungen zur tatsächlich geplanten Nutzung des Planweges A, weil die 4,00 m Breite ggf. als zu gering anzusehen ist.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Nutzungsbedingungen des Planweges A wurden konkretisiert* Die Begründung wurde um entsprechende Ausführungen zur geplanten Nutzung und Befahrbarkeit ergänzt. Es wird dargelegt, dass der Planweg A von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen (z.B. Müllentsorgung), Rettungs- und Umzugsfahrzeugen im Einrichtungsverkehr befahren werden sowie durch das Hinzuziehen eines 2,0 m breiten Streifens der privaten Vorgärten der Teilgebiete WA (2) bis (5) auch als Feuerwehraufstellfläche dienen kann. Es wird ergänzend auf den Abwägungsvorschlag zu Ziffer 13.20 verwiesen.	berücksichtigt
13.24 Redaktionelle Korrektur und Verbreiterung des „Mistwegs“ zugunsten des Radverkehrs v) Auf Seite 38 der Begründung wird der sog. „Mistweg“, der eine Breite von nur 1,50 m aufweisen soll, beschrieben. Weiterhin wird die RaSt06 aufgeführt.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der „Mistweg“ soll nicht als Radweg zur Verfügung stehen; die Begründung wurde korrigiert* Die Bezeichnung „RaSt06“ wird in der Begründung entsprechend in „RASt 06“ korrigiert.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
→ Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet die Angabe „RaSt06“ in „RASt 06“ zu korrigieren. Weiterhin wird es nicht für realistisch angesehen, dass auf diesem Weg nicht auch Rad gefahren wird. Es wird daher empfohlen, diesen Weg auch mit einer Breite von 2,00 m auszuweisen.	Der sog. Mistweg in den Allgemeinen Wohngebieten soll bewusst nicht als Radweg zur Verfügung stehen. Nicht zuletzt auch aufgrund der ruhigen rückwärtigen Wohnbereiche und der Eingrünung der jeweiligen Grundstücke durch Hecken.	
13.25 Nicht ausreichender Stell-/Parkplatzschlüssel w) Gemäß Begründung Seite 39/40 werden die öffentlichen Parkplätze für WA 2 bis WA 5 und WA 7 an der Verladestraße realisiert werden. Die öffentlichen Parkplätze für das WA 8 sollen gemäß Begründung im weiteren Verfahren geklärt werden. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr und die Straßenverkehrsbehörde halten den bisher gewählten Stellplatzschlüssel für nicht ausreichend und realistisch. Bis zum nächsten Verfahrensschritt muss hierüber (WA 8) Klarheit herrschen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stell-/Parkplatzschlüssel wird aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung als ausreichend erachtet, WA (8) nicht mehr Teil des Plangebiets* Ziel des Bebauungsplanes ist die Nutzbarmachung einer derzeit mindergenutzten Brachfläche im innerstädtischen Bereich. Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der sozialen Infrastruktur aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie. Vor allem diese zentrale Lage bietet Potential, viele wichtige Wege des Alltags auch ohne das (eigene) Auto zurücklegen zu können. Dadurch sind Voraussetzungen gegeben, Handlungsansätze nachhaltiger Mobilität im zukünftigen Quartier zu integrieren. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches mögliche Maßnahmen der Verkehrssteuerung und -optimierung untersucht. Vorrangiges Ziel dieses Konzeptes ist es dabei, vor dem Hintergrund der Einbindung des Geländes in die Verkehrsnetze, der Lage des Gebietes, der bereits erkennbaren bzw. zu erwartenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie der nachhaltigen Maßnahmen, einen angemessenen Stellplatzschlüssel anzusetzen. Neben der guten Lage des Quartiers und der Einbindung in die Verkehrsnetze wird unterstützend mit gezielten Maßnahmen konzeptionell dargestellt, in welcher Form und an welchen Orten das	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Quartier mit Mobilitätsangeboten ausgestattet werden soll, um damit ebenfalls zu einem autoreduzierenden Mobilitätsverhalten der zukünftigen Nutzer beizutragen. Aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung ist mit einer geringeren Nutzung des Pkw zu rechnen, so dass im Bebauungsplan eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze vorgesehen ist. Der Stellplatzschlüssel wird daher als ausreichend erachtet. Die zuvor als WA (8) festgesetzten Grundstücksflächen sind nicht mehr Bestandteil des Plangebietes.	
13.26 Festsetzung des Pumpwerks x) Auf Seite 40/41 der Begründung ist von einem öffentlichen Pumpwerk der EBL neben der St.-Lorenz-Brücke die Rede. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Lage des PW im B-Plan festzusetzen und entsprechend darzustellen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Fläche für Versorgungsanlagen wurde zeichnerisch festgesetzt und der Begründung ergänzt* Eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Abwasser“ wurde in der Planzeichnung festgesetzt und in der Begründung entsprechend ergänzt.	berücksichtigt
13.27 Darstellung des Tunnels y) Auf Seite 41 der Begründung ist von einem Tunnel die Rede. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, weil der Absatz textlich für „Außenstehende“ schwer verständlich ist, den Tunnel mit in die Legende aufzunehmen und entsprechend darstellerisch „auffindbar“ zu machen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird auf die Darstellung des Tunnels verzichtet* Zur Wahrung der besseren Übersicht wird auf die Darstellung des Tunnels verzichtet, auch da dieser außerhalb des Geltungsbereiches liegt.	nicht berücksichtigt
13.28 Textliche Ergänzung zur Berücksichtigung der Sichtdreiecke z) Auf Seite 47 der Begründung werden Einfriedungen bis zu einer Höhe von 1,30 m beschrieben. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, textlich einen Zusatz dahingehend zu ergänzen, dass verkehrssicherheitsrelevante Sichtdreiecke zu berücksichtigen sind.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Bebauungsplan wird um einen Hinweis zu Sichtdreiecken ergänzt* Der Bebauungsplan wird um einen entsprechenden Hinweis zur Berücksichtigung verkehrssicherheitsrelevanter Sichtdreiecke ergänzt.	berücksichtigt
13.29 Bemaßung öffentlicher Verkehrsflächen und der Wendeanlage aa) Die Planzeichnung gibt für die öffentliche Verkehrsfläche in der Verlängerung des Töpferweges und für die Wendeanlage am	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Vermaßung wurde in der Planzeichnung ergänzt*	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ende der Verladestraße in Nord-Süd-Richtung keine Maßkette her. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet um Ergänzung dieser Maßketten.	Die genannten Maßketten wurden in der Planzeichnung entsprechend ergänzt. Es werden Breite und Länge (20,7 m x 21,5 m) der Wendeanlage dargestellt.	berücksichtigt
13.30 Ergänzung der Legende um „öffentlich“ bei Straßenverkehrsflächen bb) In der Legende sind die Straßenverkehrsflächen gelb bzw. gelb gestrichelt dargestellt. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, die Legende um den Zusatz „öffentliche“ (Straßenverkehrsfläche) zu ergänzen, da in der Praxis häufig Uneinigkeit bzw. Unklarheit über die spätere Zuständigkeit herrscht. Diese Unklarheit kann somit ausgeräumt werden (wie auch bei der Grünfläche geschehen).	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Legende wurde um den Zusatz „öffentliche“ Straßenverkehrsfläche ergänzt* Die Zeichenerklärung wurde entsprechend angepasst.	berücksichtigt
13.31 Darstellung der Straßenquerschnitte in der Planzeichnung cc) Der B-Plan weist bisher keine nachrichtliche Darstellung ohne Normcharakter der geplanten Regelquerschnitte auf. Bisher sind die Verkehrsflächen lediglich hinsichtlich der Gesamtbreite (ohne Aufteilung der einzelnen Querschnittselemente) bemaßt. → Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Querschnitte nachrichtlich in der Planzeichnung mit aufzunehmen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Planzeichnung wurde um die Straßenquerschnitte ergänzt* Die Planzeichnung wurde um Darstellungen der geplanten Straßenquerschnitte zur Verladestraße, zum Töpferweg sowie zum Planweg A ergänzt.	berücksichtigt
13.32 Verbreiterung der Verladestraße → Die Querschnittsbreite der Verladestraße mit anschließenden Senkrechtparkplätzen ist von 11,00 auf 11,50 m zu verbreitern, damit richtlinienkonform alle Querschnittselemente Berücksichtigung finden. → Die Querschnittsbreite der Verladestraße im weiteren Verlauf bis zur Wendeanlage ist auf 7,00 m zu vergrößern.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Eine Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden geringen Verkehrsmenge nicht erforderlich; eine Breite von 6,0 m ist ausreichend und entspricht der RASt 06* Eine Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen ist nicht erforderlich. Insbesondere erschließt sich nicht, warum der Querschnitt der Verladestraße auf 7,0 m erweitert werden soll. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden geringen Verkehrsmenge ist eine Breite von 6,0 m ausreichend. Diese Breite entspricht der hierfür ausschlaggebenden RASt 06. Neben der eigentlichen Fahrbahn verläuft ein einseitiger Fußweg mit 2,5 m Breite als Gehrecht auf der angrenzenden privaten Gewerbefläche (GEe (2)).	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.33 Verbreiterung des Planwegs A → Der Planweg A ist – wie schon zuvor erwähnt – ggf. auf eine Gesamtbreite von 4,30 m zu verbreitern, um den Nutzungen der EBL und / oder auch Feuerwehr gerecht zu werden. Dieser Stellungnahme wird zusätzlich – wenn auch teilweise bereits eingeflossen – die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde als Anlage 1 mit der Bitte um Beachtung beigefügt.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Eine Verbreiterung des Planwegs A ist nicht erforderlich; die Befahrbarkeit durch Müll-, Rettungs- und ausnahmsweise für Umzugsfahrzeuge sowie Feuerwehr ist gewährleistet* Eine Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen für den Planweg A ist nicht erforderlich. Die Begründung wurde um entsprechende Ausführungen zur geplanten Nutzung und Befahrbarkeit ergänzt. Es wird dargelegt, dass der Planweg A von Müll-, Rettungs- und ausnahmsweise von Umzugsfahrzeugen befahren werden sowie durch das Hinzuziehen eines 2,0 m breiten Streifen der privaten Vorgärten der Teilgebiete WA (2) bis (5) auch als Feuerwehraufstellfläche dienen kann.	teilweise berücksichtigt
Nr. 14 Hansestadt Lübeck Bereich Stadtgrün und Verkehr (Straßenverkehrsbehörde) (Schreiben vom 10.02.2020) (Anlage 1, s.o.)		
14.1 Konkretisierung der Ausführungen zur Verkehrsqualität Die innere Erschließung soll nur zu Fuß oder Fahrrad über einen gemeinsamen 4 m breiten Geh- und Radweg erfolgen. Neben Müll- und Rettungsfahrzeugen sollen ihn auch Umzugsfahrzeuge befahren (S. 36). Da dieser Weg öffentlich gewidmet sein wird, ist für das Befahren mit einem Umzugswagen jedes Mal eine Ausnahmegenehmigung bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Was ist aber mit Lieferfahrzeugen? Die dort zukünftig Wohnenden werden doch sicherlich auch nach dem Einzug mal z. B. eine größere Möbellieferung erhalten! Zudem soll der Weg abgepollert werden (S. 37). Wer öffnet dann die Poller, wenn ein Umzugswagen oder ein Lieferwagen den Weg per Ausnahmegenehmigung befahren muss?	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Gutachten zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen wurde überarbeitet und die Ausführungen konkretisiert; die Nutzungsbedingungen des Planweges A wurden konkretisiert* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 13.31. Das städtebauliche Funktions- und Nutzungskonzept sieht die Entwicklung eines autoarmen Quartiers vor, in dem die oberirdischen unbebauten Flächen vorwiegend der Grün- und Freiraumentwicklung zur Verfügung stehen sollen, weniger der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Die Beschränkung der Befahrbarkeit auf die zulässigen Nutzergruppen wird als straßenverkehrliche Anordnung in Form von Pollern und Beschilderung geregelt. Für Paketlieferungen werden Paketsammelstationen eingerichtet. Umzugswagen müssen eine Nutzung zum Planweg A beantragen, um eine Zufahrtsberechtigung zu erhalten. Alternativ erfolgt eine Anlieferung zu Fuß und z.B. mit Sackkarre von der Verladestraße aus.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Verkehrsuntersuchung gibt den Hinweis, dass die Verkehrsqualität der Hansestraße durch eine Sanierung, ggf. Anpassung der LSA und Überprüfung des ruhenden Verkehrs erhöht werden könnte (S. 37). Dazu fehlen konkrete Empfehlungen! Es muss daher dieser Hinweis näher untersucht werden, und wenn dafür auch eine Überprüfung des ruhenden Verkehrs erforderlich ist, muss sie quartiersbezogen erfolgen. Der Parkdruck in der Hansestraße und im Umfeld ist hoch!	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 13.19	
14.2 Nicht ausreichender Stell-/Parkplatzschlüssel Die Straßenverkehrsbehörde widerspricht entschieden der Aussage, dass "aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung mit einer geringen Nutzung des Pkw zu rechnen ist"! Der Parkdruck ist in diesem Wohnquartier schon jetzt trotz zentraler Lage und guter ÖPNV-Anbindung hoch. Es zählt mit zum Bahnhofsumfeld, wo schon mehrmals Anträge (auch politische) auf Ausweisung als Bewohnerparkgebiet gestellt wurden und das daher auch schon seit längerem vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung dahingehend zu untersuchen ist. Minimum ist daher aus Sicht der SVB ein Stellplatzschüssel von 1,5 für die Wohneinheiten + 0.5 für die Besucher pro Wohneinheit; also ein Stellplatzschüssel von 2, unabhängig von der Größe der Wohneinheit'. Nicht einschätzbar ist aber der Bedarf an Besucherparkplätzen für das Gewerbegebiet. Wurde im Verkehrsgutachten von Urbanus aus August 2018, das der SVB nicht vorliegt, auch der Stellplatzbedarf für die Besucher untersucht? Wird dort aber tatsächlich ein Hotel gebaut, so dürfte es sinnvoll sein, die öffentlichen (Besucher) Parkplätze zu bewirtschaften. Ansonsten dürften viele Hotelgäste und auch viele Bewohner dieses Quartiers auf die Besucherparkplätze ausweichen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stell-/Parkplatzschlüssel wird als ausreichend erachtet; die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes ist möglich* Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 13.25. Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist die Anordnung und Beschilderung von Straßen gemäß STVO. Die Zuständigkeit für das Mobilitätskonzept obliegt nicht der Straßenverkehrsbehörde sondern der Stadtplanung und Bauordnung. Die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes ist grundsätzlich unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu betrachten. Unstrittig ist, dass der Parkdruck durch den Parksuchverkehr bzw. die Parkplatznutzung seitens Bahnreisender stark beeinflusst wird. Mit noch mehr privaten Stellplätzen lässt sich das Problem des Parkdrucks seitens Bahnreisender jedoch nicht lösen. Aus diesem Grund wird ein Bewohnerparkgebiet als sinnvoll erachtet. Die geplanten Stell- und Parkplätze für das neue Quartier werden als ausreichend erachtet. Im Weiteren wurde im Anschreiben zur frühzeitigen Beteiligung ausdrücklich auf die Zusendung von Gutachten hingewiesen. Ein Versand des in Rede stehenden Gutachtens wäre auf Nachfrage selbstverständlich möglich gewesen.	nicht berücksichtigt
Nr. 15 Hansestadt Lübeck, Welterbebeauftragter (Schreiben vom 06.03.2020)		
15.1 Überarbeitung der Sichtachsenstudie	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Es wird eine Sichtachsenstudie vorgelegt*	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Der vorliegenden Bewertung und Einstellung der Belange des UNESCO Welterbes kann nicht gefolgt werden. Die Lübecker Altstadt ist eine, nach Artikel 11 Absatz 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vom 16. November 1972 (BGB!. 11 1977 S. 215), in die "Liste des Erbes der Welt" eingetragene UNESCO-Welterbestätte und ist als solche in die städtebauliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck einzubeziehen und bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die Belange der Welterbestätte "Lübecker Altstadt" sind in die Abwägung mit anderen Belangen so einzustellen, dass die Erhaltung und Nutzung des Welterbes sowie eine angemessene Gestaitung der Umgebung - vorliegend die Pufferzone und die wesentlichen Sichtachsen - sichergestellt werden können. Welterbestätten sind einschließlich ihrer Umgebung in ihrem außergewöhnlichen universellen Wert zu erhalten. Im Rahmen der Planungen zur Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs (Bebauungsplan Nr. 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke) sind von besonderer Bedeutung die Sichtachsen auf die "Lübecker Altstadt". Der gültige und heranzuziehende Managementplan (2011) formuliert hierzu: "Bei der Ausweisung von Baugebieten und der Planung von Bauvorhaben innerhalb der Sichtschneisen ist darauf zu achten, dass der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtigt wird. Sie sind [...] auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten". Vorliegend sind die im Managementplan hinterlegten Sichtachsen aus westlicher Richtung (Reinfeld, B 75, BAB 1), der Korridor der Eisenbahnstrecke Reinfeld/ Hauptbahnhof sowie die damit in Verbindung stehenden Brückenbauwerke von Bedeutung. Darüber hinaus ist eine nähere Betrachtung der Wohngebiete/ Straßenräume entlang der Ziegelstraße (St. Lorenz Nord) erforderlich. Die seitens des Büros bof architekten (Hamburg, 2020) vorgelegte Untersuchung "Neubauprojekt am alten Güterbahnhof in Bezug auf Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe" berücksichtigt die oben genannten Kriterien und Anforderungen an eine angemessene Einstellung und Bewertung der Belange des Welterbes nicht. Es wird nicht ersichtlich, welche Auswirkungen auf Sichtachsen zu erwarten sind, wenn eine Umsetzung der Ziele und Inhalte des	Nach Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten wurde eine vertiefende Sichtachsenstudie beauftragt, die sich an den expliziten Vorgaben (u.a. Managementplan) und dem abgestimmten Strukturierungsvorschlag orientiert. Diese wird zum nächsten Verfahrensschritt vorgelegt.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Bebauungsplans Nr. 03.50.00 erfolgt. In der Konsequenz ist eine Verträglichkeit der Planungen mit dem Schutz der Welterbestätte "Lübecker Altstadt" nicht ausreichend prüfbar. Es wird daher darum gebeten, die vorgelegte Untersuchung in Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten der Hansestadt Lübeck sowie der Denkmalschutzbehörde zu überarbeiten und zu ergänzen.		
15.2 <u>Reduzierung der Gebäudehöhen und Ausschluss von Dachaufbauten zugunsten der Wahrnehmung des Welterbes</u> Unter Vorbehalt der ausstehenden Ergebnisse der Untersuchung der Sichtachsen wird folgende erste Einschätzung, auf Grund einer eigens durchgeführten Vorortbegehung, gegeben: • Die geplante Gebäudehöhe bzw. Geschossigkeit des Kopfbaus im Teilgebiet GEe (2) beeinträchtigt den Blick auf die "Lübecker Altstadt" aus westlicher Richtung. Insbesondere die Wohngebiete/ Straßenräume entlang der Ziegelstraße - und annehmbar der Korridor der Eisenbahnstrecke - sind hiervon betroffen. Besonders schwerwiegend zeigt sich hierbei die Unterbrechung der Stadtsilhouette sowie die weitreichende "Verdeckung" der Marienkirche mit ihren stadtbildprägenden Kirchtürmen. Weiter führt die geplante architektonische Dominanz des Kopfbaus zu einer stark verzerrten Wahrnehmung des Welterbes, welches sich maßgeblich durch eine ungestörte Sicht auf die Stadtsilhouette auszeichnet. Das Ziel eines städtebaulich überformten Auftakts steht den Belangen der Welterbestätte erkennbar entgegen. Es ist eine Höhenreduzierung um 7,0 bis 8,0 Meter vorzunehmen. Zudem sind jegliche untergeordnete Dachaufbauten (auch Brüstungen) auszuschließen. Anlagen, welche der Solarenergiegewinnung dienen, sind unter einem Abstimmungsvorbehalt mit dem Welterbebeauftragten aufzunehmen. • Die geplanten Gebäudehöhen bzw. Geschossigkeiten in den Teilgebieten WA2 und WA7 beeinträchtigen den Blick auf die "Lübecker Altstadt" aus westlicher Richtung. Insbesondere die Wohngebiete/ Straßenräume entlang der Ziegelstraße - und annehmbar der Korridor der Eisenbahnstrecke - sind hiervon betroffen. Es ist eine Höhenreduzierung zu prüfen.	*<u>Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz</u>* *<u>Für den B-Plan: Die max. zulässigen Gebäudehöhen wurden teilweise reduziert, Dachaufbauten werden beschränkt; eine weitere Reduktion der Gebäudehöhen ist aufgrund des erforderlichen baulichen Lärmschutzes nicht möglich</u>* Im Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Belange wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der geplante Kopfbau im Teilgebiet MU (2) (ehem. GEe (2)) in seiner Höhe um 6,5 m reduziert, die maximale Gebäudehöhe der geplanten Bebauung im Teilgebiet MU (1) (ehem. WA (7)) um 1,0 m bzw. 2,0 m. Im Ergebnis kann damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Hauptsichtachse auf das Welterbe „Lübecker Altstadt“ vermieden und der Stellungnahme entsprochen werden.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zudem sind jegliche untergeordnete Dachaufbauten (auch Brüstungen) auszuschließen. Anlagen, welche der Solarenergiegewinnung dienen, sind unter einem Abstimmungsvorbehalt mit dem Welterbebeauftragten aufzunehmen.	Zur Feinsteuerung der Höhenentwicklung wurden Festsetzungen zu Beschränkung von Dachaufbauten einschließlich Brüstungen getroffen. Diese werden als ausreichend jedoch aus bautechnischer Sicht auch als notwendig erachtet. Abstimmungsvorbehalte können in einem Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Ein Bebauungsplan muss verbindlich und eindeutig regeln, was zulässig und was ausgeschlossen ist.	
15.3 Herstellung einer Sichtachse zwischen geplanter Parkanlage und Altstadt sowie Kulturdenkmälern Die Herstellung einer Sichtachse zur Altstadt von der geplanten öffentlichen Parkanlage ist zu empfehlen. Sichtbeziehungen zu identitätsstiftenden und bedeutenden Kulturdenkmälern erhöhen die Aufenthaltsqualität von Parkanlagen und den ihnen zugesprochenen symbolischen Wert um ein Vielfaches. Zudem verhelfen Sichtachsen der Integration neuer Quartiere in die umliegenden Stadtbereiche.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Blickbeziehungen von der öffentlichen Parkanlage zur Altstadt werden durch die Neubebauung eingeschränkt; das städtebauliche Konzept gewährt jedoch von zahlreichen Orten Blickbeziehungen zum denkmalgeschützten Wasserturm* Es wird darauf hingewiesen, dass die Fläche der geplanten Parkanlage bisher nicht öffentlich zugänglich ist. Das städtebauliche Konzept mit der zentralen Anordnung der öffentlichen Parkanlage gewährt von zahlreichen Orten innerhalb des Plangebietes eine Blickbeziehung zum denkmalgeschützten Wasserturm, der als identitätsstiftende Reminiszenz erhalten bleibt. In Bezug auf eine wünschenswerte Blickbeziehung von der öffentlichen Parkanlage zur Lübecker Altstadt ist zu berücksichtigen, dass jegliche zwangsläufig „nahe“ Neubebauung eine erhebliche bauliche Sichteinschränkung darstellt.	teilweise berücksichtigt
15 Hansestadt Lübeck, Welterbebeauftragter (Schreiben vom 28.09.2020)		
15.4 Hinweis zur Berücksichtigung der UNESCO-Welterbestätte Die Lübecker Altstadt ist eine, nach Artikel 11 Absatz 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vom 16. November 1972 (BGBl. II 1977 S. 215), in die „Liste des Erbes der Welt“ eingetragene UNESCO-Welterbestätte und ist als solche in die städtebauliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck	*Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einzubeziehen und bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die Belange der Welterbestätte "Lübecker Altstadt“ sind in die Abwägung mit anderen Belangen so einzustellen, dass die Erhaltung und Nutzung des Welterbes sowie eine angemessene Gestaltung der Umgebung – vorliegend die Pufferzone und die wesentlichen Sichtachsen – sichergestellt werden können. Welterbestätten sind einschließlich ihrer Umgebung in ihrem außergewöhnlichen universellen Wert zu erhalten.		
15.5 Hinweis zum Untersuchungsumfang der Sichtachsenstudie Im Rahmen der Planungen zur Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs (Bebauungsplan Nr. 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke) sind von besonderer Bedeutung die Sichtachsen auf die „Lübecker Altstadt“. Der gültige und heranzuziehende Managementplan (2011) formuliert hierzu: „Bei der Ausweisung von Baugebieten und der Planung von Bauvorhaben innerhalb der Sichtschneisen ist darauf zu achten, dass der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtigt wird. Sie sind […] auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten“. Wesentlich sind die im Managementplan hinterlegten Sichtachsen aus westlicher Richtung (Reinfeld, B 75, BAB 1), der Korridor der Eisenbahnstrecke Reinfeld/ Hauptbahnhof sowie die damit in Verbindung stehenden Brückenbauwerke. Darüber hinaus ist eine nähere Betrachtung der Wohngebiete/ Straßenräume entlang der Ziegelstraße (St. Lorenz Nord) erforderlich.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Es wurde eine Sichtachsenstudie vorgelegt* Eine neue Sichtachsenstudie wurde erstellt und dem Welterbebeauftragten vorgelegt. Aufgabenstellung und Arbeitsumfang wurden im Vorwege mit dem Welterbebeauftragten abgestimmt.	berücksichtigt
15.6 Zusammenfassende Beurteilung der Sichtachsenstudie Das Büro TGP Landschaftsarchitekten hat mit der vorgelegten Sichtachsenstudie zusammenfassend festgehalten: „In Bezug auf die Fernsichten (Annahme: Sichtbeziehungen auf die UNESCO-Welterbestätte aus westl. Richtung) werden keine Störungen verursacht. […] Bei Nahsichten aus dem Stadtteil St. Lorenz oder der Bahnstrecke, sind die Sichtbeziehungen auf die Altstadtsilhouette oder einzelne Türme oder Turmpaare bereits durch vorhandene	*Die zusammenfassende Beurteilung der Sichtachsenstudie wird zustimmend zur Kenntnis genommen.*	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Gebäude so weit verstellt, dass nur einzelne Blickbeziehungen von städtebaulich untergeordneten Stellen aus möglich sind. […] Die beiden Blickbeziehungen vom Standort Güterschlag und aus dem fahrenden Zug werden als mittel gestört bzw. stark vorbelastet eingestuft. In ihrer Relevanz erscheinen sie aus gutachterlicher Sicht als untergeordnet. Die Betrachtung der übrigen Blickbeziehungen ergab keine Störung (vgl. S. 19)“.		
15.7 Keine erheblichen Beeinträchtigungen der Fernwirkungen Tatsächlich zeigt die nähere Betrachtung der betroffenen Stadträume, dass die Sicht auf die UNESCO-Welterbestätte durch eine hohe Anzahl an Bauwerken vorbelastet ist und die Erfahrbarkeit der Altstadtsilhouette mit ihren Kirchen vor allem punktuell erfolgt. Es ist daher anzunehmen, dass in der Fernwirkung die Sichtachsen keine erheblichen Beeinträchtigungen erfahren. Inwiefern der geplante Hochpunkt an der St. Lorenz-Brücke aus der Entfernung wirkt, ist abschließend nicht beantwortet. Ein digitales Geländemodell kann vermutlich zu einer besseren Einordnung verhelfen, wenngleich die reale Raumwirkung mit diesem Instrument nicht abschließend nachzuweisen wäre.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein digitales 3D-Stadt- und Geländemodell liegt für Lübeck nicht vor und kann deshalb nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden.	zur Kenntnis genommen
15.8 Auswirkung auf die Sichtbeziehung von der Straße „Güterschlag“ aus auf die Altstadt wird als erheblich beurteilt Der Einschätzung zum Nahbereich kann nur teilweise gefolgt werden. So entfällt mit dem Standort Güterschlag durchaus ein wenig beachteter und städtebaulich schwieriger Raum, aber ebenso ein Ort an dem die UNESCO-Welterbestätte gut erfahrbar ist. Durch die geplante Bebauung wird diese Raumeigenschaft so gut wie vollständig aufgelöst. Auch wenn dem Güterschlag im Vergleich zu den Sichtbeziehungen von den Wallanlagen oder der St. Lorenz Brücke eine untergeordnete Bedeutung zu bescheinigen ist, greift eine Zurückführung der Wahrnehmung der UNESCO-Welterbestätte auf bekannte und unverstellte Orte deutlich zu kurz. Es ist gleichwertig die punktuelle Erlebbarkeit – ebenso in weniger	*Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.* Die Einschätzung des Welterbebauftragten zur Bedeutung der Sichtbeziehung von der Straße Güterschlag aus auf die Altstadtsilhouette wird nicht geteilt. Es handelt sich bei der Straße Güterschlag um eine Gewerbegebietserschließung, von der aus aufgrund der parkenden Kfz und der vorhandenen Vegetation ein Blick auf die Altstadt in der Regel nicht möglich ist. Aufgrund der Lage der Straße und ihrer Funktion im Stadtraum (keine übergeordnete Wegebeziehung, keine relevante Naherholungsfunktion, keine touristische Bedeutung, kein Ausflugspunkt) wird auch keine Notwendigkeit gesehen, die Situation durch Eingriffe in den Grünbestand und durch Parkverbote zu ändern. Es besteht im Nordwesten der Straße Güterschlag ein punktueller Blick auf die Altstadt, der jedoch aufgrund vorhandener Gebäude und bahntechnischer Anlagen in seiner visuellen Erlebbarkeit stark gestört	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
prominenten Stadträumen – schützenswert. Ferner ist die intensive Begrünung der Bahnanlagen nachrangig zu beurteilen. Diese verstellt weder den ganzheitlichen Blick noch ist eine ganzjährige Beeinträchtigung gegeben. Mit gärtnerischen Aufwendungen ist zudem eine Verbesserung der Situation grundsätzlich denkbar.	ist, weshalb eine potenzielle Beeinträchtigung dieser Blickbeziehung durch die geplanten Gebäude im Plangebiet als wenig erheblich beurteilt wird. In der Abwägung der verschiedenen Belange wird die Schaffung von Wohnraum in der städtebaulich begründeten Form höher gewichtet.	
15.9 Die Beeinträchtigung der Sichtbeziehung vom Güterschlag aus wird in der Abwägung mitgetragen Gleichwohl kann hier die Einordnung von TGP Landschaftsarchitekten im Ergebnis mitgetragen werden. Der Erhalt der bestehenden, teilweise verunklarten Situation am Güterschlag könnte nur unter einer weitgehenden Änderung der geplanten Bebauung erfolgen. Es müssten insbesondere die Bauhöhen stark reduziert und eine städtebauliche Modifizierung erfolgen, womit in der Konsequenz nicht im Ansatz die beabsichtigten – und im starken öffentlichen Interesse stehenden – Wohneinheiten zu entwickeln sind. Eine solche grundlegende Änderung der Planungen wird als unverhältnismäßig eingestuft.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
15.10 Einschränkung der Sichtbeziehungen von der Bahnstrecke aus auf die Altstadtsilhouette wird nicht mitgetragen Kritisch wird die Planung hinsichtlich der dynamischen Sichtbeziehungen aus dem Zug heraus, auf der Bahnstrecke Reinfeld/ Hamburg, eingeordnet. Auf diesem Streckenabschnitt ist täglich mehreren 10.000 Zugreisenden, unter Ihnen eine Vielzahl an Touristen und Tagesbesuchern, der Blick auf die Welterbestätte mit ihren Kirchen möglich. Insbesondere bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof werden imposante Bilder erzeugt. Eine Umsetzung insbesondere der nord-westlichen Gebäuderiegel und des Hochpunktes an der St. Lorenz-Brücke bedeutet den Verlust dieser einmaligen Sichtbeziehungen. Eine nennenswert punktuelle Wahrnehmung ist auf Grund der Fahrgeschwindigkeiten auszuschließen. Die architektonische Dominanz des Kopfbaus führt zu	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die max. zulässigen Gebäudehöhen wurden teilweise reduziert, Dachaufbauten werden beschränkt; eine weitere Reduktion der Gebäudehöhen ist aufgrund des erforderlichen baulichen Lärmschutzes nicht möglich.* Im Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Belange wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der geplante Kopfbau im Teilgebiet MU (2) (ehem. GEe (2)) in seiner Höhe um 6,5 m reduziert, die maximale Gebäudehöhe der geplanten Bebauung im Teilgebiet MU (1) (ehem. WA (7)) um 1,0 m bzw. 2,0 m. Im Ergebnis kann damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Hauptsichtachse auf das Welterbe „Lübecker Altstadt“ vermieden werden. Bei der städtebaulichen Einordnung ist auch zu berücksichtigen, dass die vorhandenen Gebäuden entlang der Schützenstraße mit Firsthöhen von 25 m ü NN im Bereich Hansering und 26,5 bis 29,5 m ü NN im Bereich Töpferweg der geplanten Bebauung entsprechen bzw. deutlich höher sind.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
einer zusätzlich verzerrten Wahrnehmung. Die vorliegenden Planungen können in der Konsequenz in diesem Punkt aus Sicht der Welterbekoordination nicht mitgetragen werden.	In der Abwägung wurde außerdem berücksichtigt, dass es sich bei den Blicken von der Bahnstrecke aus auf die Altstadt lediglich um dynamische und flüchtige Sichtbeziehungen handelt, die bereits durch vorhandene bahntechnische Anlagen gestört sind und deshalb als weniger bedeutsam gewichtet werden als die städtebaulichen Belange.	
15.11 Reduzierung des Hochpunktes an der St. Lorenz-Brücke Eine weiterführende Reduzierung des Hochpunktes an der St. Lorenz-Brücke (Kopfbau) wird als zwingend erforderlich befunden. Auf diese Weise wird annehmbar die Sicht auf die Türme der St. Marien Kirche hinreichend beibehalten und kann im Ergebnis ein Teilbereich der Altstadtsilhouette – von St. Marien Kirche bis zu St. Aegidien – angelehnt an die heutige Situation erfahrbar bleiben. Es wird weiter darauf verwiesen, dass ein Hochpunkt in den Vorstädten zur Lübecker Altstadt atypisch ist. Städtebauliche Dominanten sind im Widerspruch zur prägenden räumlichen Charakteristik der sieben Türme. Das Ziel eines städtebaulich überformten Auftakts in unmittelbarer Nähe zur Altstadt steht der Welterbestätte entgegen. Der Hochpunkt wird auch in dieser Hinsicht äußerst kritisch bewertet.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Keine weitere Höhenreduzierung des Kopfbaus.* Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem geplanten Kopfbau an der St.Lorenz-Brücke nicht um ein Hochhaus handelt, sondern dass sich die Wahrnehmung als Hochpunkt aus den anschließenden, eingeschossigen Güterhallen ergibt. So sind z.B. der Handelshof am Hauptbahnhof und der Hauptbahnhof selbst 4 bis 5 m höher als der geplante Kopfbau. Der Kopfbau wurde als städtebaulicher Auftakt in das Plangebiet so angeordnet, dass er sich an das technische Bauwerk der St. Lorenz-Brücke anpasst und somit weniger die Sichtachsen auf die Altstadt beeinträchtigt, als wenn ein größerer Abstand zur Brücke gewählt würde. In der Abwägung wird die städtebauliche Erforderlichkeit, den Verladehallen am Plangebietseingang einen Kopfbau voranzustellen, höher gewichtet als die flüchtige Beeinträchtigung einer bereits gestörten Blickbeziehung von der Bahnstrecke auf die Altstadt. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Umgebung der Schützenstraße höhere Gebäude vorhanden sind.	nicht berücksichtigt
15.12 Herstellung einer Sichtachse zwischen geplanter Parkanlage und Altstadt sowie Kulturdenkmälern Die Herstellung einer Sichtachse zur Altstadt von der geplanten öffentlichen Parkanlage ist zu empfehlen. Sichtbeziehungen zu identitätsstiftenden und bedeutenden Kulturdenkmälern erhöhen die Aufenthaltsqualität von Parkanlagen und den ihnen zugesprochenen symbolischen Wert um ein Vielfaches. Zudem verhelfen Sichtachsen der Integration neuer Quartiere in die umliegenden Stadtbereiche.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Blickbeziehungen von der öffentlichen Parkanlage zur Altstadt werden durch die Neubebauung eingeschränkt; das städtebauliche Konzept gewährt jedoch von zahlreichen Orten Blickbeziehungen zum denkmalgeschützten Wasserturm* Es wird darauf hingewiesen, dass die Fläche der geplanten Parkanlage bisher nicht öffentlich zugänglich ist. Das städtebauliche Konzept mit der zentralen Anordnung der öffentlichen Parkanlage gewährt von zahlreichen Orten innerhalb des Plangebietes eine Blickbeziehung zum denkmalgeschützten	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Wasserturm, der als identitätsstiftende Reminiszenz erhalten bleibt. In Bezug auf eine wünschenswerte Blickbeziehung von der öffentlichen Parkanlage zur Lübecker Altstadt ist zu berücksichtigen, dass jegliche zwangsläufig „nahe“ Neubebauung eine erhebliche bauliche Sichteinschränkung darstellt.	
15.13 Dachaufbauten ausschließen, Anlagen zur Solarenergiegewinnung nur unter Abstimmungsvorbehalt Unabhängig der vorstehenden Ausführungen sind jegliche untergeordnete Dachaufbauten (auch Brüstungen) auszuschließen. Anlagen, welche der Solarenergiegewinnung dienen, sind unter einem Abstimmungsvorbehalt aufzunehmen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die max. zulässigen Gebäudehöhen wurden teilweise reduziert, Dachaufbauten werden beschränkt* Zur Feinsteuerung der Höhenentwicklung wurden Festsetzungen zu Beschränkung von Dachaufbauten einschließlich Brüstungen getroffen. Diese werden als ausreichend jedoch aus bautechnischer Sicht auch als notwendig erachtet. Abstimmungsvorbehalte können in einem Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Ein Bebauungsplan muss verbindlich und eindeutig regeln, was zulässig und was ausgeschlossen ist.	teilweise berücksichtigt
Nr. 16 Lübecker Entsorgungsbetriebe (Schreiben vom 06.03.2020)		
Planzeichnung 16.1 Festsetzung einer Versorgungsfläche für das Pumpwerk In der Planzeichnung fehlt die Festsetzung der Fläche für das SW-Pumpwerk, welches sich im Bereich der Brücke befinden soll. Dafür ist die Ausweisung einer Fläche für die Abwasserbeseitigung erforderlich, die eine Fläche von ca. 50 m² umfasst, und von der öffentlich gewidmeten Verkehrsfläche aus angefahren werden muss.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Fläche für Versorgungsanlagen wurde zeichnerisch festgesetzt und der Begründung ergänzt* Eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Abwasser“ wurde in der Planzeichnung festgesetzt und in der Begründung entsprechend ergänzt.	berücksichtigt
16.2 Auslegen der Verkehrsflächen für Fahrzeuge zur Abfallentsorgung Die Abfallentsorgung erfolgt durch die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck über die öffentlichen Verkehrsflächen. Diese sind gem. RASt 06 für das Befahren/Wenden eines 3-achsigen	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Verkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert, ihre Qualität wird über den städtebaulichen Vertrag gesichert*	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Fahrzeuges auszulegen. Diese Verkehrsflächen sind für ein Befahren von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 26 Tonnen auszulegen.	Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die geforderte Dimensionierung der Verkehrsfläche. Die Qualität der Erschließungsanlage wird über einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor definiert und ist entsprechend umzusetzen.	
16.3 Darstellung der Notwasserwege in der Planzeichnung Für die Regenentwässerung sind die zugehörigen Notwasserwege in die öffentliche Grünfläche mit darzustellen. Dafür muss als 5 m breite Trasse mit der Bezeichnung Notwasserweg eingezeichnet werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Entwässerungskonzept zeigt die Machbarkeit der Entwässerung auf und wurde im Bebauungsplan berücksichtigt; weitere Festsetzungen hierzu sind nicht erforderlich* Auf Ebene des Bebauungsplanes ist es nicht zielführend, die in Rede stehenden Notwasserwege zeichnerisch festzusetzen. Der Bebauungsplan bildet mit der festgesetzten öffentlichen Grünfläche den Rahmen für die Regenwasserrückhaltung. Das Entwässerungskonzept zeigt die grundlegende Machbarkeit auf, so dass der B-Plan diesbezüglich vollzugsfähig ist. Zur Gewährleitung der Überflutungssicherheit im gesamten Plangebiet des Bebauungsplanes stehen im Bereich der öffentlichen Grünflächen Rückhalteeinrichtungen bereit, die auf ein 100-jährliches Regenereignis bemessen wurden. Im Hochwasserfall wird das Oberflächenwasser im Bereich der Verladestraße Richtung St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) und von dort in die angrenzenden Grünflächen geleitet. Um die Überflutung der Bahnanlagen zu vermeiden wird die Anlage einer Senke in der Dreiecksfläche hinter der St.-Lorenz-Brücke, d.h. beim Pumpwerk geprüft. Die oberflächige Ableitung zwischen den Gebäuden ist höhentechnisch nicht möglich. Bei Hochwasserereignissen im Bereich der privaten Grundstücke (Wohnbebauung) muss die Möglichkeit geschaffen werden das Wasser oberflächig Richtung Parkweg/Grünfläche zu führen. Die detaillierte Ausarbeitung und Abstimmung mit den EBL und der Hansestadt Lübeck entsprechender Notwasserwege obliegt den jeweiligen Bauherren im Zuge der Hochbauplanungen.	nicht berücksichtigt
16.4 Darstellung der Regenwasserrückhaltung in der Planzeichnung	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Entwässerungskonzept zeigt die Machbarkeit der Entwässerung auf und wurde im Bebauungsplan berücksichtigt; weitere Festsetzungen hierzu sind nicht erforderlich*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Flächen zur Regenwasserrückhaltung und Speicherung auch auf den Grundstücken müssen als solche im Plan eingezeichnet werden.	Über die Darstellung der bereits in der Planzeichnung befindlichen Retentionsflächen hinaus, werden keine weiteren Flächen zur Regenrückhaltung in der Planzeichnung zum Bebauungsplan aufgenommen. Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Auf die Einleitmengen wird im Bebauungsplan hingewiesen. Diese Abflussspende wird über entsprechende Rückstauelemente in den Gründächern sowie nach Erfordernis auf den Tiefgaragendecken realisiert. Falls dies nicht ausreicht, sind von den Eigentümern zusätzliche Maßnahmen zu treffen. In der Begründung wird die zulässige Gesamteinleitmenge von 40l/s aufgenommen.	
Satzung 16.5 Anpassung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, Festsetzung der Schmutzwasserpumpstation, der Notwasserwege und Vorgaben zur Entwässerung (Einleitbeschränkungen) In der Satzung sind die einzelnen GFL aufzulisten und im Detail festzusetzen. Das gilt besonders für eine scharfe Trennung zwischen privaten und öffentlichen Entwässerungseinrichtungen. GFL 2 nicht für Entsorgung G 3 auch L für die Regenwasserentsorgung in Richtung Grünfläche. Die Fläche für die Schmutzwasserpumpstation ist ebenfalls festzusetzen. Die Zuwegung zur Unterhaltung der Anlagen müssen jeweils mit entsprechend belastbaren Fahrflächen berücksichtigt werden. Aufgrund der Überlastung der vorhandenen Kanäle soll das anfallende Niederschlagswasser nach entsprechender Rückhaltung weitestgehend in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Hierfür sind die jeweiligen Nachweise zu führen. Die max. Einleitmenge ist mit 40 l/s bzw. 5 l/(s*ha) für die öffentlichen Flächen als Begrenzung festzusetzen. Für die dafür notwendigen privaten als auch öffentlichen Anlagen und Leitungen sind GFL und Flächenumgriffe im B-Plan, gem. Planung mit eindeutiger Signatur festzusetzen. Die Rückhaltung auf den Grundstücken ist so zu gestalten, dass max. 1,3 l/(sxha) abgeleitet werden, wie im Konzept zur Entwässerung angegeben (pbh).	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die textlichen Festsetzungen und die Begründung wurden um eine detaillierte Auflistung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte ergänzt; das Geh- und Fahrrecht wurde ergänzt* Dem Hinweis wurde gefolgt und eine detaillierte Auflistung der festgesetzten privaten bzw. öffentlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte in den textlichen Festsetzungen sowie in der Begründung vorgenommen. Im weiteren Bebauungsplanverfahren wurde der Plangeltungsbereich verkleinert, so dass die ehemals mit WA (8) und WA (9) bezeichneten Teilflächen nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans und somit auch nicht bei der Einrichtung von Leitungsrechten und der Dimensionierung des Entwässerungssystems zu berücksichtigen sind. Das betreffende Geh- und Fahrrecht wurde um ein Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsbetriebe entsprechend ergänzt. Nach Neunummerierung der Nutzungsrechte handelt es sich nunmehr um das Geh- und Leitungsrecht 5 (GL 5). Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Diese Abflussspende wird über entsprechende Rückstauelemente in den Gründächern sowie nach Erfordernis auf den Tiefgaragendecken realisiert. Falls dies nicht ausreicht, sind von den	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Im WA 8 sind wegen der Dachneigung keine Gründächer möglich, daher sind andere Rückhaltemaßnahmen erforderlich, die den Abfluss auch dort auf die erforderlichen 1,3 l/(s*ha) begrenzen. Für den Fall des Versagens des öffentlichen Kanalsystems bei Starkregenereignissen sind im B-Plan Notwasserwege festzusetzen, über die das Niederschlagswasser oberflächig schadlos abgeleitet werden kann. Dazu könnten Anpassungen der WA Flachen nötig sein, damit das Wasser zwischen den Gebäuden ablaufen kann und diese nicht flutet (z.B. südlicher Bebauungsrand). Niederschlagswasser von den privaten Flachen, welches nicht durch Regenwassernutzung gebraucht oder auf dem Grundstück versickert werden kann, ist auf den Grundstücken in Speichern (z.B. Mulden oder Staukanäle) zurückzuhalten und gedrosselt in die öffentliche RW-Kanalisation abzugeben. Die Drosselung muss auf einen Abfluss vom maximal 1,3 l/(s*ha) erfolgen. Hierfür sind entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zu treffen. Der Nachweis muss im Zuge der Baugenehmigungs- und Enwässerungsgenehmigungsverfahren erfolgen.	Eigentümern zusätzliche Maßnahmen zu treffen. In der Begründung wird die zulässige Gesamteinleitmenge von 40l/s und 1,3 l/(s*ha) aufgenommen. Auf die Einleitmengen wird im Bebauungsplan hingewiesen. Bzgl. der flächenbezogenen Einleitmenge von aktuell 1,3 l/(s*ha) ist außerdem zu beachten, dass die ehemals mit WA (8) und WA (9) bezeichneten Teilflächen nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans sind. Die ehemals mit WA (8) und WA (9) bezeichneten Teilflächen sind, wie erläutert, nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans, sodass eine Anpassung etwaiger Rückhaltemaßnahmen für diese Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht erforderlich ist. Bezüglich der geforderten Eintragung von Notwasserwegen sei auf die Ausführungen unter Ziffer 16.3 *Darstellung der Notwasserwege in der Planzeichnung* verwiesen.	
Begründung 16.6 Anschlussbeiträge für Zweitanschlüsse Das Plangebiet ist bisher entwässerungstechnisch erschlossen. Dafür fallen demnach keine Anschlussbeiträge an, jedoch gelten die Grundstücksanschlüsse als Zweitanschlüsse und müssen insofern vom Erschließungsträger gezahlt werden. Dies wird über den Erschließungsvertrag geregelt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Kenntnisnahme* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird der Hinweis zu Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
16.7 Anordnung von Unterflursystemen Zu prüfen ist eine Anordnung von Unterflursystemen zur Abfallsammlung in den öffentlichen Verkehrsflächen, die von den Entsorgungsbetrieben Lübeck unterhalten werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anlage von Unterflursystemen ist innerhalb der privaten Grundstücksflächen weitestgehend möglich* Nach Abstimmung zwischen dem Investor und den Lübecker Entsorgungsbetrieben ist die Anlage von Unterflursystemen im Plangebiet innerhalb der privaten Grundstücksflächen weitestgehend möglich. Diese können über den Planweg A angefahren werden. Soweit dies durch die konkrete räumliche Situation nicht möglich ist, erfolgt die Anordnung in enger Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
II. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen 16.8 Vorgaben zur Entwässerung, Finanzierung der entwässerungstechnischen Erschließung über den Gebührenhaushalt, Festsetzung von Flächen zur Regenwasserrückhaltung und von Regenabflussspenden	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Auf die Vorgaben zur Entwässerung wird in der Begründung hingewiesen; Dach- und Tiefgaragenbegrünungen, weitere Festsetzungen sind nicht erforderlich*	
In dem Gebiet ist der Einbau von Dränagen nicht zulässig, Keller sind, aufgrund der Altlastenproblematik und der erforderlichen Drosselung des Niederschlagswasserabflusses, als weiße Wanne auszubilden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
Den Entsorgungsbetrieben Lübeck entstehen sowohl im Plangebiet als auch außerhalb Kosten durch die entwässerungstechnische Erschließung. Diese müssen über den Gebührenhaushalt finanziert werden.		
In der Festsetzung müssen die Flächen zur Regenwasserrückhaltung und Speicherung (insbesondere die Gründächer und Tiefgaragen) mit aufgenommen werden.	Zum Bebauungsplan wurde ein Konzept zur Entwässerung erstellt, welches die Vorgaben der Lübecker Entsorgungsbetriebe berücksichtigt und Grundlage für die Ausführungen zur Entwässerung in der Begründung zum Bebauungsplan bildet. Festsetzungen zu Dach- und Tiefgaragenbgegrünungen sind bereits im Bebauungsplan enthalten.	teilweise berücksichtigt
Ein Vorschlag ist zu unterbreiten wie die im Konzept von pbh definierten 1,3 l/(s*ha), die auf den Grundstücken gedrosselt abgeführt werden sollen, rechtlich verbindlich festgesetzt werden können.	Über die Darstellung der bereits in der Planzeichnung befindlichen Retentionsflächen hinaus sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren öffentlichen Flächen zur Regenrückhaltung in der Planzeichnung zum Bebauungsplan erforderlich. Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Auf die Einleitmengen wird im Bebauungsplan hingewiesen. Eine Regelungsmöglichkeit im Bebauungsplan besteht nicht, die Einleitbeschränkung wird im Genehmigungsverfahren bestimmt. Der Bebauungsplan und der Masterplan berücksichtigen dies in ihrer Gesamtkonzeption bereits, so dass der Bebauungsplan vollzugsfähig ist.	
Die Drosselung des Abflusses in dem Gebiet WA 8 muss anders erfolgen als über Gründächer. Der max. zulässige Abfluss ist einzuhalten.	Die ehemals mit WA (8) und WA (9) bezeichneten Teilflächen sind nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplanes, so dass eine Anpassung etwaiger Rückhaltemaßnahmen für diese Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht Gegenstand ist.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 17 Hansestadt Lübeck Archäologie und Denkmalpflege / Denkmalpflege (Schreiben vom 06.03.2020)		
17.1 Welterbestätte Lübecker Altstadt Zu den Belangen gemäß §2 (3) DSchG SH betreffend der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ verweisen wir auf die intern mit dem Welterbemanager abgestimmte Stellungnahme vom 04.03.2020 und schließen uns den dort getroffenen Ausführungen und Nachforderungen an.	Siehe Prüfungs- und Abwägungsvorschlag zu Ziffer 15.	teilweise berücksichtigt
17.2 Erstellung von Schnitten in Bezug auf die umgebende Denkmalschutzobjekte Des Weiteren sind die Belange der die Maßnahme umgebenden Denkmalobjekte zu beachten. Im Wesentlichen betrifft das die Mehrheit von baulichen Anlagen „Bahnhofsvorplatz- Lindenplatz“ und das Einzeldenkmal „Wasserturm“. Eine Betroffenheit bei beiden Objekten kann aus den vorliegenden Unterlagen nicht abschließend getroffen werden. Für eine genauere Bewertung und abschließende Bewertung sind daher folgende Unterlagen nachzureichen: 1. Qualifizierende Schnitte die einen Höhenbezug zwischen Wasserturm und den direkt im Umfeld befindlichen, geplanten Neubauten herstellt, 2. Einen qualifizierenden Schnitt ausgehend von der siebengeschossigen geplanten Neubebauung in Richtung Bahnhofvorplatz mit Höhenbezug zu den Denkmalobjekten des Platzes. Im Rahmen der weiteren Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB bitten wir sie, um eine rasche Zuarbeit der zuvor benannten Nachforderungen vor der offiziellen Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme, damit eine Prüfung innerhalb der vorgegebenen Fristen möglich ist.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Es werden Schnitte in Bezug auf die umgebenden Denkmalschutzobjekte erstellt* Zum nächsten Verfahrensschritt werden die geforderten Schnitte unter Abstimmung mit der Denkmalpflege erstellt.	berücksichtigt
Nr. 18 BUND Schleswig-Holstein (Schreiben vom 06.03.2020)		
18.1 Verringerung des Versiegelungsgrads Der Versiegelungsgrad des Planungsgebietes sollte durch Verringerung der Bauflächen und/oder eine versickerungsfähige Gestaltung von Wegen und Parkflächen verringert werden. In der	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie zum Maß der baulichen Nutzung werden nicht angepasst; diese entsprechen bereits der Zielsetzung eines*	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Flächenbilanz sollte der Anteil unversiegelter Flachen gegenüber der unbefriedigenden bisherigen Situation erhöht werden.	*flächensparenden, nachhaltigen, urbanen Städtebaus; ein Ausgleich der Versiegelung erfolgt durch die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche, wohnungs- und arbeitsstättenbezogenen Freiräumen, Dach- und Tiefgaragenbegrünung sowie arten- und naturschutzfachliche Maßnahmen* Das Grundkonzept des städtebaulichen Entwurfes und damit auch des Bebauungsplans orientiert sich insgesamt am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Durch die Konzentration der Nutzungen in zentral gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Bereichen, kann die Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen im Außenbereich vermieden und die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt werden. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird die Umsetzung eines von der Hansestadt Lübeck (vgl. Aufstellungsbeschluss) gewünschten und über bereits mehrere Jahre verfolgten städtebaulichen Konzeptes verfolgt, um eine bislang unzugängliche, ungestaltete und teilweise versiegelte Fläche einer neuen Nutzung zuzuführen. Zielsetzung für die Entwicklung im Plangebiet ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus urbane Strukturen und öffentliche Freiflächen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln. Die angestrebte städtebauliche Struktur wird durch Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie zum Maß der baulichen Nutzung in Form von überwiegend baukörperbezogenen Festsetzungen planungsrechtlich abgesichert. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Damit werden über 30% Gesamtplangebietsgröße einer Nutzung von öffentlichen Grün- und Freiflächen vorbehalten, im Zuge der Planung für das Quartier wird eine somit im Bestand brach liegende Fläche ohne Aufenthaltsqualität einer Aufwertung als öffentlichem Quartierspark zugeführt, welche künftig allen Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz-Süd zur Verfügung steht und in der die Wegeverbindungen überwiegend wasserdurchlässig gestaltet werden. Darüber hinaus ist in den Baugebieten ein kleinteiliges	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Angebot an wohnungs- und arbeitsstättenbezogenen Freiräumen vorgesehen (Balkone, Loggien, Terrassen, Dachterrassen). Durch die Begrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen, welche die konkrete architektonische Form mit den privaten Freiräumen zwischen den Gebäuden festlegen, wird zudem eine unverhältnismäßige und städtebaulich nicht vertretbare Verdichtung ausgeschlossen. Durch Festsetzungen des Bebauungsplanes wird eine Begrünung der Tiefgaragen und Dachflächen sichergestellt, womit zum Teilausgleich für die beeinträchtigten Bodenfunktionen durch Verbesserung des Kleinklimas im städtischen Gefüge beigetragen werden kann. Darüber hinaus werden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft durch entsprechende arten- und naturschutzfachliche Maßnahmen, die ebenfalls Gegenstand der Textfestsetzungen des Bebauungsplanes sind, ausgeglichen.	
18.2 Minderung der zulässigen Grundflächen durch Erhöhung der Gebäudehöhen Zur Verringerung des Fläschenverbrauchs sollten die zulässigen Gebäudehöhen bei Minderung der zulässigen Grundflächen so vergrößert werden, dass jeweils ein weiteres Geschoss möglich wird. Der Gewinn an Freifläche sollte zur Vergrößerung der Grünflächen, insbesondere des Parks genutzt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die baukörperbezogenen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche und Gebäudehöhen werden nicht angepasst; diese entsprechen sowohl den erforderlichen Gebäudetiefen für den Wohnungsbau und einer sinnvolle bauliche Ausnutzung für gewerbliche Nutzungen als auch einer angemessenen Höhenentwicklung* Die baukörperbezogenen Festsetzungen für die überbaubaren Grundstücksflächen in den Allgemeinen Wohngebieten mit Gebäudetiefen von 13,5 m bis 14,5 m sind so gewählt, dass Gebäude mit erforderlichen Gebäudetiefen für den Wohnungsbau errichtet werden können. Die zulässigen Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass diese der Prämisse einer verträglichen und angemessenen Höhenentwicklung zwischen Bestandsbebauung an der Schützenstraße und Planung entsprechen. Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und Gebäudehöhen in den Teilbereichen des Urbanen Gebietes stellen im Bereich der Verladehallen einerseits ebenfalls baukörperbezogene Festsetzungen dar, die einen Erhalt der Bestandsgebäude oder eine Neuerrichtung und vergleichbarer Dimension planungs-	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	rechtlich sichern bzw. eine städtebauliche Akzentuierung vorsehen. Anderseits sind die Festsetzungen im Teilbereich MU (2) so gewählt, dass die Bebauung selbst einen baulichen Schallschutz für das Plangebiet und die südlich angrenzende Wohnbebauung bietet und dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche Gebäudekonfigurationen möglich sind, die eine Ausrichtung von Wohngrundrissen zur lärmabgewandten Gebäudeseite zulassen. Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen und Gebäudehöhen in den Teilbereichen des Gewerbegebietes sind so gewählt, um eine sinnvolle bauliche Ausnutzung für gewerbliche Nutzungen zu ermöglichen, gegenüber der angestrebtem Quartiersentwicklung mit Wohnschwerpunkt jedoch keine städtebauliche Dominanz beispielsweise durch eine die Verladehallen um mehr als 2,0 m deutlich überragende Gebäudehöhe zuzulassen. Um nicht im Rahmen einer pauschalen weiteren Aufstockung der Gebäudehöhen die Sichtbarkeit der Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ pauschal einzuschränken, wurde im Einzelnen geprüft, wo eine Umverteilung der Baumasse in Bezug auf Kubaturen und Gebäudehöhen sinnvoll und möglich ist. Der überarbeitete städtebauliche Masterplan, welcher wiederum die Grundlage für den Bebauungsplan bildet, ist das Ergebnis dieses Abwägungsprozesses. Im Weiteren siehe Abwägung zur vorangegangenen Ziffer 18.1.	
18.3 Besucherparkhaus statt Tiefgaragenstellplätze Anstelle von Tiefgaragen sollte ein zentrales Anwohner- und Besucherparkhaus z.B. am Ende des Töpferweges errichtet werden. Der Pkw-Verkehr im Gebiet kann dadurch entscheidend verringert werden und damit die Aufenthaltsqualität für die Anwohner im Gebiet – insbesondere für Kinder – wesentlich verbessert werden. Zudem erhöht sich der Anreiz für die Anwohner für kürzere Wege das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. U.U. kann das Parkhaus – bei entsprechender Stellplatzfläche – auch durch Anwohner der Schützenstraße genutzt werden und diese (enge) Straße vom Parkverkehr entlastet werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird aufgrund städtebaulicher Spannungen von einer oberirdischen, ggf. mehrgeschossigen Unterbringung des ruhenden Verkehrs abgesehen* Das städtebauliche Konzept sieht eine autoarme Quartiersentwicklung vor, in der insbesondere aus den dem Wohnen vorbehaltenen Bereichen des Plangebietes der oberirdische Kfz-Verkehr minimiert wird. Der Vorhabenträger hat sich in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck für die Errichtung von Tiefgaragen entschieden. Dies ist zwar kostenintensiv, hat aber den Vorteil, dass in dieser zentralen Lage keine Wohnbauflächen zu Lasten des vorgeschlagenen Parkhauses verloren gehen. Primäres Ziel der	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Planung ist die Schaffung von Wohnungen in dieser zentrumsnahen Lage. Ausreichende Besucherparkplätze werden entlang der Verladestraße geschaffen. Eine Beeinträchtigung der Bodenfunktion an dieser Stelle erfolgt bereits durch die Bebauung der Wohnbauflächen und die Ausbildung von Kellergeschossen. Ein teilweiser Ausgleich der Beeinträchtigung der Bodenfunktionen erfolgt durch intensive Tiefgaragenbegrünungen. Im Weiteren siehe Abwägung zu Ziffer 18.1 .	
18.4 Bindende Nutzung erneuerbarer Energien Für die Dachflächen der Neubauten, aber auch der zu erhaltenden Bestandsgebäude ist die Nutzung für die Erzeugung erneuerbarer Energie (Solarstrom) bindend vorzuschreiben soweit die Statik der Dachkonstruktionen es erlaubt. Die vorgesehene Ausbildung von Gründächern steht dem nicht entgegen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird von einer zwingenden Festsetzung zur Nutzung der Dachflächen für Solaranlagen abgesehen und die Möglichkeit der freiwilligen Nutzung als ausreichend erachtet* Die festgesetzten Flachdächer ermöglichen grundsätzlich eine Nutzung durch Solarenergieanlagen Unter Berücksichtigung des Abwägungsziels, den Anforderungen des kostensparenden Bauens gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB gerecht zu werden, wird von einer zwingenden vertraglichen Regelung zur Nutzung der Dachflächen für Solaranlagen abgesehen und die bisherige Möglichkeit der freiwilligen Nutzung als ausreichend erachtet. Eine Festsetzung ist zudem nicht möglich. In Bezug auf den Klimaschutz ist die Wärmeversorgung des Quartiers darüber hinaus bereits ressourcenschonend mittels Kraft-Wärme-Kopplung durch ein in GEe (1) vorgesehene BHKW zur Nahwärmeversorgung oder durch Fernwärmeversorgung über das Fernwärmenetz der Stadt Lübeck vorgesehen.	nicht berücksichtigt
18.5 Dauerhaftes Monitoring durch Grundwassermessstellen Es ist durch Bodenaustausch bzw. Sicherungsmaßnahmen zu gewährleisten, dass von schadstoffbelasteten Böden auf Dauer keine Gefahren für Menschen, Natur, Grund- und Oberflächenwasser ausgehen. Das entsprechende Monitoring ist durch Grundwassermessstellen dauerhaft einzurichten.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wurden Sanierungspläne erarbeitet, diese sind umzusetzen* Im Rahmen der Planung für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes wurden entsprechende Sanierungspläne erarbeitet. Diese sind Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und sind im Zuge der Entwicklung entsprechend umzusetzen. Die Umsetzung des Sanierungsplans stellt sicher, dass auf Dauer keine Gefahren für Menschen, Natur, Grund- und Oberflächenwasser ausgehen.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Erforderliche Monitoringmaßnahmen werden in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde festgelegt. Sie sind nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans	
18.6 Vorschreiben einer Fassadenbegrünung Für das gesamte Plangebiet ist auch außerhalb der Parkanlage eine starke Durchgrünung mit Baum- und Gebüschpflanzungen vorzugeben. Für fensterfreie und -arme Gebäudefassaden sollte Fassadenbegrünung vorgeschrieben werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Anpflanzgebote, Dach- und Tiefgaragenbegrünungen sichern eine ausreichende Durchgrünung des Plangebiets, Keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung* Anpflanzgebote, Dach- und Tiefgaragenbegrünungen sichern eine ausreichende Durchgrünung des Plangebiets. Im Vergleich dazu wird der ökologische Mehrwert durch Fassadenbegrünungen geringer erachtet. Auf Ebene des Bebauungsplanes werden Anzahl und Größe von Fensteröffnungen an Fassaden nicht festgesetzt, sodass auf dieser Ebene von einer zwingenden Vorgabe für Fassadenbegrünungen an entsprechend fensterarmen oder fensterlosen Fassaden abgesehen wird.	nicht berücksichtigt
18.7 Anpflanzung trockenheitsunempfindlicher heimischer Baumarten und Anlage von Wildwiesen Im Hinblick auf die Häufung sommerlicher Trockenzeiten sollten für die Baumpflanzungen relativ trockenheitsunempfindliche heimische Baumarten wie Linde, Hainbuche und Eiche Verwendung finden. Zudem sollten im Park möglichst große Teilbereiche als naturnahe Wildwiesen angelegt und extensiv gepflegt werden. Der Blühpflanzen- und Insektenschwund durch den Verlust an trockenen Ruderalflächen im Plangebiet könnte damit gemindert werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Anlage von Wildwiesen wird im Zuge der Freiflächenplanung konkretisiert; die Pflanzliste wird durch die Aufnahme von Klimagehölzen ergänzt* Die Auswahl der Gehölze sowie die Lage und Anlage potenzieller Blüh- und Wildwiesen wird im Zuge der Freiflächenplanung in Abstimmung mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr konkretisiert. Der aktuelle Masterplan sieht in seiner Freiflächengestaltung Bäume sowie Teilbereiche mit einer naturnahmen Gestaltung z.B. durch Blühwiesen vor. Die Pflanzliste in Teil B – Text wird entsprechend angepasst und durch die Aufnahme von standortgerechten Klimagehölzen ergänzt.	berücksichtigt
18.8 Anlage eines Teichs Es sollte geprüft werden, ob innerhalb des Parks ein größerer Teich als offenes Gewässer angelegt werden kann. U.U. kann das Gewässer auch als Auffangbecken für unverschmutztes Dach-	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird die Anlage bespiel- und betretbarer Grünflächen anstelle von Wasserflächen bevorzugt* Mit der Freiraumplanung zum Quartier am Güterbahnhof wird das Ziel verfolgt, sowohl für die künftigen Quartiersbewohner eine	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Regenwasser dienen. Der Bodenaushub kann – soweit unbelastet von Schadstoffen – vor Ort für den Bodenaustausch in den schadstoffbelasteten Flächen Verwendung finden.	wohnortnahe Versorgung mit Grün- und Freiflächen bereit zu stellen als auch einen Beitrag zur Reduzierung der Grünflächenarmut dieses städtischen Bereichs zu leisten. Das Freiflächenkonzept sieht dabei eine Abfolge von Bewegungs-, Aufenthalts- und Spielflächen sowie eine attraktiv gestaltete Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung vor. Nur im Fall von Starkregenereignissen sollen die Grünflächen mit entsprechend dimensionierte Retentionsmulden eine zusätzliche Funktion als Reservefläche übernehmen. Vor diesem Hintergrund wurde der Anlage bespiel- und betretbarer Grünflächen gegenüber einer für das Betreten nicht geeigneten Wasserfläche der Vorzug gegeben. In fußläufiger Nähe zum Plangebiet befinden sich zudem die Wasserflächen des Stadtgrabens und der Trave, deren Uferbereiche bereits hohe Aufenthaltsqualitäten bieten.	
18.9 Berücksichtigung von Ausbaumaßnahmen im Bahnbereich hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen Für die Ermittlung der (zukünftigen) Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet ist die Zugrundelegung der derzeitigen Verhältnisse ungenügend. Zu berücksichtigen sind die geplanten Ausbaumaßnahmen und zusätzlichen Bahn(rangier-)verkehre im angrenzenden Bahnbereich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnhinterlandanbindungen für die feste Fehmarnbeltquerung, deren Fertigstellung bis zum Jahr 2028 geplant ist.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Das schalltechnische Gutachten berücksichtigt den Prognosehorizont 2030 einschließlich Fehmarnbeltquerung* Das zum Bebauungsplan erstellte schalltechnische Gutachten vom Juli 2020 berücksichtigt die von der Deutschen Bahn AG angegebenen Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030, welche eine prognostizierte Verkehrszunahme im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung beinhalten.	berücksichtigt
Nr. 19 Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 12.03.2020)		
19.1 Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) berühren. Die nordwestliche Plangebietsgrenze des B-Planes und geänderten F-Planes liegt unmittelbar an der Eisenbahninfrastruktur der	Aufgrund der thematischen Überschneidungen wird auf die Ausführungen der Ziffer 11 (Stellungnahme der Deutschen Bahn AG) verwiesen.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Bahnstrecke Lübeck-Hamburg Hbf (Strecken Nr. 1120) und weiterer Eisenbahninfrastrukturanlagen. Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches der Pläne befinden sich noch unter eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt stehende Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs in Lübeck. Durch das Eisenbahn-Bundesamt zu vertretende Belange sind insoweit berührt. Es ergeht folgende Stellungnahme:		
19.2 <u>Unzulässige Überplanung von Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung</u> Die im Bereich des B-Plans befindlichen Teilflächen, die bislang noch nicht von ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt worden sind, unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i.V.m. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)). Es handelt sich dabei um alle im Plan zum Freistellungsbescheid vom 26. September 2011 in der Farbe "Hellgelb" dargestellten Flächen (siehe Anlage zu dieser Stellungnahme). Die Planungshoheit über diese Flächen liegt derzeit noch beim Eisenbahn-Bundesamt. Ein Wechsel der Planungshoheit kann nur über eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes auf Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung nach § 23 AEG erreicht werden. Zuständige Behörde für die Durchführung des Verfahrens und Erlass der Entscheidung ist das Eisenbahn-Bundesamt. Gemäß den Festsetzungen im B-Plan und seiner Begründung, hier besonders Punkt 5.5 S. 41-42, geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass der B-Plan in enger Abstimmung mit der DB AG entwickelt worden ist. Es wird in den Festsetzungen und auch planzeichnerisch unterschieden zwischen Flächen, die nachrichtlich übernommen werden (Flächen mit "unterirdischen Bahnanlagen" und "Bahnanlagen") weil sie einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken in absehbarer Zeit nicht offen stehen und Flächen, deren zukünftige bahnfremde Nutzung erst nach einer bestandskräftigen Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken eintreten werden (sog. bedingte Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB). Diese Unterscheidung wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht beanstandet. Auch nicht, dass die von Bahnzwecken nicht freigestellte Zuwegung zu den Bahnanlagen (Ladestraße) gem.	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen wird überwiegend in Aussicht gestellt</u>* Der beabsichtigte Wechsel vom Fachplanungsrecht zur Planungshoheit der Hansestadt Lübeck kann wie dargelegt nur über eine Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes als zuständige Behörde auf Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung nach § 23 AEG erfolgen. Allerdings ist es zulässig, dass Festsetzungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB unter der aufschiebenden Wirkung des Wirksamwerdens der Freistellung (Entwidmung) getroffen werden. Ein Verstoß gegen den Vorrang des Fachplanungsrechts nach § 38 BauGB ist darin nicht zu sehen. § 9 Abs. 2 BauGB ist gerade für die Fallgestaltungen geschaffen worden. Mit Aufnahme des Planverfahrens wurden Abstimmungsgespräche mit der Deutschen Bahn AG geführt. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Freistellung der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung für die betreffenden Flächen in Aussicht gestellt werden kann. Die entsprechenden Flächen wurden in der Planzeichnung mit einer „bedingten Festsetzung“ (Signatur) gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB versehen. Der Freistellungsantrag wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens gestellt. Ein Bescheid kann jedoch aufgrund der Abhängigkeit zu den zur Festsetzung vorgesehenen Straßenverkehrsflächen erst nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanverfahrens erfolgen.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
§ 9 Abs. 1 Ziffer 11 als Straßenfläche festgesetzt wird. Vorausgesetzt, dass diese Straße als öffentliche Straße gewidmet wird. Eine wegemäßige Erschließung der Bahnanlagen aus einer privatrechtlich zu sichernden Fläche (über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht z:B) wäre hingegen nicht ausreichend. Davon ist nach der Festsetzung im - und Begründung zum - B-Plan allerdings nicht auszugehen. Einwendungen gegen den B-Plan werden erhoben bezüglich:	Es verbleiben im Plangebiet darüber hinaus geringfügige Flächen mit auch nach In-Kraft-Treten des Bebauungsplanes überlagernder eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung. Diese werden im Bebauungsplan zeichnerisch bestimmt.	
19.3 <u>Unzulässige Überplanung von Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung und nachrichtliche Übernahme der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung</u> 1. Der Flächen des WA (7), GEe(1),GEe (3) und GEe (4), die noch nicht von ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung befreit und nicht den bedingten Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB zugeordnet oder nachrichtlich übernommen worden sind. Eine Ausweisung von Wohnbauflächen und Gewerbeflächen im B-Plan ist mit dem auf den Flächen lastenden Eisenbahnzweck nicht vereinbar. Der Eisenbahnzweck lastet auf diesen Flächen unabhängig vom Eigentum daran, dem aktuellen Zustand derselben oder dem aktuellen Bedarf für den Bahnbetrieb. Die Flächen können ebenfalls erst nach der bestandskräftigen Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der beabsichtigten neuen Nutzung zugeführt werden. (§9 Abs. 2 BauGB) 2. Die Zuwegung zu den Bahnanlagen über die Fläche GF 6 ist nicht ausreichend. Die Zuwegung müsste straßenrechtlich gewidmet oder alternativ wie bei der Fläche GF 10 den nachrichtlichen Übernahmen zugeordnet werden.	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die betreffenden Flächen wurden entsprechend gekennzeichnet, sodass die festgesetzte Nutzung erst nach Freistellung vom Fachplanungsvorhalt in Kraft treten kann; die Teilflächen, die zukünftig für Bahnbetriebszwecke erforderlich sind, wurden entsprechend nachrichtlich übernommen</u>* Dem Hinweis wurde gefolgt und die betreffenden Flächen der Teilgebiete MU (1) (ehemals WA 7) und GEe (3) sowie der als Straßenverkehrsfläche festgesetzten Verladestraße wurden mit der Kennzeichnung überlagert, wonach die Flächen noch als Flächen mit Eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung gewidmet sind und die festgesetzte Nutzung in Verbindung mit § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB erst nach Freistellung vom Fachplanungsvorhalt in Kraft treten kann. Die Teilgebiete GEe (1) und GEe (2) unterliegen nicht mehr der eisenbahnrechtlichen Zweckbindung. Ausgenommen ist hierbei das mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht 10 (GFL 10) belastete Flurstück Nr. 1408, welches auch künftig für die Anbindung der rückwärtigen Bahngleise - also für Bahnbetriebszwecke - erforderlich ist. Diese Fläche ist entsprechend nachrichtlich übernommen. Auch die Flächen des Geh- und Fahrrechtes GF 6 wurden entsprechend im Bebauungsplan verortet und nachrichtlich übernommen.	berücksichtigt
19.4 <u>Redaktioneller Hinweis</u> Hinweise: An verschiedenen Stellen des B-Planes und seiner Begründung wird im Zusammenhang mit den unter eisenbahnrechtlichem Fachplanungsvorbehalt stehenden Flächen der Begriff "Widmung" verwendet. Im Eisenbahnrecht gibt es mit Inkrafttreten des	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Unterlagen wurden korrigiert</u>* Die Unterlagen des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung wurden dahingehend geprüft und an den entsprechenden Stellen korrigiert.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz nur noch den Begriff der "eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung". Ich empfehle Ihnen gerade wegen des rechtlichen Inhalts (die eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung gilt für alle mit einem Eisenbahnfachplan belegten Flächen, unabhängig davon, ob sie einem öffentlichen oder nicht öffentlichen Eisenbahnzweck dienen) eine Korrektur vorzunehmen.		
19.5 Keine Bedenken gegen Flächennutzungsplan bei Berücksichtigung der Anmerkungen zum Bebauungsplan F-Plan Der F-Plan ist nicht parzellenscharf, die Ausweisung von noch unter Eisenbahnfachplanungshoheit stehenden Flächen als Gemischte Baufläche aber erkennbar. Gemäß Begründung Ziffer 2.6.1 wird klargestellt, dass es im Geltungsbereich des geänderten F-Planes eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen gibt und auch zukünftig geben wird. Bei Beachtung meiner zum B-Plan gemachten Ausführungen/Bedenken/Hinweise bestehen gegen den F-Plan keine grundsätzlichen Bedenken.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen
Nr. 20 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 06.03.2020)		
20.1 Keine Verschlechterung der Gewässerqualität durch Rückstaueffekte durch Ableitung des Schmutzwassers Die Abwasserentsorgung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt über ein Trennsystem. Durch die zusätzliche Einleitung von Schmutzwasser aus dem Plangebiet kommt es zu einem höheren Mischwasserabschlag unterhalb des bereits getrennten Einzugsgebietes (RÜ Neue Hafenstraße und Zentralklärwerk). Durch die Ableitung des zusätzlich anfallenden Schmutzwassers darf es aufgrund von Rückstaueffekten zu keiner Verschlechterung der Gewässerqualität kommen. Durch Baumaßnahmen der EBL wurden für den B-Plan 03.50.00 St. Lorenz Brücke Kompensationsmaßnahmen für max. 320 zu errichtende Wohneinheiten geschaffen. Eine Überschreitung dieser Wohneinheitenanzahl ist nicht ohne eine zusätzliche Kompensation möglich.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Entwässerungskonzept zeigt die Machbarkeit der Entwässerung auf und wurde im Bebauungsplan berücksichtigt* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Schmutzentwässerungskonzept erarbeitet und mit den Entsorgungsbetrieben abgestimmt. Dieses zeigt die grundlegende Machbarkeit der Entwässerung auf. Die Inhalte des Konzeptes sind Grundlagen des Bebauungsplanes und wurden entsprechend in der Begründung und dem Umweltbericht ergänzt. Es wird klargestellt, dass zuzüglich zu den ca. 320 Wohneinheiten im Allgemeinen Wohngebiet ca. 300 kleine Wohneinheiten im MU (1), eine Kindertagesstätte und sonstige Gewerbenutzungen oder	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ein Anschluss an das in der Umgebung des B-Plangebietes verlaufene Mischsystem ist nicht möglich.	Wohnungen im Güterschuppen des MU (2) sowie ein Hotel möglich sind. Den Entsorgungsbetrieben ist der Umfang der Planung bekannt. Der Bereich Stadtplanung geht davon aus, dass auch für diese weiteren genannten Nutzungen Kompensationsmaßnahmen gefunden wurden bzw. noch werden.	
20.2 Vorgaben zur Niederschlagswasserentwässerung Grundsätzlich ist der Erhalt des naturnahen Wasserhaushaltes im Einzugsgebiet anzustreben, so dass die hydrologischen und hydraulischen Auswirkungen auf den ökologischen Zustand in Fließgewässern durch urbanen Regenwassereinleitungen gering sind. Eine Versickerung darf jedoch nicht auf Grundstücken mit im Boden befindlichen Altlasten oder Bodenverunreinigungen erfolgen. Aus diesem Grunde ist eine Versickerung von Niederschlagswasser auf den Grundstücken nicht möglich. Die im Verkehrs- und Entwässerungskonzept (pbh: April 2018) getroffenen Annahmen sind einzuhalten: Das anfallende Niederschlagwasser wird auf Gründächern und begrünten Tiefgaragen der Neubauten zurückgehalten, so dass es dort teilweise verdunstet. Das Niederschlagswasser wird in die öffentliche Regenkanalisation eingeleitet. Die Einleitmenge ist begrenzt, weshalb eine Rückhaltung im Einzugsgebiet erfolgen muss. Hierfür ist ein fünfjähriges Regenereignis zu veranschlagen. Wenn das Rückhaltevolumen im Kanal nicht ausreicht (Regenereignis > 5 Jahre), staut das Wasser bis in die Mulde hinein zurück. Nach dem Regenereignis läuft das Wasser wieder zurück in den Kanal.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Das Entwässerungskonzept zeigt die Machbarkeit der Entwässerung auf und wurde im Bebauungsplan berücksichtigt; weitere Festsetzungen hierzu sind nicht erforderlich* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet und mit den Entsorgungsbetrieben abgestimmt. Dieses zeigt die grundlegende Machbarkeit der Entwässerung auf. Die Inhalte des Konzeptes sind Grundlage des Bebauungsplanes und wurden entsprechend in die Begründung und in den Umweltbericht eingearbeitet. Über die Darstellung der bereits in der Planzeichnung befindlichen Retentionsflächen hinaus, werden keine weiteren öffentlichen Flächen zur Regenrückhaltung in der Planzeichnung zum Bebauungsplan aufgenommen. Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 1,3 l/(s*ha) vorgegeben. Auf die Einleitmengen wird im Bebauungsplan hingewiesen. Zur Gewährleistung der Überflutungssicherheit im gesamten Bebauungsplangebiet stehen im Bereich der Grünflächen Rückhalteeinrichtungen bereit, die auf ein 100-jährliches Regenereignis bemessen wurden. Im Hochwasserfall wird das Oberflächenwasser im Bereich der Verladestraße Richtung St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) und von dort in die angrenzenden Grünflächen geleitet. Bei Hochwasserereignissen im Bereich der privaten Grundstücke (Wohnbebauung) muss die Möglichkeit geschaffen werden, das Wasser oberflächig Richtung Parkweg/Grünfläche zu führen. Die detaillierte Ausarbeitung entsprechender Notwasserwege erfolgt durch die jeweiligen Eigentümer im Zuge der Hochbauplanungen in Abstimmung mit den EBL und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Um eine Mobilisierung von im Untergrund befindlichen Schadstoffen zu vermeiden, ist die Mulde zum Grundwasser hin beispielsweise mit einer Folienabdichtung abzudichten. Die Drainierung der Mulde ist in die Regenrückhaltung abzuleiten. Das Speichervolumen für die Regenrückhaltung ist anzupassen. Zusätzlich ist eine Risikobetrachtung für Niederschläge, die höher als der Bemessungsniederschlag sind, vorzunehmen. Es ist ein Plan mit den notwendigen Maßnahmen, Anlagen und Flächen, sowie Fließrichtungen und Entwässerungswege vorzulegen. Durch Änderung der Flächen, der Flächennutzung und des Versiegelungsgrades sind die Einleiterlaubnisse für die Einleitung von Regenwasser in die Trave/Stadtgraben den neuen Verhältnissen anzupassen. Deshalb ist von den Entsorgungsbetrieben ein Änderungsantrag für die Einleitstelle des Niederschlagswassers zu stellen.	Sofern die unterlagernden Böden einen ausreichend geringen Durchlässigkeitsbeiwert (1x10-8 bis 1x10-9 m/s) aufweisen, ist nach fachlicher Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde keine Folienabdichtung der Retentionsmulden erforderlich. Die entsprechenden Durchlässigkeitsbeiwerte an der Sohle der Retentionsmulden werden im Zuge der Realisierung mittels Feldversuchen (Doppelringinfiltrometer) nachgewiesen. Es wurde angeregt, im Fall einer benötigten Abdichtung der Mulden auch Material aus dem Güterbahnhofsbereich im Zuge der Umlagerung einzubeziehen.	
20.3 Hinweise zum Grundwassermonitoring Im B-Plangebiet befindet sich eine festgestellte schädliche Grundwasserveränderung gemäß § 3 Pkt. 10 WHG. Gemäß der gutachterlichen Empfehlung der eDU (Gutachten 1407 120.1, Sachverständigenring Mücke GmbH, 26.04.2016, Seite 21) soll ein Grundwassermonitoring über das gesamte vorhandene Messnetz für fünf Jahre durchgeführt werden. Erst aus diesen Ergebnissen ist die Grundwassersanierungserfordernis abzuleiten bzw. eine Verhältnismäßigkeit zu überprüfen. Daraus ergeben sich folgende Nutzungseinschränkungen: Die Errichtung von Brunnen ist nicht bzw. nur nach Prüfung des Einzelfalls erlaubt. Erdwärmenutzungsanlagen dürfen nicht auf Altlasten, altlastverdächtigen Flächen bzw. nur nach Prüfung des Einzelfalls errichtet werden. Die auf dem Grundstück vorhandenen Tiefbrunnen (siehe OU, ECOS GmbH, Bericht 04.02.2002, Seite 30) müssen auf einen ordnungsgemäßen Ausbau überprüft werden, um künstliche Wegsamkeiten und/oder hydraulische Kurzschlüsse zu verhindern.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis zur Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde wird im Bebauungsplan aufgenommen* Nach derzeitigem Stand sind im Zuge der Planumsetzung weder die Grundwassernutzung mit Wasserförderung für z.B. Bewässerung noch Erdwärmenutzungsanlagen geplant. Ergänzend erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan, dass eine solche Nutzung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen ist. Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fall auf dem Grundstück noch Tiefbrunnen vorhandenen sind, werden diese seitens des Grundeigentümers auf einen ordnungsgemäßen Ausbau überprüft werden, um künstliche Wegsamkeiten und/oder hydraulische Kurzschlüsse zu verhindern. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Für Grundwasserabsenkungen während der Bauphase sind spätestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde schriftlich die wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen. Aufgrund der festgestellten schädlichen Grundwasserveränderung ist eine Grundwasserreinigung vorzusehen.		
Nr. 21 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 11.03.2020)		
Im Begründungsteil sowohl des F- als auch des B-Plans sind einige Passagen zu aktualisieren. Ich habe Einfügungen und Streichungen vorgenommen. Einfügungen sind **fett** gedruckt:		
21.1 Anpassung S. 10 F-Plan, S. 12 B-Plan: 2.2.5 Altlasten In dem B-Planbereich befinden sich Altlasten. Es wurde ein Sanierungsplan erstellt, der aus Teil 1 (August 2019), „Sanierung im Bereich der Kontaminationsflächen“ und Teil 2, „Umgang mit abfalltechnisch relevanten Aushubmaterialien“ besteht. Teil 1 ist mit der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) abgestimmt. Für Teil 2 steht die Abstimmung noch aus. Der Sanierungsplan wird nach Abschluss der Abstimmung des Investors mit der unteren Bodenschutzbehörde Teil des B-Plans und ist dann in der vorgegebenen Form umzusetzen. Für den Bereich nordöstlich der St. Lorenz-Brücke liegen keine Altlastenuntersuchungen vor. Hier ist noch in Abstimmung mit der uBB ein entsprechendes Altlasten-Untersuchungsprogramm durchzuführen. Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Entwicklungsbereich Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Als Verursacher der Verunreinigung ist laut Bodengutachten die DB AG anzusehen…	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Der Sanierungsplan wurde entsprechend fortgeschrieben und mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt; Gutachten und Fachplanung haben Eingang in die Unterlagen zum Bebauungsplan und zur Flächennutzungsplanänderung gefunden* Der zum Bebauungsplan erstellte Sanierungsplan, bestehend aus Teil 1 und Teil 2 mit Stand vom Juli 2020, wurde auf die Hinweise hin fortgeschrieben und mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt. Mit Schreiben vom 29.08.2019 und 24.07.2020 wurde die Zustimmung seitens der Unteren Bodenschutzbehörde bestätigt. Gutachten und Fachplanung haben Eingang in die Begründung und die Umweltprüfung zum Bebauungsplan gefunden. Entsprechende Hinweise wurden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen. Mit der Unteren Bodenschutzbehörde wurde abgestimmt, dass für die außerhalb des Sanierungsgebietes im Nordosten des Plangebietes befindliche weitere Altlastenverdachtsfläche die Notwendigkeit und der Umfang einer Sanierung erst bei einer baulichen Veränderung abzustimmen sind. Der Bebauungsplan setzt hierbei den Erhalt der bestehenden Nutzung als gewerbliche Stellplatzanlage fest, so dass kein unmittelbares Handlungserfordernis abgeleitet werden kann.	berücksichtigt
21.2 Anpassung S. 13 F-Plan, S. 14 B-Plan:	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Begründungen wurden korrigiert*	berücksichtigt

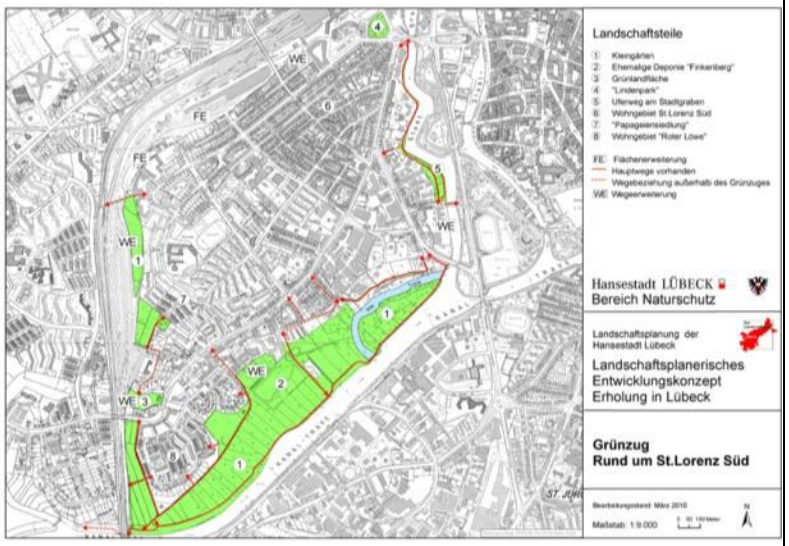
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
~~Auf Grund der chemisch-physikalischen Stoffeigenschaften, der Ausdehnung, dem undefinierten Eintragsbereich sowie der geringen Konzentrationen wird eine aktive Sanierung nachhaltig nicht möglich.~~ **Es liegt ein sanierungsbedürftiger Grundwasserschaden vor. Das Ethidimuronproblem wird in dem Sanierungsplan Teil 1 nicht behandelt und in Teil 2 nur als Bestandteil des Bodenmanagements. Derzeit findet ein Grundwasser-Monitoring durch die Deutsche Bahn statt. Nach Abschluss der Monitoring-Kampagne wird über den Umgang mit dem Ethidimuron-Grundwasserschaden entschieden. Hierzu ist die Erstellung einer Sanierungsuntersuchung mit technischer und kostenmäßiger Darstellung der Sanierungsvarianten erforderlich.** ~~Zudem ist davon auszugehen, dass die lokal begrenzte Belastungssituation des Grundwassers durch die angestrebte Quellsanierung erheblich verbessert wird. Durch Umlagerungen, Teilsanierungen und Flächenversiegelungen im Zuge der Neubebauung wird der Eintrag von Herbiziden in das Grundwasser reduziert, was sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung der Grundwasserverunreinigungen auswirken wird.~~ ~~Eine aktive Sanierung der Grundwasserbeeinträchtigung bzw. deren Quelle (kontaminierter Boden) ist nicht vorgesehen, da dies nicht mit verhältnismäßigen Mitteln möglich ist.~~ ~~Wie zuvor beschrieben, führt die die DB AG bereits seit einigen Jahren ein Grundwassermonitoring durch, um die Belastung des Grundwassers zu überwachen. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.~~ Bei den vorliegenden Verunreinigungen ist somit zwischen den vier Kontaminationsflächen, der flächenübergreifenden Beeinträchtigung durch bahntypische Herbizide sowie der hieraus ableitbaren Grundwasserbelastung zu unterscheiden. Eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächliche Grenze des Belastungsbereichs muss daher durch einen Gutachter vor Ort anhand von organoleptischer Ansprache und durch Sohl- und Wandbeprobung aus der Baugrube festgelegt werden. Als weitere Grenzen gelten	Die Textpassagen wurden entsprechend ergänzt bzw. angepasst.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
die Grenzen des Sanierungsgebiets. Ziel der Sanierung ist im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit unter dem Aspekt der zukünftigen Nutzung der Fläche.		
21.3 Anpassung S. 30 F-Plan ~~Eine aktive Sanierung durch Bodenaustausch der Herbizid-belasteten Böden ist mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich. Bei Umsetzung der Planung wird eine Teilsanierung und Sicherung durch Überdeckung bzw. Versiegelung durchgeführt.~~ Im Nordwesten und Südosten des Plangebietes wird im Bereich der geplanten Gebäude die im Mittel 0,90 m mächtige Auffüllungsschicht vollständig entfernt. Das dabei anfallende Material wird beprobt, gemäß LAGA /NMU bewertet und fachgerecht entsorgt. Bei Errichtung von unterkellerten Gebäuden bzw. von Tiefgaragen wird der Boden bis 3,30 m unter zukünftiger Geländeoberkante ausgehoben. Der ausgehobene geogene und nur z.T. mit Herbiziden belastete Boden wird innerhalb des Plangebietes zur Geländemodellierung und zur Auffüllung bis zur Gründungsebene der Gebäude verwendet. ~~Die Freiflächen um die Gebäude werden mit einer 0,30 m mächtigen Schicht kulturfähigem Oberboden überdeckt.~~	*Für die FNP-Änd.: Die Begründung wurde korrigiert* Die Textpassagen wurden entsprechend ergänzt bzw. angepasst. *Für den B-Plan: Keine Relevanz*	berücksichtigt
21.4 Anpassung S. 45 B-Plan 5.7.4 Aufschüttungen und Abgrabungen Die Grünflächen sind entsprechend §12 BBodSchV – Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht – herzurichten sind. Zwar erfolgt die Umlagerung des Bodenmaterials im Rahmen der Errichtung von baulichen und betrieblichen Anlagen, doch ist hier die sichere Ablagerung von leicht mit Ethidimuron belasteten Bodens hilfsweise nach dem Entwurf der Ersatzbaustoff-Verordnung zu bewerten. Diese sieht für die sichere Lagerung entsprechende Grenzwerte für Ethidimuron vor und auch einen dem §12 BBodSchV analogen Bodenaufbau über der Ablagerung vor. Hier ist für Rasenflächen ein Auftrag von unbelastetem Boden in einer Mächtigkeit von 20-50 cm und für Stauden und Gehölze ein Auftrag von 40-100 cm vorzusehen. Kinderspielflächen sind mit 100 cm Bodenauftrag zu versehen.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Begründung wurde korrigiert* Die Textpassagen wurden entsprechend ergänzt bzw. angepasst.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 22 Hansestadt Lübeck – Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz / Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 13.03.2020)		
I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Das Planungs- und Bauvorhaben wird aus landschaftsplanerischer Sicht **grundsätzlich begrüsst**. Es stellt ein sinnvolles Flächenrecycling aufgegebener Bahnanlagen mit neuer, erforderlicher Nutzungen dar. Es entspricht darüber hinaus dem städtischen Planungsgrundsatz einer verdichteten Bebauung im Innenbereich der Stadt bei gleichzeitiger Schaffung umfangreichen öffentlichen Grüns für die Naherholung der Bevölkerung, einer Verbesserung der örtlichen bioklimatischen Situation, einer Verringerung der Auswirkungen des Klimawandels sowie dem siedlungsnahen Arten- und Biotopschutz. Aufgrund des umfangreichen und komplexen Projektes wäre hinsichtlich des Verfahrensablaufes eine Vorstellung des Vorhabens für die betroffenen städtischen Bereiche sinnvoll gewesen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen	zur Kenntnis genommen
22.1 <u>Verbreiterung der Parkanlage</u> → Die Schaffung eines Stadtteilparks im Geltungsbereich des B-Planes wird vor allem wegen des großen Defizits an öffentlichen Grün- und Erholungsflächen in St. Lorenz Süd aus landschaftsplanerischer Perspektive besonders begrüßt. In der Detailbetrachtung sollte die gepl. Parkfläche an zwei Stellen flächenmäßig verbreitert werden: Im Abschnitt des Teilbereiches WA 2 besitzt die vorgesehene Parkfläche eine Breite von lediglich ca. 15 m und auf Höhe des Bereiches WA 4 sogar nur von 10 m. Aufgrund dieser zu geringen Breiten besitzt die künftige Parkanlage hier keine Aufenthaltsqualität und entfaltet kaum eine Erholungswirkung für die Anwohner:innen. Der Stadtteilpark besitzt in den genannten Bereichen lediglich den Charakter einer Grünverbindung, jedoch keiner flächenhaften Parkanlage. Es wird daher vorgeschlagen die Grünfläche zu Lasten der jeweiligen Bebauung, insbesondere zu Lasten der gepl. Größe der Baukörper im Hinterbereich, um zusätzlich 15 bis 20 m zu verbreitern. Die in diesem Zusammenhang dargestellte „wellenförmige Raumkante“ (Begründung S. 27) mit entspr. Ausbuchtungen der vorge-	<u>*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:*</u> *Die Verdichtung der Grünfläche in östlicher Richtung ist städtebaulich gewollt; trotz unterschiedlicher Breiten kann eine hohe Aufenthaltsqualität der Grünflächen im Quartier hergestellt werden* Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof und der zugehörigen 129. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiedernutzbarmachung einer zentralen innerstädtischen Brachfläche durch die Errichtung von Wohngebäuden, einer öffentlichen Grünfläche im Sinne eines Stadtteilparks sowie für gemischte Nutzungen geschaffen werden. Dimensionierung und Gestaltung des geplanten Quartieres sind Resultate eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes, welches durch den Aufstellungsbeschluss bestätigt und im Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt wurde. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m^2 als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Damit werden mehr als 30% Gesamtplangebietsgröße einer Nutzung von Grün- und Freiflächen vorbehalten. Mit der Umsetzung des	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sehenen Baufelder kann aus ästhetischer Sicht zwar wünschenswert sein, ist jedoch aus funktionalen Gründen (Einschränkungen der Grünfläche und der Erholungsfunktion) kontraproduktiv und somit entbehrlich. Durch eine entspr. Umplanung würde der erforderliche Raum für eine wünschenswerte Aufweitung des Stadtteilparks geschaffen werden.	Projektes wird eine bislang nicht zugängliche Brachfläche gestalterisch aufgewertet, zu einem Grünraum entwickelt und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dementsprechend führt die Realisierung der geplanten Grünfläche zu einem Zugewinn an Grünflächen und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Reduzierung der Grünflächenarmut dieses städtischen Bereichs. Die entstehende Grünfläche ist so angelegt, dass sie sich in Richtung Westen aufweitet und im östlichen Bereich zugunsten einer zentrumsnahen Verdichtung zurückweicht. Dadurch entsteht eine bislang nicht vorhandene Grünverbindung, sowie ein neuer öffentlicher Raum, in dem trotz unterschiedlicher Breiten eine hohe Durchwegungs- und Aufenthaltsqualität erhalten wird. Gleichzeitig leisten die dort geplanten Wohneinheiten jedoch auch einen wertvollen Beitrag zur Deckung des weiterhin hohen Wohnraumbedarfes im Stadtgebiet der Hansestadt.	
22.2 Landschaftsbildliche Integration der unterirdischen Anlage zur Regenwasserrückhaltung Die angestrebte Multifunktionalität des Stadtteilparks hinsichtlich der Schaffung von Retentionsflächen für Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen durch das Auskoffern flächiger Mulden stellt besonders wg. der gegebenen Bodenverhältnisse einen sinnvollen Beitrag zur Minimierung der Auswirkungen des Klimawandels dar. Die in diesem Zusammenhang vorgesehene unterirdische Anlage zur Regenwasserrückhaltung ist landschaftsbildlich in den Stadtteilpark zu integrieren.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausbauplanung bzw. der Konkretisierung des Freiflächenkonzeptes behandelt. Die Unterbauung eines Teil des Parks mit einer unterirdischen Retentionsanlage ist Bestandteil der Grünflächenplanung. Der Bereich wird so ausgestaltet, dass er für die Naherholung der Menschen nutzbar ist.	berücksichtigt
22.3 Festsetzung von Baumgruppen innerhalb der Parkanlage Die vorgesehene Freihaltung einer durchgängigen Sichtachse zum denkmalgeschützten Wasserturm als „identitätsstiftendes Bauwerk“ für das neue Quartier ist unterstützeswert. Trotzdem sollten innerhalb der Parkanlage, an geeigneten Stellen Baumgruppen, z.B. Obstbäume, die die große Parkfläche strukturieren und gleichzeitig schattenspendende und biotopbildende Wirkungen entfalten, berücksichtigt werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Es wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl an Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird auf eine konkrete Verortung der zu pflanzenden Bäume innerhalb der öffentlichen Grünfläche verzichtet. Gleichwohl wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird. Dies gewährleistet eine weitgehende gestalterische Flexibilität in der Ausbauplanung.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
22.4 Abpflanzung der Verladenhallen und keine Zuwegung zu den Hallen Die erhalten bleibenden Verladehallen im nördl. Randbereich des Plangebietes sollten an ihrer zum Park gerichteten Seite mit einer durchgängigen Gehölzreihe abgepflanzt werden. Außerdem sollte es von der Parkseite keine Zuwegungen und Zugänge zu den Hallen geben.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Eine Abpflanzung würde die städtebauliche Qualität beeinträchtigen; es sind Zuwegungen zugunsten einer Nord-Süd-Durchlässigkeit erforderlich* Die Verladehallen sind prägend für den Charakter des zukünftigen Quartiers. Eine Abpflanzung der Hallen würde die städtebauliche Qualität beeinträchtigen. Darüber hinaus gehört es zum städtebaulichen Konzept den ca. 400 m langen „Hallenriegel“ der Verladehallen an zwei Stellen zu „durchbrechen“ und somit eine Durchlässigkeit zwischen den öffentlichen Bereichen der Nord- und Südseite zu erzeugen.	nicht berücksichtigt
22.5 Platzierung einer Hundefreilauffläche anstelle der südwestlichen Spielflächen Die beiden im südwestlichen Teilbereich des Stadtteilparks vorgesehenen Kinderspielplätze scheinen etwas zusammenhanglos hier platziert worden zu sein; sie scheinen als „Platzhalter“ an dieser Stelle zu fungieren. Stattdessen sollte (evt. an anderer Stelle) die Einrichtung einer Hundefreilauffläche in die Planung Eingang finden, da es hierfür, wie fast überall in Lübeck, gegenwärtig einen gesteigerten Bedarf gibt.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die Lage und Dimensionierung der Spielflächen wurde konkretisiert; eine Hundefreilauffläche befindet sich bereits in der fußläufigen Umgebung* Die Lage und Dimensionierung der Spielflächen wurde angepasst und wird im weiteren Planungsprozess konkretisiert. Eine mögliche Hundefreilauffläche zu Lasten der Naherholung für die Neubewohner und die Bewohner des Stadtteils ist nicht vorgesehen. Mit der Hundefreilaufstrecke S1 in den Wallanlage 1. und 2. Wall zwischen Puppenbrücke und Zufahrt zum Buniamshof befindet sich bereits eine Alternative in der fußläufigen Umgebung des Plangebietes.	teilweise berücksichtigt
22.6 Fortführung und Nutzungsbeschränkung des Planweg A sowie Einfassung durch eine Baumreihe Der vorgesehene durchgängige Fuß- und Radweg Planweg A ist ausgesprochen wünschenswert, da er nicht nur den zukünftigen Stadtteilpark erschließt, sondern darüber hinaus eine überlokale Funktion als Hauptwegeverbindung im Zuge des umfassenden Grünzugs „Rund um St. Lorenz Süd“ (s. Anlage) besitzt. Der Weg sollte allerdings in südwestl. Richtung zwischen Hansering und Kimbernweg durch die Parkanlage in gleicher Ausbauqualität fortgeführt und entspr. festgesetzt werden. Es ist weiterhin durch geeignete Maßnahmen / Einrichtungen sicherzustellen, dass die Befahrbarkeit des Weges auch tatsächlich	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Planweg A wird in einer Breite von 2,50 m weitergeführt; Nutzungsbeschränkungen erfolgen durch Poller und Beschilderung; es wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl an Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird* Im Zuge der Weiterentwicklung des Freiflächenkonzeptes erfolgte eine Anpassung der dargestellten Wege als Fortführung des Planwegs A in einer Breite von 2,50 m. Eine Ausweitung auf 4 m ist aufgrund der örtlichen Situation nicht erforderlich und würde zu einer weiteren Versiegelung der Flächen führen.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
auf die genannten Nutzergruppen (s. S. 36) begrenzt wird und sich keine unerwünschte Kfz-Verbindungsstrecke entwickeln kann. Der Hauptweg sollte entlang seiner nördl. Seite durch eine durchgehende Baumreihe landschaftlich eingefasst werden; um eine entspr. Festsetzung wird gebeten. 	Die Beschränkung der Befahrbarkeit auf die zulässigen Nutzergruppen wird durch straßenverkehrliche Anordnung in Form von Pollern und Beschilderung geregelt. Der Bebauungsplan kann hier zunächst nur die planungsrechtliche Grundlage schaffen. Eine begleitende nördliche Bepflanzung des Planwegs A durch eine Baumreihe ist Bestandteil des aktuellen städtebaulichen Masterplanes. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird auf eine konkrete Verortung der zu pflanzenden Bäume innerhalb der öffentlichen Grünfläche verzichtet. Gleichwohl wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird. Dies gewährleistet eine weitgehende gestalterische Flexibilität in der Ausbauplanung.	
22.7 <u>Korrektur der Straßenbezeichnung</u> Zu Punkt 3.3 der Begründung (S. 18): Die im Landschaftsplan dargestellte, naturschutzrechtl. geschützte Allee befindet sich nicht, wie genannt, in der Schützenstraße, sondern in der Hansestraße.	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Begründungen wurde korrigiert</u>* Die Begründungen wurden entsprechend korrigiert.	berücksichtigt
22.8 <u>Anschluss des Stadtteilparks an den Teutonenweg</u> Der gepl. Stadtteilpark befindet sich innerhalb des erwähnten Grünzuges „Rund um St. Lorenz Süd“. Für seine umfassende Nutzung, auch für den nichtmotorisierten Alltagsverkehr, fungiert innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden B-Planentwurfes der Planweg A. Für seine Weiterführung in südwestl. Richtung (außerhalb des B-Planumgriffs) sollte seitens der Stadt eine Möglichkeit geschaffen werden, die Wegebeziehung – über privateigene Flächen – bis zum Teutonenweg zu realisieren.	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Fläche wird für Bahnbetriebszwecke benötigt</u>* Der Teutonenweg liegt außerhalb des Plangebietes, welches als gut zugängliches und erschlossenes sowie durchlässiges Quartier beschrieben werden kann. Der Zugang im westlichen Teil des Plangebietes erfolgt derzeit über den Kimbernweg, und ist durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“ gesichtet.	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Von hier aus wäre eine Fortführung durch die anschließenden Kleingartenanlagen in Richtung Moislinger Allee und bis zur Kanaltrave sowie eine Anbindung des Stadtteils Buntekuh über die vorh. Fussgängerbrücke („Kamelbrücke“) möglich.	Die Umsetzung des Hinweises zur Weiterentwicklung des Grünzugs wäre wünschenswert und sollte langfristiges Ziel blieben. Derzeit wird diese Fläche jedoch noch durch die Deutsche Bahn AG für Bahnbetriebszwecke benötigt, so dass auch über die theoretische Einbeziehung in den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes hieraus keine Umsetzungsmöglichkeit geschaffen werden kann.	
II. Zum Eingriff in die Natur Eine Stellungnahme wird im weiteren Verfahren abgegeben.		zur Kenntnis genommen
22.9 Keine Bedenken bei Vermeidung von Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG **III Artenschutz** Sofern sichergestellt wird, dass die zur Vermeidung von Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG gewährleistet wird, bestehen aus Sicht des Artenschutzes keine erheblichen Bedenken gegen die Bebauungsplanung. Gemäß der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (Fassung vom 03.02.2020) stehen folgende artenschutzrechtlich erforderlichen Untersuchungen und Maßnahmen noch aus:	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Maßnahmen der Artenschutzrechtlichen Prüfung sind Bestandteil der Bauleitplanverfahren und über die textlichen Festsetzungen gesichert* Die erarbeiteten Maßnahmen der Artenschutzrechtlichen Prüfung sind Bestandteil der Bauleitplanverfahren und werden nicht zuletzt auch über die textlichen Festsetzungen gesichert. Soweit bereits im laufenden Verfahren Abbrüche erfolgt sind, wurden die aufgezeigten Maßnahmen bereits berücksichtigt.	berücksichtigt
22.10 Erweiterungen der Untersuchungen zum Artenschutz → Erweiterungen der Untersuchungen zum Artenschutz auf die Grundstücke der Schützenstraße und des Hanserings.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Grundstücke sind nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens* *Für die FNP-Änd.: Die künftige Darstellung im Flächennutzungsplan entspricht der tatsächlich vorhandenen Nutzung, eine artenschutzfachliche Betrachtung der Flächen ist nicht erforderlich.* Die zuvor als WA (1), WA (8) und WA (9) bezeichneten Teilflächen sind nicht mehr Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes. Eine Erweiterung der Untersuchungen zum Artenschutz im Bereich der Schützenstraße und des Hanserings ist daher nicht erforderlich. Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung - der 129. Flächennutzungsplanänderung - erfolgt eine Änderung der Flächendarstellung von einer gemischten Baufläche in eine Wohnbaufläche. Diese künftige Darstellung entspricht der tatsächlich vorhandenen Nutzung, so dass hieraus zunächst keine	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	baulichen Tätigkeiten abzuleiten wären. Eine Betrachtung der Flächen ist daher im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.	
22.11 Erhalt / Neuschaffung von Leitstrukturen für Fledermäuse Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten für Fledermäuse im Plangebiet.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Festsetzungen des Bebauungsplans sichern die linearen Strukturen der Verladehalle* Die Festsetzungen des Bebauungsplanes zum Maß der baulichen Nutzung im Teilbereich MU (2) des Urbanen Gebiets zielen darauf ab, den vorgesehenen Erhalt der Verladehallen planungsrechtlich zu sichern bzw. nur eine Bebauungsstruktur in vergleichbarer Dimension in Bezug auf Längen- und Höhenausdehnung zuzulassen. Auch die das Plangebiet erschließende Verladehalle wird als öffentliche Verkehrsfläche in ihrer linearen Struktur erhalten.	berücksichtigt
22.12 Aufhängen von Vogelnistkästen Aufhängen von Vogelnistkästen im Plangebiet an den Güterhallen und auf der öffentlichen Grünfläche.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Anzahl und Verortung erforderlicher Nistkästen wurden konkretisiert; die Artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden vertraglich gesichert* Zwischenzeitlich wurde die Anzahl erforderlicher Nistkästen sowie Ort der Anbringung konkretisiert. Die artenschutzrechtlichen Hinweise wurden entsprechend ergänzt. Die Artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden zudem über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor gesichert.	berücksichtigt
22.13 Vorgaben zur Gehölzanpflanzung Gehölzanpflanzung von 34 standortgerechten einheimischen Gehölzen im Plangebiet, u.a. als artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gehölze.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Vorgabe entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans; Ausgleichsmaßnahmen werden vertraglich gesichert* Die Stellungnahme gibt den Gegenstand der festgesetzten Ausgleichspflanzungen wieder und wird daher zur Kenntnis genommen. Die Ausgleichsmaßnahmen werden über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor gesichert.	berücksichtigt
22.14 Ausgleich/CEF-Maßnahme Ausgleich für den Lebensraumverlust der Insektenfauna und vorgezogener Ausgleich für die Westliche Beißschrecke (CEF-Maßnahme).	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke wurde konkretisiert; die Artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden vertraglich gesichert* Zwischenzeitlich wurde die erforderliche Umsiedlung der Westlichen Beißschrecke aus dem Plangebiet auf eine für die Art nachweislich geeignete trockene und wenig bewachsene Fläche konkretisiert. Die Umsetzung der Maßnahme hat vor der Baufeldfreimachung zu erfolgen. Die Hinweise zum Bebauungsplan wurden	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	entsprechend ergänzt. Die Artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden zudem über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor gesichert.	
22.15 Sicherstellung von Durchführungskontrollen, langfristiger Überwachung (Monitoring), Unterhaltungs- und Wartungsmaßnahmen Der vorgezogene Ausgleich für den Turmfalken (CEF-Maßnahme) ist nach Auskunft der Vorhabenträgerin GmbH inzwischen umgesetzt worden. Es ist erforderlich, dass die noch ausstehenden Maßnahmen im weiteren Verfahren konkretisiert und näher spezifiziert werden. Die rechtzeitige, vollständige und fachgerechte Durchführung und die langfristige ökologische Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ist durch Durchführungskontrollen, eine langfristige Überwachung (Monitoring) sowie Unterhaltungs- und Wartungsmaßnahmen sicher zu stellen. Wie unter Abschnitt 6.7.3 der Begründung zum Bebauungsplanentwurf dargestellt, soll die sachgerechte Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen über einen städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger gesichert und zudem im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ggf. unter Zuhilfenahme eines Fachgutachters nachgewiesen werden. Die UNB geht davon aus, dass dies auch für die artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs- und Monitoringmaßnahmen gilt. Im Abschnitt 10.3 der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (im weiteren Verfahren zu erarbeitende Gutachten) ist die Konkretisierung der noch ausstehenden artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen und ein Konzept zum Monitoring zu ergänzen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen einschließlich Monitoringkonzept wurden konkretisiert* Zwischenzeitlich wurden die erforderlichen Artenschutzrechtlichen Maßnahmen konkretisiert. Dem Hinweis wurde entsprochen und das Monitoringkonzept um Aussagen zur Wartung der Nistkästen u.a. für den Turmfalken ergänzt.	berücksichtigt
IV - Zum Klimaschutz 22.16 Hohe Priorität des Klimaschutzes In Lübeck wurde im Mai 2019 der Klimanotstand festgestellt, woraus folgt, dass auch im Rahmen der Bauleitplanung der globale Klimaschutz eine hohe Priorität genießt. Insbesondere ist dabei	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zu berücksichtigen, dass Deutschland bis 2050 klimaneutral werden muss und Baugebiete, die derzeit gebaut werden über das Jahr 2050 hinaus Bestand haben.		
22.17 Hinweise zur Energieversorgung und Erstellung eines Energiekonzeptes Der zukünftige Wärmebedarf der neuen Bebauung und die Art der Wärmeversorgung sind zwei wichtige Stellschrauben für klimafreundliche Baugebiete. Auch die Bundesregierung hat das erkannt und fordert einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 auf neu bebauten Gebieten. Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf wird bisher auf Vorgaben zur Wärmeversorgung verzichtet und stattdessen auf den vorhandenen Gasanschluss (fossiler Energieträger) und die geltenden Gesetze zum Wärmeschutz verwiesen. Auch im Umweltbericht wird als Maßnahme zur Vermeidung/Minderung nachteiliger Auswirkungen auf den globalen Klimaschutz lediglich das Einhalten geltender Gesetze (EnEV2016, Zulassen von Anlagen zur Solarenergienutzung) empfohlen – eine Selbstverständlichkeit. Bauen mit einem übergesetzlichen Energiestandard ist mittlerweile jedoch gängige Praxis und wird darüber hinaus staatlich gefördert. Die Versorgung mit Energie sollte aus Sicht des Klimaschutzes planerisch gestaltet werden. Das entspräche auch dem Gedanken des Baugesetzbuches, welches den globalen Klimaschutz ausdrücklich als Ziel definiert und zum Beispiel in §9 diesbezügliche Festsetzungsmöglichkeiten bereithält. Energiekonzepte – erstellt im frühen B-Planungsstadium - mit strengen Anforderungen an den Klimaschutz dienen diesem Ziel und werden deshalb von UNV eingefordert. Alle Nutzungen im Gebiet sollen einbezogen werden. Das Konzept muss folgende Kriterien berücksichtigen: • Energiebedarf ermitteln und minimieren • Erneuerbare Energie- und Wärmepotenziale analysieren • CO2-Emissionen von Versorgungsvarianten abschätzen Für die Auswahl der zu realisierenden Versorgungsvariante sind die CO2-Emissionen, die Wirtschaftlichkeit und die Nachhaltigkeit	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Planumsetzung berücksichtigt; es wird ein hoher Energiestandard angestrebt* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Letztendlich muss sicherlich berücksichtigt werden, dass das vorliegende Verfahren bereits langfristig in Bearbeitung ist und daher die aufgezeigten Anforderungen nur schwerlich in einen abgestimmten Prozess einbringen lassen. Im Zuge der Planaufstellung wurden gemeinsam mit dem Investor unterschiedliche Anforderungen an die Planung definiert und somit auch wirtschaftliche Determinanten bestimmt. Weitergehende Anforderungen stellen somit das gesamte Vorhaben infrage und würden die gewünschte Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen gefährden. Gleichwohl wird vonseiten des Investors eine Vorzertifizierung der DGNB für nachhaltige Stadtquartiere in Gold/ Platin angestrebt. Für die Minderung des Energiebedarfs aus dem Quartier wird für die Wohngebäude die Errichtung im KfW 55 Standard angestrebt. Die Wärmeversorgung des Quartiers ist ressourcenschonend mittels Kraft-Wärme-Kopplung durch ein in GEe (1) vorgesehene BHKW zur Nahwärmeversorgung oder durch Fernwärmeversorgung über das Fernwärmenetz der Stadt Lübeck vorgesehen. Der Wärmeverbrauch ist aufgrund der kompakten und relativ „dicken“ Baukörper relativ gering.	teilweise berücksichtig

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ausschlaggebend. Für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit ist ein den Umweltschaden berücksichtigender CO2-Preis anzusetzen.		
22.18 Weitergehende Reduzierung des Stellplatzschlüssels in Kombination mit überdachten Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für Carsharing Die Idee eines verkehrsberuhigten Quartiers wird begrüßt. Aus Sicht des Klimaschutzes gibt es bei der vorliegenden Planung aber noch Optimierungsbedarf. So ist etwa ein Stellplatzschlüssel von 1 für Hausgruppen und von 0,7 für den Geschosswohnungsbau in dieser - für den ÖPNV optimalen – Lage nicht notwendig. In der Landesbauordnung SH (§50.1) wird beschrieben, dass bei einer günstigen Anbindung an den Nahverkehr (im vorliegenden Fall sogar an den Fernverkehr) ganz oder teilweise auf die Herstellung von Stellplätzen und Garagen verzichtet werden kann. In Lübeck wurde ein Maßnahmenpaket zum Klimaschutz geschnürt. Ein Maßnahmenblatt trägt den Titel „Einrichtung eines Mobilitätsmanagements in Neubaugebieten“ Die neuen Bewohner:innen sollen durch die Zusendung eines Informationspakets insbesondere auf die Nutzungsoptionen des ÖPNV, des Carsharings oder auf die Vorteile der Nutzung des Fahrrades hingewiesen werden. Vor diesem Hintergrund ist eine weitergehende Reduzierung des Stellplatzschlüssels sinnvoll, in Kombination mit überdachten Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für Carsharing.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stell-/Parkplatzschlüssel wird als angemessen erachtet* Das städtebauliche Funktions- und Nutzungskonzept sieht die Entwicklung eines autoarmen Quartiers vor, in dem die oberirdischen unbebauten Flächen vorwiegend der Grün- und Freiraumentwicklung zur Verfügung stehen sollen, weniger der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Vor diesem Hintergrund und der guten Anbindung an den ÖPNV wird der festgesetzte Stellplatzschlüssel als auskömmlich angesehen. Gleichwohl erscheint eine weitere Reduzierung dieser Ansätze - auch unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmenpakete - nicht zielführend. Das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Mobilitätskonzept zeigt hierbei entsprechende ergänzende Maßnahmen auf und definiert den erforderlichen Stellplatzschlüssel. Letztendlich muss, auch vor dem Hintergrund der bereits im umliegenden Quartier bestehenden Parkplatzlage, durch einen angepassten Stellplatzschlüssel auch eine Verlagerung der Stellplätze auf die angrenzenden Straßen vermieden werden. Der vorgesehene Stellplatzschlüssel wurde zwischenzeitlich mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt und in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.	nicht berücksichtigt
V - Gesundheitsschutz **Immissionen: Lärm** 22.19 Keine Konformität mit Zielen des Lärmaktionsplanes Grundsätzlich weist der Immissionsschutz / gesundheitliche Umweltschutz darauf hin, dass die geplante Wohnbebauung an eine Haupteisenbahnstrecke heranrückt. Wie in der Begründung bereits erwähnt, sind im Plangebiet hohe Immissionen durch Schienenverkehrslärm zu erwarten. Die Planungen sind daher nicht konform mit den Zielen des Lärmaktionsplans der Hansestadt Lübeck (gemäß EU Umgebungslärmrichtlinie), der zum Ziel hat, schädliche Auswirkungen des Umgebungslärms zu verhindern, vorzubeugen und zu vermindern. Es werden im Plangebiet folglich	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Es wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, die Begründungen und textlichen Festsetzungen wurden entsprechend ergänzt* Zwischenzeitlich wurde ein schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in der weiterführenden Planung berücksichtigt, insbesondere durch Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen sowie zur angestrebten Grundrissgestaltung. Die Ausführungen zum Lärmimmissionsschutz haben Eingang in die die Festsetzungen, die Begründung und den Umweltbericht zum Bebauungsplan sowie zur 129. Änderung des Flächennutzungsplanes gefunden.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
neue und zum Teil deutlich erhöhte Lärmbetroffenheiten geschaffen. Eine detaillierte Stellungnahme kann erst im weiteren Verfahren abgegeben werden, wenn das Schallschutzgutachten vorliegt.	Letztendlich unterliegt auch dieser Punkt der Abwägung, ob die Stadt nach „innen“ oder „außen“ wachsen möchte.	
Nr. 23 Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung / Abt. Stadtentwicklung (Schreiben vom 12.03.2020)		
23.1 Hinweise zur Überarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung Die Annahme, dass jeder Neuverkehr aus Richtung Norden/ Meierbrücke das Gebiet zukünftig über den Knoten Meierstraße/ Hansestraße und dann erst im weiteren Verlauf der Hansestraße über Töpferweg und Hansering erschließt, wird nicht geteilt. Die naheliegendere Erschließung über den Knoten Meierstraße/Schützenstraße (dann weiter auf der Schützenstraße zu Töpferweg und/oder Hansering) wurde nicht betrachtet. Letzterer Knotenpunkt ist nicht signalisiert und weist im weiteren Streckenverlauf auch keine weiteren LSA bis zum Zielgebiet vor. Bereits heute wird die Schützenstraße zu einem signifikanten Anteil von Durchgangsverkehr belastet (siehe Anlage). Es ist fest davon auszugehen, dass im Zuge der B-Plan-Maßnahme der Verkehr auf der Schützenstraße zunehmen wird. In der Folge sollten sowohl die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Meierstraße/Schützenstraße überprüft werden als auch ggf. Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Schützenstraße vorgeschlagen werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Die verkehrstechnischen Untersuchung wurde aktualisiert; der Neuverkehr kann vom bestehenden Straßennetz regelhaft aufgenommen werden, es sind keine weitergehenden Maßnahmen außerhalb des Plangebietes erforderlich; die verkehrstechnischen Untersuchung entspricht fachgutachterlichen Anforderungen an die Belastbarkeit der Berechnungen* Im weiteren Verfahren wurde in einer verkehrstechnischen Untersuchung vom Juli 2020 die aktuelle Verkehrssituation bewertet, die Mehrbelastung aufgrund der Planungen ermittelt sowie aufbauend auf diese Werte und unter Einbeziehung weiterer städtebaulicher Vorhaben in der Umgebung eine Bewertung der Knotenpunkte durchgeführt. Die zum Bebauungsplan erstellte verkehrstechnische Untersuchung vom Juli 2020 entspricht fachgutachterlichen Anforderungen an die Belastbarkeit der Berechnungen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren eingeflossen und wurden entsprechend in die Begründung und in den Umweltbericht eingearbeitet. Als Ergebnis der Untersuchung lässt sich festhalten, dass der Neuverkehr in Bezug auf die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit vom bestehenden Straßennetz regelhaft aufgenommen werden kann und keine weitergehenden Maßnahmen außerhalb des Plangebietes als erforderlich erachtet werden. Abschließend gibt der Gutachter in seiner Untersuchung lediglich Empfehlungen für die Verkehrsführung im Plangebietsumfeld wie eine Beschränkung von Durchfahrtsmöglichkeiten durch Fahrbahneinengungen oder Einbahnführung, die jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahren sind.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Erhebung Durchgangsverkehr in der Schützenstraße **Aufgeführt ist die Summe über 10 Stunden** **Di. 07.05.2019** **06:00-09:00 Uhr** **11:00-14:00 Uhr** **15:00-19:00 Uhr** | Route	[%]	Summe
Q001		262
Q001 Z004		10
Q001 Z005		86
Q001 Z006		40
Q -> Z	34,2	136
Anlieger	65,8	262
Summe Q001	100	398 | | Route	[%]	Summe
Q002		38
Q002 Z004		1
Q002 Z005		4
Q002 Z006		6
Q -> Z	22,4	11
Anlieger	77,6	38
Summe Q002	100	49 | | Route	[%]	Summe
Q003		36
Q003 Z004		4
Q003 Z005		2
Q -> Z	14,3	6
Anlieger	85,7	36
Summe Q003	100	42 | | Route	[%]	Summe
Q004		41
Q004 Z001		4
Q004 Z002		2
Q004 Z003		4
Q -> Z	19,6	10
Anlieger	80,4	41
Summe Q004	100	51 | | Route	[%]	Summe
Q005		83
Q005 Z001		29
Q005 Z003		5
Q -> Z	29,1	34
Anlieger	70,9	83
Summe Q005	100	117 | | Route	[%]	Summe
Q006		71
Q006 Z001		21
Q006 Z002		3
Q006 Z003		2
Q -> Z	26,8	26
Anlieger	73,2	71
Summe Q006	100	97 | | Summenwerte	[%]	Summe
Durchgangsverkehr	29,6	223
Anlieger	70,4	531
Summe	100	754 | → Hinweis: Das verkehrliche Gutachten nutzt veraltete Wertansätze der Haushaltsbefragung Omniphon sowie des FGSV/HSVV. Während die Werte der Haushaltsbefragung MiD 2017 zum Zeitpunkt des Gutachtens noch nicht vorlagen, gibt es von Bosserhoff jährlich aktualisierte Werte, die über die Literatur von FGSV/HSVV hinausgehen. Für zukünftige B-Plan-Verfahren		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ist es daher ratsam die jeweils aktuellen Wertesammlungen zu verwenden.		
Nr. 24 Hansestadt Lübeck – Bereich Stadtplanung und Bauordnung / Abt. Verkehrsplanung (Schreiben vom 23.03.2020)		
24.1 Stellplatzschlüssel Im Allgemeinen wird in der Planung der Stellplatzsatzungs-Entwurf der HL angewandt, allerdings wird bei der Berechnung der notwendigen Kfz-Stellplätze für Wohnnutzungen von den vorgegebenen Werten pro Wohneinheit abgewichen und stattdessen Werte pro m² Wohnfläche kalkuliert. Die Annahme, Wohneinheiten mit geringerer Wohnfläche benötigen weniger Stellplätze, ist prinzipiell nachvollziehbar, könnte aber – je nachdem, wie die Anteile verschiedenen Wohnungsgrößen im Plangebiet sind – zu einer zu geringen Anzahl an Kfz-Stellplätzen führen. Der von der HL im Entwurf vergebene Wert von i.d.R. 0,8 Kfz-Stellplätzen pro Wohneinheit für Geschosswohnbau ist bereits ein Mittelwert, welcher die Existenz verschiedener Wohnflächengrößen berücksichtigt. Die vorgegebenen Werte (bis 30m²= 0,25 Stellplätze; bis 50m²= 0,5 Stellplätze; über 50m²=0,7 Stellplätze) weichen folglich für alle Wohneinheiten unter 50m² teilweise stark ab. Trotz guter Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Verkehr sollte die Notwendigkeit eines Stellplatzes auch bei geringer Wohnungsgröße nicht unterschätzt werden – allerdings ist es entscheidend, wie groß der Anteil dieser Wohneinheiten mit geringer Größe an der Gesamtheit ist. Beim geförderten Wohnungsbau wird pauschal ebenfalls 0,7 bei einer Wohnfläche von > 50 m² angesetzt – hier würden, laut Entwurf der HL, ein Wert von 0,6 ausreichen. Angaben zur notwendigen Anzahl an Stellplätzen bezogen auf Studierenden-, Schwesternwohn- und Altenheime liegen nur für Fahrräder vor. Auch hier werden im Stellplatzsatzungs-Entwurf gesonderte Angaben für Kfz-Stellplätze gemacht (1 Stellplätz je 4 Plätze in Studierenden- und Schwesternwohnheimen; 1 Stellplatz je 15 Plätze in Altenheimen). Für moderne Wohnformen wie das erwähnte „Co-Living-Projekt“ liegen der Abteilung 5.610.2 keinerlei Erfahrungswerte vor, noch	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Der Stellplatzschlüssel wird aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung als ausreichend erachtet* Das städtebauliche Funktions- und Nutzungskonzept sieht die Entwicklung eines autoarmen Quartiers vor, in dem die oberirdischen unbebauten Flächen vorwiegend der Grün- und Freiraumentwicklung zur Verfügung stehen sollen, weniger der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Vor diesem Hintergrund und der guten Anbindung an den ÖPNV wird der festgesetzte Stellplatzschlüssel als auskömmlich angesehen. Der vorgesehene Stellplatzschlüssel wurde zwischenzeitlich mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt und in die textlichen Festsetzungen aufgenommen. Auch die derzeit durch den Investor angedachten Sonderwohnformen unterliegen letztendlich dem im Bebauungsplan definierten Stellplatzschlüssel. Zumeist wird es sich hierbei wahrscheinlich um Appartements mit einer Wohnfläche unter 30 m² handeln, so dass hier ein Ansatz von 0,25 Stellplätzen je Einheit anzusetzen ist. Zur Klarstellung wurde der Stellplatzschlüssel um Studenten- bzw. Schwesternwohnheime ergänzt, welche ebenfalls aufgrund der zumeist vorhandenen Wohnflächengröße von unter 30 m² somit 0,25 Stellplätze je Einheit abbilden müssen.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
wird genauer definiert, was darunter zu verstehen ist. Hier ist es uns unmöglich, Aussagen zu benötigten Stellplätzen zu machen. Bei der weiteren Planung sollte es unbedingt weiteren Austausch dazu geben.		
24.2 <u>Fehlende Angaben zu Fahrradstellplätzen</u> Zu Abstellplätzen für Fahrräder sind keinerlei Gestaltungsvorgaben zu finden. Eine Orientierung an den gängigen Vorgaben durch bspw. den ADFC ist wünschenswert. Eine Berücksichtigung anderer Anforderungen an einen Abstellplatz für Lastenfahrräder fehlt und wäre wünschenswert.	*<u>Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz</u>* *<u>Für den B-Plan: Festsetzung aufgenommen</u>* Zum Bebauungsplan wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches Maßnahmenvorschläge enthält, mit denen Anreize für ein Mobilitätsverhalten geschaffen werden, das die Nutzung des ÖPNV, Car-Sharing-Angebote sowie der Infrastruktur für Fahrräder und Fußgänger fördert. Dazu zählt auch die Errichtung von zeitgemäßen Radabstellanlagen in ausreichendem Umfang in bequemer Laufweite zu Hauseingangsbereichen. Entsprechende Festsetzungen werden in den Bebauungsplan aufgenommen.	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
24.3 Regelungen zu Fahrradabstellplätzen Die errechneten Fahrrad-Abstellplätze sind in der Regel zu 80% den Bewohner:inen und zu 20% den Besucher:innen zugänglich zu machen; eine entsprechene Regelung fehlt in den Festsetzungen. Die Zugänglichkeit für Besucher:innen zu sicheren Abstellanlagen muss gewährleistet werden.	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Festsetzung aufgenommen* Entsprechende Festsetzungen werden in den Bebauungsplan aufgenommen.	berücksichtigt
Nr. 25 Naturschutzbeirat der Hansestadt Lübeck (Schreiben vom 01.03.2020)		
25.1 Festlegung von Monitoringmaßnahmen Aus der Sicht des Naturschutzbeirates bestehen gegen die vorgelegten Planungen keine grundsätzlichen Bedenken. Zu Ziff. 6.3.5 a) - d) (Vermeidung, Minderung und Ausgleich) ist es ergänzend erforderlich, dass die Maßnahmen weiter spezifiziert werden und vor allem auch Maßnahmen zur Durchführungskontrolle und langfristige Überwachung festgelegt werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen einschließlich Monitoringkonzept wurden konkretisiert* Der Stellungnahme wurde entsprochen und das Monitoringkonzept um Aussagen zur Wartung der Nistkästen u.a. für den Turmfalken ergänzt.	berücksichtigt
25.2 Verbreiterung der Parkanlage In Anbetracht der Grünflächenarmut dieses städtischen Bereiches sollte die Parkanlage breiter gefasst werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Verdichtung der Grünfläche in östlicher Richtung ist städtebaulich gewollt; trotz unterschiedlicher Breiten kann eine hohe Aufenthaltsqualität der Grünflächen im Quartier hergestellt werden* Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof und der zugehörigen 129. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiedernutzbarmachung einer zentralen innerstädtischen Brachfläche durch die Errichtung von Wohngebäuden, einer öffentlichen Grünfläche im Sinne eines Stadtteilparks sowie für gemischte Nutzungen geschaffen werden. Dimensionierung und Gestaltung des geplanten Quartieres sind Resultate eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes, welches im Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt	nicht berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	wurde. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Damit werden mehr als 30% Gesamtplangebietsgröße einer Nutzung von Grün- und Freiflächen vorbehalten. Mit der Umsetzung des Projektes wird eine bislang nicht zugängliche Brachfläche gestalterisch aufgewertet, zu einem Grünraum entwickelt und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dementsprechend führt die Realisierung der geplanten Grünfläche zu einem Zugewinn an Grünflächen und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Reduzierung der Grünflächenarmut dieses städtischen Bereichs. Die entstehende Grünfläche ist so angelegt, dass sie sich in Richtung Westen aufweitet und im östlichen Bereich zugunsten einer zentrumsnahen Verdichtung zurückweicht. Dadurch entsteht eine bislang nicht vorhandene Grünverbindung, sowie ein neuer öffentlicher Raum, in dem trotz unterschiedlicher Breiten eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten wird. Gleichzeitig leisten die dort geplanten Wohneinheiten jedoch auch einen wertvollen Beitrag zur Deckung des weiterhin hohen Wohnraumbedarfes im Stadtgebiet der Hansestadt.	
25.3 Optimierung der Erschließung Zur besseren Erschließung müsste der Weg in Richtung Süden bis zum Teutonenweg verlängert werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Die Fläche wird für Bahnbetriebszwecke benötigt* Der Teutonenweg liegt außerhalb des Plangebietes, welches als gut zugängliches und erschlossenes sowie durchlässiges Quartier beschrieben werden kann. Der Zugang im westlichen Teil des Plangebietes erfolgt derzeit über den Kimbernweg, und ist durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“ gesichtet. Die Umsetzung des Hinweises zur Weiterentwicklung des Grünzugs wäre wünschenswert und sollte langfristiges Ziel blieben. Derzeit wird diese Fläche jedoch noch durch die Deutsche Bahn AG für Bahnbetriebszwecke benötigt, so dass auch über die theoretische Einbeziehung in den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes hieraus keine Umsetzungsmöglichkeit geschaffen werden kann.	nicht berücksichtigt
25.4 Ausweisung von Bäumen und Gehölzgruppen	*Für die FNP-Änd.: Keine Relevanz*	berücksichtigt

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Aus ökologischen und gestalterischen Gründen sind in der Grünanlage Bäume und Gehölzgruppen auszuweisen.	*Für den B-Plan: Es wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl an Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird auf eine konkrete Verortung der zu pflanzenden Bäume innerhalb der öffentlichen Grünfläche verzichtet. Gleichwohl wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird. Dies gewährleistet eine weitgehende gestalterische Flexibilität in der Ausbauplanung.	

b) keine Bedenken und Anregungen

Nr. 26 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom10.02.2020)		
Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Eine weitere Beteiligung des Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist nicht weiter notwendig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf die Bebauungsplanung sind nicht zu erwarten.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 27 Gasunie Deutschland (Schreiben vom 05.02.2020)		
Wir bestätigen den Eingang Ihrer im Anhang befindlichen Planan-frage. Nach eingehender Prüfung können wir Ihnen hierzu mitteilen, dass Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen von Ihrem Planungsvorhaben **nicht betroffen** sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 28 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (Schreiben vom 24.02.2020)		
Die mir per Mail zugesandten Planunterlagen habe ich auf Belange des Landes Schleswig - Holstein hin überprüft und erhebe hierzu keine Einwände, da keine Landesliegenschaften betroffen sind. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 29 Bereich Archäologie und Denkmalpflege/ Archäologie (Schreiben vom 27.02.2020)		
Zu o.g. BP 03.50.00 ist von Seiten der Archäologie keine weitere Stellungnahme erforderlich, da unsere Belange schon im B-Plan-Entwurf aufgenommen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Nr. 30 Hansestadt Lübeck Bereich Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 06.02.2020)		
In obiger Angelegenheit bedanke ich mich für die o.a. Zuschrift und die Möglichkeit der Beteiligung in dem o.g. Verfahren. Seitens des Bereichs Haushalt und Steuerung der Hansestadt Lübeck werden keine Bedenken erhoben und die Vorlage in dem derzeitigen Planungsstand zur Kenntnis genommen, da die finanziellen Auswirkungen aktuell noch nicht bezifferbar sind. Sobald dieses im Rahmen der Umsetzung der Planung der Fall ist, sollten erforderliche Haushaltsmittel rechtzeitig im Rahmen des regulären Haushaltsplanaufstellungsverfahrens unter Beachtung der jeweils aufgestellten Vorgaben eingeworben werden, ggf. im Rahmen der dann vorzunehmenden Prioritäten. Eine Aufnahme in den Finanzplan / das Investitionsprogramm erfolgt dann im Rahmen der finanzierbaren Möglichkeiten.	Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der nachgelagerten Planung. Auf die Bebauungsplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 31 Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 24.02.2020)		
Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zum B-Plan Nr. 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof und der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes. Die Planunterlagen haben wir geprüft. Die IHK zu Lübeck als Träger öffentlicher Belange erhebt keine Bedenken bezüglich der Planungen. Wir möchten lediglich darauf hinweisen, dass im Rahmen der Lärmgutachten die zukünftig zu erwartende stärkere Befahrung der Bahnstrecke nach Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels Berücksichtigung findet. Sodass es nicht nachträglich zu Konflikten entlang der Trasse kommt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 32 Ministerium für Inneres ländliche Räume und Integration/ Landesplanungsbehörde (Schreiben vom 17.02.2020)		
Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 11 Abs. 2 Landesplanungsgesetz vom 27. Januar 2014 (GVOBL Schl-H. S. 8), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Landesplanungsgesetzes vom 20. Mai 2019 (GVOBL Schl-H. S. 98)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

• 129. Änderung des Flächennutzungsplanes und • Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck Planungsanzeige vom,03.02.2020 Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, in dem ca. 10,6 ha großen Gebiet „St. Lorenz Brücke, ehemaliger Güterbahnhof“ die brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs als Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie Grünflächen auszuweisen. Aus Sicht der Landesplanung nehme ich zu den o. g. Bauleitplanungen wie folgt Stellung: Die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus dem am 04.10.2010 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein vom 13.07.2010 (LEP 2010; Amtsbl. Schl.-H., S. 719) der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (Runderlass des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein vom 27.11.2018- lV 60- Az. 502.01 - Amtsbl. Schl.-H. S. 1181) und dem Regionalplan 2004 für den Planungsraum ll (alt). Das Plangebiet liegt im zentralen Bereich des Oberzentrums Lübeck. Es wird bestätigt, dass gegen die o. g. Bauleitplanungen der Hansestadt Lübeck keine Bedenken bestehen; insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den damit verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Erfordernisse der Raumordnung und greift damit einer planungsrechtlichen Prüfung des Bauleitplanes nicht vor. Eine Aussage über die Förderungswürdigkeit einzelner Maßnahmen ist mit dieser landesplanerischen Stellungnahme nicht verbunden.		
Nr. 33 Wasser- und Bodenverband Ostholstein (Schreiben vom 05.02.2020)		
Der Wasser- und Bodenverband Ostholstein ist mit seinen Mitgliedsverbänden von der Bauleitplanung nicht betroffen. Das Plangebiet liegt außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Nr. 34 Hansestadt Lübeck – Bereich Soziale Sicherung – Team Wohnraumförderung (Schreiben vom 05.03.2020)		
Der Bereich 2.500 Soziale Sicherung hat zur geplanten Änderung des B-Planes und des FNP keine weiteren Anmerkungen. Die Umsetzung von 30% gefördertem Wohnungsbau im neu entstehenden Wohngebiet wird ausdrücklich begrüßt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 35 Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 05.03.2020)		
Nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 36 Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (Schreiben vom 05.03.2020)		
Vielen Dank für die frühzeitige Unterrichtung über die Rahmenbedingungen und die Unterlagen für die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB für das Bebauungsplanverfahren - Hansestadt Lübeck: 129. Änd. FNP und BP Nr. 03.50.00 - St. Lorenz-Brück - ehem. Güterbahnhof. Der Aufgabenbereich des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur wird durch die Planungen nicht berührt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 37 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (Schreiben vom 12.03.2020)		
Die Planunterlagen zum o.g. Bauleitplan wurden von mir eingesehen, es bestehen keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 38 Hansestadt Lübeck – Bereich Schule und Sport (Schreiben vom 18.03.2020)		
Das Plangebiet liegt im Grundschuleinzugsbereich der Bugenhagen-Schule und soll – gem. den Ausführungen – eine Neubebauung von 328 Wohneinheiten zusätzlich ermöglichen, von denen 38 Wohneinheiten als Reihenhausbebauung errichtet werden. Durch die zusätzlichen Wohneinheiten, werden je Jahrgang ca. 14 Kinder an der Bugenhagen-Schule erwartet. Die Schule wird sich dadurch in Richtung einer durchgängigen 3-Zügigkeit entwi-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

ckeln. Im Rahmen der energetischen Sanierung des Schulgebäudes der Bugenhagen-Schule können zusätzliche Räumlichkeiten im Dachgeschoss genutzt werden, sodass eine Dreizügigkeit in dem Gebäude beschult werden kann.		
Nr. 39 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Abt. VII 4 (Schreiben vom 18.03.2020)		
Gegen die 129. Änderung des Flächennutzungsplanes und den Bebauungsplan 03.50.00 der Hansestadt Lübeck bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken. wenn folgender Punkt berücksichtigt wird: Es wird davon ausgegangen, dass das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG) direkt beteiligt wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Nr. 40 Hansestadt Lübeck – Gesundheitsamt (Schreiben vom 20.05.2020)		
Nach Prüfung der uns vorgelegten Unterlagen zur vorbezeichneten Baumaßnahme, sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt die Interessen des Gesundheitsamtes nicht betroffen. Wir möchten darum bitten, dass bei einer konkreten Planung einer Schule, einer Kindertagesstätte, eines Altenpflegeheimes, einer Arztpraxis oder anderen öffentlichen Einrichtungen der Infektionsschutz des Gesundheitsamtes der Hansestadt Lübeck rechtzeitig mit involviert wird..	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros:
Evers & Küssner | Stadtplaner PartGmbB und
Brien.Wessels.Werning, Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH

Teil E: Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (Stand: 07.10.2020)

Auf die allgemeinen Vorbemerkungen wird verwiesen.

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1 Informationsveranstaltung am 20.03.2018		
1.1 Wohneinheiten / Geschossfläche Im Rahmen der Veranstaltung wurde erfragt, wie viele Wohneinheiten auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes geplant sind und wie sich der Anteil des sozialen Wohnungsbaus auf die Gebäude verteilt. Zudem wurde die künftige Geschossfläche des Plangebietes erfragt.	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Zur Kenntnis nehmen, keine inhaltlichen Auswirkungen* Es sind ca. 290 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau geplant. Basierend auf dem damaligen Beschluss der Lübecker Bürgerschaft sind 30% der Geschossfläche im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau zu realisieren. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wohnungsgrößen würde so nach aktuellem Konzept ca. 87 Wohneinheiten im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau realisiert. Zudem werden nach aktuellem städtebaulichem Masterplan ca. 38 Stadthäuser geplant. Weitere Wohneinheiten sind im Teilgebiet MU (1) in Form eines Betreiberkonzeptes zum Beispiel für Studenten oder Senioren vorgesehen. Da die Konzipierung der Wohnnutzung in diesem Baufeld zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht weiter konkretisiert ist, kann keine genaue Angabe über die dort geplante Anzahl von Wohneinheiten gemacht werden. Gleichwohl werden diese geplanten Nutzungen als Berechnungsansatz in alle relevanten Gutachten und Fachplanungen (Verkehr, Lärm, Ver- und Entsorgung) berücksichtigt.	zur Kenntnis genommen, Frage beantwortet

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes ermöglichen eine Geschossfläche von insgesamt 37.400 m^2 für Wohnnutzungen sowie von insgesamt 26.480 m^2 für gemischte Nutzungen, wie z.B. die Nachnutzung der Verladehalle und eine Hotelnutzung.	
1.2 Höhe und Ausdehnung der geplanten Gebäude Insbesondere aus Sicht der Anwohner der Schützenstraße würden die geplanten Gebäudehöhen und deren Dimensionierung nicht der umgebenden Bebauung entsprechen. Es wird befürchtet, dass sich die künftige Bebauung nicht in das bestehende Stadtquartier einfügt.	*Für den B-Plan: Reduzierung der geplanten Gebäude in Höhe und Ausdehnung nicht vornehmen bzw. Befürchtungen zur Kenntnis nehmen.* *Keine Relevanz für die F-Planänderung* Der zukünftige Bebauungsplan sieht einen bis zu fünfgeschossigen Baukörper an den Bahngleisen und einen fünfgeschossigen Hochpunkt zzgl. eines Staffelgeschosses als Kopfbau der ehemaligen Güterhallen in der Nähe zur St. Lorenz-Brücke vor. Die beiden Hochpunkte werden somit mit einem gewissen Abstand zur bestehenden Wohnbebauung realisiert. Für die Grundstücke, die an die rückwärtigen Bereiche der Schützenstraße grenzen ist eine Höhenabstufung vorgesehen. So sind im Südwesten zur öffentlichen Parkanlage vier Vollgeschosse zzgl. eines Staffelgeschosses geplant, welche in nordöstlicher Richtung zur St. Lorenz-Brücke auf zwei Vollgeschosse zzgl. eines Staffelgeschosses reduziert werden. Im rückwärtigen Grundstücksbereich, der zur Bestandsbebauung an der Schützenstraße grenzt, sind zwei- bis dreigeschossige Gebäude zzgl. eines Staffelgeschosses geplant. Die Firsthöhe der Bebauung der Schützenstraße beträgt im Mittel rund 25 m über Normalhöhennull (ü.NHN), was bei einer mittleren Geländehöhe von ca. 9 m ü.NHN einer Firsthöhe von etwa 16 m über Gelände entspricht. An der Kreuzung Töpferweg / Schützenstraße weist die Eckbebauung eine Firsthöhe von knapp 29 m ü.NHN auf, was einer Firsthöhe von etwa 21 m über Gelände entspricht. Für die geplanten Wohnbauten wird entlang der Erschließung eine maximale Firsthöhe von 22,5 m bzw. für die zwei südlichen Gebäude 25,5 m ü.NHN festgesetzt, was bei einer mittleren geplanten Geländehöhe von 8,2 m ü.NHN (Planweg A) einer Firsthöhe von ca. 14,3 m bzw. 17,3 m über Gelände entspricht; die rückwärtigen Gebäude sind mit 19,5 m ü.NHN geplant. Unter Berücksichtigung des Geländesprungs von etwa 1,0 bis 1,5 m, d.h. der niedrigeren Geländehöhe	zur Kenntnis genommen bzw. nicht weiter berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	im Plangebiet gegenüber den Grundstücken der Bestandsbebauung in der Schützenstraße, ist die Höhenentwicklung zwischen Bestand und Planung als verträglich und angemessen zu bewerten.	
1.3 Gebäude entlang der Bahngleise „Kammgebäude“, Freiraumerweiterung Es wurde erfragt, ob die gezeigte Bebauung schon festgesetzt sei oder ob die Möglichkeit der Freiraumerweiterung besteht.	*Für die F-Planänderung und für den B-Plan: Keine Vergrößerung der Grünflächen, Größe der Grün- und Freiflächen wird als angemessen beurteilt* Das Bebauungs- und Nutzungskonzept wurde im Nachgang der öffentlichen Informationsveranstaltung weiterentwickelt. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Hinzu kommen noch ca. 6.000 m² für Kfz-freie Fuß- und Radwege (mit Gehrechten festgesetzte Flächen), Freiflächen um den Wasserturm (Gehrechte für die Allgemeinheit) und den Quartiersweg am Park, der primär als Fuß- und Radweg als Bestandteil der Parkanlage dient (keine individualer Kfz-Verkehr). Damit werden über 37% der Gesamtplangebietsgröße einer öffentlichen Nutzung auf Grün- und Freiflächen vorbehalten. Hinzu kommen noch die privaten Freiflächen und öffentlichen Verkehrsflächen als weitere Freiraumbestandteile. Im Zuge der Planung für das Quartier wird eine somit im Bestand brach liegende Fläche ohne Aufenthaltsqualität einer Aufwertung als öffentlichem Quartierspark zugeführt, welche künftig allen Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz-Süd zur Verfügung steht. Eine Freiraumerweiterung über das städtebauliche Konzept hinaus wäre wirtschaftlich nicht angemessen, da die Maßnahme für den Vorhabenträger wirtschaftlich zumutbar bleiben muss und die Stadt dringend neuen Wohnraum benötigt. Für die Wohnbauflächenentwicklung bieten sich insbesondere innerstädtische Konversionsflächen an, um den Verbrauch von Grün- und Freiflächen am Stadtrand zu verringern. Der Bebauungsplanentwurf setzt für das Teilgebiet MU (1), in dem das Kammgebäude vorgesehen ist, maximal fünf Vollgeschosse im westlichen Teil und maximal vier Vollgeschosse im östlichen Teil fest. Der aktuelle städtebauliche Masterplan stellt hier einen möglichen „kammformigen“ Baukörper dar, welcher innerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplanes möglich ist. Der Bebauungsplan	nicht berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	steckt den planungsrechtlichen Rahmen ab, innerhalb dessen auch andere Bauformen möglich wären.	
1.4 Denkmalschutz / Erhalt historischer Bausubstanz (Ringlokschuppen) Es wurde angeregt, die bestehende Bausubstanz, wie z.B. den Ringlokschuppen zu erhalten. Der Ringlokschuppen wird von der Nachbarschaft als prägendes Gebäude für das Gebiet wahrgenommen. Als Beispiel für eine gelungene Umnutzung wurde der Ringlokschuppen in Mühlheim an der Ruhr genannt.	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Wasserturm und Verladehallen werden erhalten, Ringlokschuppen wird aufgrund der Überformungen nicht als erhaltenswert beurteilt und passt nicht in das städtebauliche Konzept* Die Flächen und Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs wurden Anfang 2018 mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck begangen. Die untere Denkmalschutzbehörde hat bei der letzten Begehung erneut den Denkmalwert des Wasserturms festgestellt, sieht darüber hinaus aber keinen Anspruch auf Denkmalschutz für weitere Gebäude. Durch die diversen Umbauten in der Nutzungsphase der Bahn wurden viele Gebäude weitgehend überformt und in einem baufälligen und nicht mehr erhaltenswerten Zustand hinterlassen, so dass diese teilweise bereits abgerissen wurden. Eine Nachnutzung der Verladehalle ist Vorgabe bei Umsetzung der Variante 2 (vergleiche Aufstellungsbeschluss und Begründung zum Bebauungsplan). Der Bebauungsplanentwurf enthält Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie zur Gestaltung, die auf die Bestandssicherung der Güterhallen/Verladehallen abzielen.	teilweise berücksichtigt
1.5 Variantenbetrachtung Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurden die zwei Bebauungsvarianten erläutert. Es wurde erfragt, ob es für die erste Variante eine Realisierungsmöglichkeit gebe bzw. auf diese Variante zurückgegriffen würde, wenn die zweite Variante nicht wirtschaftlich umgesetzt werde könne.	*Frage zu den Varianten wird beantwortet, Variante 2 wird für die F-Planänderung und den B-Plan weiterverfolgt* Die erste Variante wurde explizit für den Fall erstellt, dass die Verladehalle wirtschaftlich nicht nachnutzbar ist. Der Vorhabenträger hat die Nachnutzung geprüft und sich zur Sanierung und Nachnutzung bekannt. Folglich wurde die zweite Variante im Verfahren weiterverfolgt. Diese wurde im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu einem städtebaulichen Masterplan weiterentwickelt, der das Grundgerüst für den Bebauungsplanentwurf darstellt.	zur Kenntnis genommen, Frage beantwortet
1.6 Erschließung, Fragen zum Carsharing und zum ÖPNV	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz.*	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Während der Informationsveranstaltung wurde das geplante Erschließungssystem erläutert und mit den Anwesenden diskutiert. Es wurde erfragt, wie die Erschließung grundsätzlich geplant ist und ob z.B. Carsharing Systeme oder eine Verbesserung des ÖPNV angedacht seien.	*Für den B-Plan: Erschließungsplanung wird über die Festsetzung der Straßenverkehrsflächen und der Geh- und Fahrrechte gesichert, Stellplatzanzahl und Tiefgaragen werden ebenfalls über Festsetzungen gesichert, Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch den städtebaulichen Vertrag gesichert* Die für den allgemeinen Verkehr befahrbare Straße Töpferweg wird in das Plangebiet bis zu den festgesetzten Tiefgarageneinfahrten der Teilgebiete WA (2) bis (4) des allgemeinen Wohngebietes verlängert. Somit wird der ruhende Verkehr der Wohnbebauung im Plangebiet verortet, während oberirdische Fahrzeugbewegungen weitgehend vermieden werden. Die innere Erschließung der Wohnbebauung erfolgt fußläufig bzw. mit dem Fahrrad. Diese wird als 4 m breiter Fuß- und Radweg (Planweg A) gestaltet, der von Müll-, Rettungs- und Umzugsfahrzeugen befahren sowie durch Hinzuziehen von 2,0 m breiten Streifen der privaten Vorgärten der Teilgebiete WA (2) bis (5) als Feuerwehraufstellfläche genutzt werden kann. Aufgrund dessen wird der Planweg als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersweg“ festgesetzt. Die zuvor genannten Einschränkungen zur Befahrung durch die Ver- und Entsorger, die Feuerwehr sowie die Anwohner zum Ein- und Auszug werden entsprechend über eine textliche Festsetzung geregelt. Der Planweg verläuft beginnend im Bereich der St.-Lorenz-Brücke an der Straße Am Güterbahnhof entlang der Wohnbebauung und knickt in gedachter nördlicher Verlängerung des Hanserings den Park querend zum Kammgebäude ab. Hier wird die Befahrbarkeit als Wegerecht auf privatem Grund hinter dem Kammgebäude weitergeführt und an die Verladestraße angeschlossen. Von diesem Erschließungsweg zweigen im Bereich der Wohnbebauung private Stichwege in die rückwärtigen Grundstücksbereiche ab, um die Erschließung, die Aufstellflächen der Feuerwehr und Rettungswege für diese rückwärtigen Gebäude sicherzustellen. Diese sind zudem mit einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit festgesetzt, um vielfältige Wegebeziehungen im Plangebiet zu ermöglichen. Eine (eingeschränkte) Befahrbarkeit des Planweges A (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) ist notwendig, um die Erschließung des neuen Wohnquartiers, in diesem Fall die Ver- und Entsorgung (z.B. Müllabfuhr) sowie Rettung, sicherzustellen. Im Ausnahmefall kann der Planweg A zudem für	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Umzüge der BewohnerInnen befahren werden. Um über die vorgesehenen Fahrten hinaus weitere Verkehrsbewegungen auszuschließen, wird dieser Fuß- und Radweg entsprechend abgepollert. In der Hauptsache dient der Planweg A dem Fuß- und Radverkehr, so dass ein direkter Bezug zur Parkanlage gegeben ist. Die privaten Stellplätze sollen in Tiefgaragen und die Besucherparkplätze entlang der Verladestraße hergestellt werden. Die bislang private Verladestraße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Sie verläuft von der Kreuzung der Straßen Beim Retteich und Hermann-Lange-Straße bis zu einem Wendehammer am geplanten Kammgebäude mit einem Durchmesser von 22 m, der für dreiachsige Müllfahrzeuge ausgelegt ist. Diese künftig öffentliche Verkehrsfläche dient der verkehrlichen Erschließung der eingeschränkten Gewerbegebiete und der Urbanen Gebiets sowie der öffentlichen und privaten Besucherstellplätze. Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der sozialen Infrastruktur aus. Neben dem Hauptbahnhof für den schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie. Vor allem diese zentrale Lage bietet Potential, viele wichtige Wege des Alltags auch ohne das (eigene) Auto zurücklegen zu können. Dadurch sind Voraussetzungen gegeben, Handlungsansätze nachhaltiger Mobilität im zukünftigen Quartier zu integrieren. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches mögliche Maßnahmen der Verkehrssteuerung und -optimierung untersucht. Ein Baustein dieses Konzeptes ist die Definition eines Standortes für mindestens zwei neue Carsharing Stellplätze.	
1.7 Stellplätze / Tiefgarage (Gestaltung, Stellplatzschlüssel) Es wurde erläutert, dass die geplanten Bauflächen großteils durch Tiefgaragen unterbaut werden sollen. Hierzu wurde erfragt, wie die Gestaltung der Tiefgarage aussehe und ob der	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Stellplatzanzahl und Tiefgaragenlagen werden über Festsetzungen gesichert, gebäudehöhen berücjksichtigen die*	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Höhenunterschied des Geländes berücksichtigt werde. Zudem wurde der geplante Stellplatzschlüssel erfragt.	*Tiefgaragenplanungen, Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch den städtebaulichen Vertrag gesichert* Das städtebauliche Funktions- und Nutzungskonzept sieht die Entwicklung eines autoarmen Quartiers vor, in dem die oberirdischen unbebauten Flächen vorwiegend der Grün- und Freiraumentwicklung zur Verfügung stehen sollen. Vor diesem Hintergrund und der guten Anbindung an den ÖPNV wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel festgesetzt, der bei Wohnungen mit einer Wohnfläche von bis 30 m² je 0,25 Stellplätze pro Wohneinheit, bei einer Wohnfläche bis 50 m² je 0,5 Stellplätze und bei einer Größe größer 50,1 m² je 0,7 Stellplätze vorsieht. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches sich u.a. mit den festgesetzten Stellplatzzahlen auseinandersetzt. Im Ergebnis wurde der gewählte Stellplatzschlüssel durch das Gutachten bestätigt und wird daher entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt. Der Höhenunterschied des Geländes hat Eingang in das Bebauungsplanverfahren gefunden und wird bei den Höhenfestsetzungen und der Ausführungsplanung berücksichtigt.	zur Kenntnis genommen bzw. im B-Plan berücksichtigt
1.8 Erschließung des Plangebietes über den Hansering Anwesende erkundigten sich nach den Eigentumsverhältnissen am Hansering und fragten, was geschehe, wenn keine Einigung zwischen Eigentümern und Vorhabenträger erzielt werde können und wo denn die durch die geplante Erschließung wegfallenden privaten Stellplatzflächen neu hergestellt werden.	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz.* *Für den B-Plan: Öffentliche Erschließung (als Tiefgaragenzufahrt und als Rad- und Fußweg zum Park) über den Hansering wünschenswert, jedoch aufgrund von Eigentumsverhältnissen nicht umsetzbar, alternativ im B-Plan ein Gehrecht vom Hansering in die Parkanlage festgesetzt* Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens haben Stadt und Vorhabenträger umfangreiche Gespräche mit der Eigentümergemeinschaft des Objektes Hansering geführt. Die Eigentümergemeinschaft hat einem Verkauf einer Teilfläche für die öffentliche Erschließung verbunden mit einem Umbau der Stellplatzanlage an schlussendlich nicht zugestimmt, so dass die Zuwegung entfallen musste. Aufgrund dessen wurde die Grundstücksfläche aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen. Die Stadt hat folgend zur Sicherstellung einer fußläufiger Anbindung des Hanseringes an die geplante Parkanlage eine Einigung mit der gegenüberliegenden Grundstückseigentümerin am Hansering erzielt. Hiermit kann zumindest eine wenngleich auch nicht	Im B-Plan über Gehrecht berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	mehr in der Achse und schmalere fußläufige Zuwegung am Hansering ermöglicht werden. Wenngleich diese sicherlich eine andere städtebauliche Qualität aufweisen wird, so konnte hierdurch diese wichtige Fußwegeverbindung gesichert werden. Die Hansestadt Lübeck wird die erforderlichen Vorgartenflächen erwerben und kann somit eine Verbindung schaffen. Der Bebauungsplan setzt die weiteren Wegeflächen innerhalb des Plangebietes als Gehrecht für die Allgemeinheit fest.	
1.9 Fuß- und Radwegeanbindung Ein Bürger regt an, einen Radweg von der Moislinger Allee bis zum Bahnhof sowie eine Wegeverbindung aus der Parkfläche zum Kimbernweg zu führen. Es wird angeregt diese Wegeverbindung weiter bis zur Kamelbrücke zu führen.	*Für die F-Planänderung: Im Geltungsbereich berücksichtigt, darüber hinaus Radweg bis zur Moislinger Allee langfristiges Ziel der Hansestadt Lübeck bei weiteren Planungen, jedoch derzeit aufgrund bahnrechtlich gewidmeter Flächen nicht umsetzbar* *Für den B-Plan: Im Geltungsbereich berücksichtigt, Umsetzung nach Abschluss der Baustelleneinrichtung für die Fehmarn-Belt-Querung möglich* Die Umsetzung des Hinweises zur Weiterentwicklung des Grünzugs wäre wünschenswert und ist weiterhin langfristiges Ziel. Derzeit wird diese Fläche jedoch noch durch die Deutsche Bahn AG für Bahnbetriebszwecke benötigt, so dass auch über die theoretische Einbeziehung in den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes hieraus keine Umsetzungsmöglichkeit geschaffen werden kann. Die Wegeverbindung zum Kimberweg wird im b-Plan festgesetzt. Es handelt sich um eine bedingte Festsetzung, da der Bereich zunächst noch von der DB AG für die Baustelleneinrichtung der Fehmarn-Belt-Querung benötigt wird. Nach Aufgabe der Baustelle kann die Stadt die Fläche von der DB AG erwerben und den Zugang in den Park anlegen.	teilweise berücksichtigt
1.10 Verkehrsaufkommen wird kritisch gesehen Ein Bürger äußert sich kritisch über das zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen.	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Verkehrstechnische Untersuchung hat die verkehrliche Abwickelbarkeit über das Straßennetz bestätigt, Umsetzung der Erschließungsplanung über die Festsetzung von Verkehrsflächen und Geh- bzw. Fahrrechten im B-Plan, Umsetzung des Mobilitätskonzeptes* Im weiteren Verfahren wurde in einer verkehrstechnische Untersuchung die aktuelle Verkehrssituation bewertet, die Mehrbelastung	berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	aufgrund der Planungen ermittelt sowie aufbauend auf diese Werte und unter Einbeziehung weiterer städtebaulicher Vorhaben in der Umgebung eine Bewertung der Knotenpunkte durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren eingeflossen und wurden entsprechend in der Begründung und im Umweltbericht eingearbeitet. Als Ergebnis der Untersuchung lässt sich festhalten, dass der Neuverkehr in Bezug auf die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit vom bestehenden Straßennetz regelhaft aufgenommen werden kann.	
1.11 Gestaltung der Freiflächen um den Wasserturm Ein Bürger fragt, wie die Flächen um den Wasserturm gestaltet werden und wer der Eigentümer sei. Zudem erkundigt er sich, welche Nutzungen dort vorgesehen seien.	*Für die F-Planänderung: Keine Relevanz* *Für den B-Plan: Keine unmittelbare Relevanz, Zugänglichkeit über Gehrecht gesichert, Nutzungsspektrum des Urbanen Gebiets für den Wasserturm, Gestaltung Bestandtteil der Ausführungsplanung* Zur Einfassung und künftigen Zugänglichkeit des Wasserturmes ist eine befestigte Wegeverbindung vorgesehen. Die detaillierte Ausgestaltung des Platzes am Wasserturm ist Gegenstand einer Ausführungsplanung. Für eine Nachnutzung des unter Denkmalschutz stehenden Wasserturms selbst sowie den räumlichen Kontext des Wasserturmes lässt die von der Bebauung frei zu haltende Fläche des Urbanen Gebiets (MU) ein vielfältiges Nutzungsspektrum wie gewerblicher, sozialer, kultureller oder sportlicher Nutzungen zu. Die Freifläche ist optisch Teil der Parkanlage. Durch Festsetzung eines öffentlichen Wegerechts ist das Queren und Betreten der Fläche für die Allgemeinheit erlaubt und gewünscht. Eine konkrete Nutzungsidee ist im Kontext mit der weiteren Konkretisierung der Nachnutzung der Verladehalle innerhalb des Urbanen Gebietes zu betrachten. Der Wasserturm befindet sich - wie auch die restlichen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes – im Eigentum des Vorhabenträgers.	zur Kenntnis genommen, Frage beantwortet
1.12 Größe und Gestaltung Freiraum / öffentliche Grünfläche Im Rahmen der Veranstaltung wurde die Gestaltung und Flächengröße der geplanten Parkanlage hinterfragt und diskutiert.	*F-Planänderung: Darstellung einer öffentlichen Grünfläche* *B-Plan: Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche* Das Bebauungs- und Nutzungskonzept wurde im Nachgang der öffentlichen Informationsveranstaltung weiterentwickelt. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden Hinzu	berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	kommen noch ca. 6.000 m² für Kfz-freie Fuß- und Radwege (mit Gehrechten festgesetzte Flächen), Freiflächen um den Wasserturm (Gehrechte für die Allgemeinheit) und den Quartiersweg am Park, der primär als Fuß- und Radweg als Bestandteil der Parkanlage dient (keine individualer Kfz-Verkehr). Damit werden über 37% der Gesamtplangebietsgröße einer öffentlichen Nutzung auf Grün- und Freiflächen vorbehalten. Hinzu kommen noch die privaten Freiflächen und öffentlichen Verkehrsflächen als weitere Freiraumbestandteile. Im Zuge der Planung für das Quartier wird eine somit im Bestand brach liegende Fläche ohne Aufenthaltsqualität einer Aufwertung als öffentlichem Quartierspark zugeführt, welche künftig allen Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz-Süd zur Verfügung steht. Eine Freiraumerweiterung über das städtebauliche Konzept hinaus wäre wirtschaftlich nicht angemessen, da die Maßnahme für den Vorhabenträger wirtschaftlich zumutbar bleiben muss und die Stadt dringend neuen Wohnraum benötigt. Für die Wohnbauflächenentwicklung bieten sich insbesondere innerstädtische Konversionsflächen an, um den Verbrauch von Grün- und Freiflächen am Stadtrand zu verringern. Die letztendliche Gestaltung der Parkanlage erfolgt als Gesamtkonzept durch ein Landschaftsarchitekturbüro. Die Planungsinhalte werden von der Hansestadt Lübeck gemeinsam mit dem Vorhabenträgerin vorgegeben. Die Ausbauplanung wird final mit den zuständigen Bereichen der Hansestadt Lübeck abgestimmt und über einen städtebaulichen Vertrag gesichert.	
1.13 Nachhaltigkeit Es wurde erfragt, ob Themen wie Dachbegrünung, Solaranlagen oder ähnliches in den Planungen Berücksichtigung finden.	*F-Planänderung: Keine Relevanz* *B-Plan: Dach- und Tiefgaragenbegrünungen sowie Anpflanzgebote festsetzen* Mit dem Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Begrünung sämtlicher Dächer und nicht überbauten Tiefgaragen getroffen. Die Entscheidung über eine Errichtung von Solaranlagen bleibt den jeweiligen Bauherren vorbehalten.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1.14 Gutachten Es wurde erfragt, ob Untersuchungen zu Themen wie Grundwasser, Altlasten und Schadstoffe gemacht wurden und wer die Kosten der Beseitigung der möglichen Altlasten zu tragen hat.	*F-Planänderung: Gutachten werden erstellt* *B-Plan: Gutachten werden erstellt* Zum Bebauungsplanverfahren wurden umfangreichen Fachgutachten u.a. auch zu Altlasten und zur Grundwasserbelastung erstellt. Aufbauend auf den Erkenntnissen wurde ein Sanierungsplan erarbeitet und mit den betroffenen Fachdienststellen abgestimmt. Die Ergebnisse der Fachgutachten und Abstimmungen haben Eingang in die Begründung und die Umweltprüfung zum Bebauungsplan gefunden. Die Kosten der Altlastensanierung werden durch die jeweiligen Flächeneigentümer getragen. An der Sanierung der im Bebauungsplan gekennzeichneten Kontaminationsflächen wird außerdem die Deutsche Bahn beteiligt. Weiterhin liegt die Verantwortlichkeit im Umgang mit schädlichen Grundwasserverunreinigungen aufgrund der im Rahmen der Bewuchskontrolle im Gleisbereich eingebrachten Herbizide bei der Deutschen Bahn AG.	Berücksichtigt und Frage beantwortet
1.15 Lärmschutz Es wurde hinterfragt, ob die bestehende Verladehalle als Lärmschutz dienen.	*F-Planänderung: Keine Relevanz* *B-Plan: Lärmschutzfestsetzungen* Die Verladehalle hat aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Höhe nur einen geringfügigen schallabschirmenden Effekt auf die südlich daran anschließenden Flächen. Zum Bebauungsplan wurde ein entsprechendes schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in der weiterführenden Planung berücksichtigt, insbesondere durch Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen sowie zur Grundrissgestaltung. Die Ausführungen zum Lärmimmissionsschutz haben Eingang in die Begründung und den Umweltbericht zum Bebauungsplan sowie zur 129. Änderung des Flächennutzungsplanes gefunden.	zur Kenntnis genommen
1.16 Zeitplan Ein Bürger erkundigt sich, wann mit dem Baubeginn zu rechnen sei.	*F-Planänderung: Keine Relevanz* *B-Plan: Keine Relevanz* Wenngleich sowohl die Hansestadt Lübeck als auch die Vorhabenträgerin an einer zügigen Entwicklung der Flächen interessiert sind, so sind zunächst das erforderlichen Planungsrechtlichen Grundlagen - sprich die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Auf-	zur Kenntnis genommen

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	stellung des Bebauungsplanes - erforderlich. Aufgrund der Komplexität dieser Bauleitplanverfahrens, insbesondere auch aufgrund der Nutzungshistorie des Ortes und der Lage entlang der Bahngleise, sind konkrete Aussagen zum Baubeginn erst im Fortgang der Bearbeitung möglich. Zwischenzeitlich wird ein Baubeginn im 3. Quartal 2021 angestrebt.	
Nr. 2 Einwender:in A (Schreiben vom 23.03.2018)		
Denkmalschutz für Ringlokschuppen Als Inhaberin einer Wohnung in St. Lorenz Süd interessiere ich mich für die Bebauungspläne des Güterbahnhofsgeländes und habe mich über den aktuellen Entwurf informiert. Neben den Verladehallen wird der alte Wasserturm erhalten, während der benachbarte Ringlokschuppen abgerissen werden soll. Nachdem vor einigen Jahren auf dem alten Schlachthof an der Schwartauer Allee, sowie aktuell auf der Wallhalbinsel durch gesetzliche Änderungen kurzfristig der Denkmalschutz deutlich erweitert wurde, möchte ich dies auch für den Ringlokschuppen in Lübeck anregen. Ich bitte um Prüfung, ob der Ringlokschuppen auf dem alten Güterbahnhofsgelände in St. Lorenz Süd nach aktuellen Richtlinien unter Denkmalschutz gestellt werden kann und sollte, um dies ggf. in der Bauplanung zu berücksichtigen.	*F-Planänderung: Keine nachrichtliche Übernahme des Ringlokschuppens als Denkmal* *B-Plan: Keine nachrichtliche Übernahme des Ringlokschuppens als Denkmal* Die Flächen und Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs wurden Anfang 2018 mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck begangen. Die untere Denkmalschutzbehörde hat bei der letzten Begehung erneut den Denkmalwert des Wasserturms festgestellt, sieht darüber hinaus aber keinen Anspruch auf Denkmalschutz für weitere Gebäude. Durch die diversen Umbauten in der Nutzungsphase der Bahn wurde dieser weitgehend überformt und in einem baufälligen und nicht mehr erhaltenswerten Zustand hinterlassen, so dass dieser bereits abgerissen wurde. Eine Nachnutzung der Verladehalle wird angestrebt. Der Bebauungsplanentwurf enthält Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie zur Gestaltung, die auf die Bestandssicherung der Güterhallen abzielen.	nicht berücksichtigt
Nr. 3 Einwender:in B (Schreiben vom 23.03.2018)		
3-1 Höhe und Ausdehnung der geplanten Gebäude werden kritisiert	*F-Planänderung: Maß der baulichen Nutzung nicht Gegenstand der F-Planänderung, keine Relevanz* *B-Plan: Gebäudehöhen und Gebäudeausdehnungen werden als angemessen beurteilt, keine Baumassenreduzierung*	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ich bin Eigentümer der Liegenschaft Hansestraße Nr. [redacted] und werde somit als indirekter Anrainer von der Konzeptionierung des Planungsraums tangiert. Da ich mit meiner Familie (Frau und zwei Kinder 1J. und 3J.) erst seit ca. einem Jahr in diesem Stadtteil wohne, bin ich an der weiteren Zukunft sowie der Entwicklung von St. Lorenz Süd interessiert. Am 20.03.2018 habe ich deshalb die von der Stadt organisierte Veranstaltung in der Aula des CJBG verfolgt und mir die beiden Bebauungskonzepte angehört. Grundlegend empfinde ich das Bebauungskonzept beider Varianten als zu massiv. Grade in der Variante des Konzepts Nr. 2 (geschwungene Wohnbebauung) mit tlw. bis zu 5 Stockwerken (20 m First Oberkante) geht m.E. nach die Bebauung des alten Viertels in der Schützenstraße, Hansestraße unter und wirkt damit nahezu kleinwüchsig. Bitte vergleichen Sie dazu die Bebauungssituation am Ende der Schützenstraße / Hermann-Lange-Straße. Überträgt man diese Bebauung auf die aktuelle Planung, kann man sich ungefähr vorstellen, wie massiv die neuen Gebäude die zukünftige Ansicht dann prägen wird. Leider lag zur Präsentation am 20.03.2018 kein Schnitt / keine Schnitte durch das Areal vor, sodass sich hier Aussagen noch geprüft werden müssen.	Der zukünftige Bebauungsplan sieht einen bis zu fünfgeschossigen Baukörper an den Bahngleisen und einen fünfgeschossigen Hochpunkt zzgl. eines Staffelgeschosses als Kopfbau der ehemaligen Güterhallen in der Nähe zur St. Lorenz-Brücke vor. Die beiden Hochpunkte werden somit mit einem gewissen Abstand zur bestehenden Wohnbebauung realisiert. Für die Grundstücke, die an die rückwärtigen Bereiche der Schützenstraße grenzen, ist eine Höhenabstufung vorgesehen. So sind im Südwesten zur öffentlichen Parkanlage vier Vollgeschosse zzgl. eines Staffelgeschosses geplant, welche in nordöstlicher Richtung zur St. Lorenz-Brücke auf zwei Vollgeschosse zzgl. eines Staffelgeschosses werden. Im rückwärtigen Grundstücksbereich, der zur Bestandsbebauung an der Schützenstraße grenzt, sind zwei- bis dreigeschossige Gebäude zzgl. eines Staffelgeschosses geplant. Die Firsthöhe der Bebauung der Schützenstraße beträgt im Mittel rund 25 m über Normalhöhennull (ü.NHN), was bei einer mittleren Geländehöhe von ca. 9 m ü.NHN einer Firsthöhe von etwa 16 m über Gelände entspricht. An der Kreuzung Töpferweg / Schützenstraße weist die Eckbebauung eine Firsthöhe von knapp 29 m ü.NHN auf, was einer Firsthöhe von etwa 21 m über Gelände entspricht. Für die geplanten Wohnbauten wird entlang der Erschließung eine maximale Firsthöhe von 22,5 m bzw. für die zwei südlichen Gebäude 25,5 m ü.NHN festgesetzt, was bei einer mittleren geplanten Geländehöhe von 8,2 m ü.NHN (Planweg A) einer Firsthöhe von ca. 14,3 m bzw. 17,3 m über Gelände entspricht; die rückwärtigen Gebäude sind mit 19,5 m ü.NHN geplant. Unter Berücksichtigung des Geländesprungs von etwa 1,0 bis 1,5 m, d.h. der niedrigeren Geländehöhe im Plangebiet gegenüber den Grundstücken der Bestandsbebauung in der Schützenstraße, ist die Höhenentwicklung zwischen Bestand und Planung als verträglich und angemessen zu bewerten.	nicht berücksichtigt
3.2 Verkehrsbelastung Ich wohne wie bereits erwähnt in der Hansestraße. Ich arbeite im Schützenhof und meine Kinder gehen in der Stadtfreiheit in den Kindergarten. Ich fahre deshalb jeden Tag mehrfach, sozusagen über das geplante Areal hinweg (St. Lorenz-Brücke). Und muss täglich feststellen, dass die Knotenpunkte Han-	*F-Planänderung: Keine Relevanz* *B-Plan: Verkehrsgutachten erstellt, Verkehrsflächen festgesetzt, Mobilitätskonzept erstellt, verkehrstechnische Leistungsfähigkeit gegeben* Im weiteren Verfahren wurde in einer verkehrstechnischen Untersuchung die aktuelle Verkehrssituation bewertet, die Mehrbelastung aufgrund der Planungen ermittelt sowie aufbauend auf diese	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
sestraße / Meierstraße, Meierstraße/ Schützenstraße, Wisbystraße bis zum Ziegelteller durch MIV verstopft bzw. stark rückgestaut sind. Dies betrifft primär die Rush-Hour und wird sich jedoch m.E. nach auch durch den Um-/Neu-/ Ausbau der Bahnhofsbrücke noch weiter verstärken und auch in bislang eher "verkehrsärmere" Zeiten verschieben. Die Verkehrsinfrastruktur ist deshalb gefühlt, nicht auf den aktuellen Verkehr dimensioniert. Weshalb entweder eine Verringerung des aktuellen Verkehrs durch das Viertel hindurch oder die Verkehrsinfrastruktur dem Verkehr angepasst werden muss. Alles so lassen und das Verkehrsaufkommen durch künstliche Nachverdichtung der Wohnbebauung erhöhen kann nicht zielführend sein. Eine Auskunft über die Auslastung der Knotenpunkte nicht nur direkt an den neuen Quartiersgrenzen ist deshalb unumgänglich, um das Konzept zu bewerten. Grundsätzlich stehen dem Stadtteil St. Lorenz Süd mit der St-Lorenz- Brücke, der Moislinger Allee in Richtung Buntekuh und dem Lindenteller sowie derzeitig eingeschränkt die Possehlbrücke nur wenige Ausfahrtsmöglichkeiten für den MIV zur Verfügung.	Werte und unter Einbeziehung weiterer städtebaulicher Vorhaben in der Umgebung eine Bewertung der Knotenpunkte durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren eingeflossen und wurden entsprechend in der Begründung und im Umweltbericht eingearbeitet. Als Ergebnis der Untersuchung lässt sich festhalten, dass der Neuverkehr in Bezug auf die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit vom bestehenden Straßennetz regelhaft aufgenommen werden kann.	
3.3 Mehr Grünfläche, Wohnungsbau verringern Zum Abschluss möchte ich die Politik bitten, für mehr Grün zu sorgen und den Anteil am Wohnungsbau zu verringern. Eine schöne Parkanlage zum Spazieren, Sport treiben und für die Kinder/Jugendlichen wäre schön. Kindergärten/KiTa o.dgl. wären sowieso nötig um den Bedarf an Plätzen zu sichern. An der Falkenwiese hat man es mit finanziellen Landesmitteln doch auch vor, eine "Grüne-Sport-Oase" zu schaffen. Das könnte doch auch für das evtl. neue Quartier versucht werden zu integrieren.	*F-Planänderung: Grünflächendarstellung ausreichend, keine Vergrößerung vornehmen* *B-Plan: Festsetzungen zu Grün- und Freiflächen, Größe der Grün- und Freiflächen wird als angemessen beurteilt* Das Bebauungs- und Nutzungskonzept wurde im Nachgang der öffentlichen Informationsveranstaltung feinjustiert. Das Plangebiet umfasst ca. 8,4 ha, von denen im Bebauungsplanentwurf ca. 25.840 m² als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. Hinzu kommen noch ca. 6.000 für Kfz-freie Fuß- und Radwege (mit Gehrechten festgesetzte Flächen), Freiflächen um den Wasserturm (Gehrechte für die Allgemeingeit) und den Quartiersweg am Park, der primär als Fuß- und Radweg als Bestandteil der Parkanlage dient (keine individualer Kfz-Verkehr). Damit werden über 37% der Gesamtplangebietsgröße einer öffentlichen Nutzung auf Grün- und	nicht berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Freiflächen vorbehalten. Hinzu kommen noch die privaten Freiflächen und öffentlichen Verkehrsflächen als weitere Freiraumbestandteile. Im Zuge der Planung für das Quartier wird eine somit im Bestand brach liegende Fläche ohne Aufenthaltsqualität einer Aufwertung als öffentlichem Quartierspark zugeführt, welche künftig allen Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz-Süd zur Verfügung steht. Die letztendliche Gestaltung der Parkanlage erfolgt als Gesamtkonzept durch ein Landschaftsarchitekturbüro. Die Planungsinhalte werden von der Hansestadt Lübeck gemeinsam mit dem Vorhabenträgerin vorgegeben. Die Ausbauplanung wird final mit den zuständigen Bereichen der Hansestadt Lübeck abgestimmt und über einen städtebaulichen Vertrag gesichert. Eine Verringerung der Bauflächen bzw. der BGF zu Gunsten von mehr Grünflächen erfolgt nicht, da die Maßnahme für den Vorhabenträger wirtschaftlich zumutbar bleiben muss und die Stadt dringend neuen Wohnraum benötigt. Für die Wohnbauflächenentwicklung bieten sich insbesondere innerstädtische Konversionsflächen an, um den Verbrauch von Grün- und Freiflächen am Stadtrand zu verringern. Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs hat der Vorhabenträger mit dem Ziel einer baulich-/freiraumplanerischen Entwicklung erworben. Diese Zielsetzung deckt sich mit den städtebaulich/freiraumplanerischen Vorgaben der Hansestadt Lübeck. Die Sicherung der Herstellung der geplanten öffentlichen Grünfläche erfolgt über einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 Baugesetzbuch (BauGB) durch die Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin wird zudem eine Kindertagesstätte für die durch das Plangebiet ausgelösten Bedarfe realisieren. In § 11 BauGB ist definiert, dass sich die über einen städtebaulichen Vertrag vereinbarten Leistungen den gesamten Umständen nach angemessen sein müssen. Das heißt, der Vorhabenträgerin dürfen keine unangemessen, der Entwicklung des Plangebietes nicht zuordenbaren Leistungen vereinbart werden. Eine weitere Ausweitung der geplanten Grünfläche müsste daher durch die Hansestadt Lübeck finanziert werden.	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4 Einwender:in C (Schreiben vom 26.03.2018)		
Überplanung der privaten Grundstücksflächen durch eine öffentliche Grünfläche wird kritisiert, Baurechte für Grundstücke zwischen der St. Lorenz-Brücke und der Straße Beim Retteich gefordert Mit der beigefügten Vollmacht zeige ich an, dass ich die [redacted] anwaltlich in dem 129. Flächennutzungsplanänderungsverfahren sowie in dem oben genannten Bebauungsplanverfahren vertrete. Namens und in Vollmacht der [redacted] mache ich im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 Abs. 1 BauGB folgende Einwendungen gegen den Entwurf der 129. Änderung des Flächennutzungsplans sowie gegen den Bebauungsplanentwurf 03.50.00 St. Lorenz Brücke –soweit bereits vorhanden- geltend: 1. Die [redacted] lehnt als Eigentümerin von Grundstücken im Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplans die geplante Darstellung einer Grünfläche auf ihren Grundstücken im Flächennutzungsplan ab. Sie fordert stattdessen die Darstellung einer gemischten Baufläche im Sinne von § 1 Nr. 2 BauNVO auf ihren Grundstücken. 2. Die [redacted] lehnt als Eigentümerin von Grundstücken im Geltungsbereich des Bebauungsplans 03.50.00 die geplante Festsetzung eines Baugebiets mit einer nur im Zusammenhang mit fremden Grundstücken realisierbaren Bebauung gemäß dem Bebauungskonzept 1 ("Variante 0") wie auch die geplante Festsetzung einer Grünfläche gemäß Bebauungskonzept 2 im Bebauungsplan ab. Sie fordert stattdessen die Festsetzung eines Mischgebiets im Sinne von § 6 BauNVO oder eines urbanen Gebiets im Sinne von § 6a BauGB auf ihren Grundstücken, wobei beide möglichen Baugebiete eine auf ihren Grundstücken eigenständig realisierbare Bebauung zulassen müssen. Begründung:	*F-Planänderung: Darstellung als gemischte Baufläche* *B-Plan: Planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Nutzung, Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche für Stellplätze* Zwischenzeitlich wurde der Entwurf des Bebauungsplanes weiterentwickelt und konkretisiert. Die von der Einwender:in benannten Flächen werden unter Berücksichtigung der Stellungnahme nicht weiter durch Grünflächen überplant. Das Grundstück der Einwender:in wird entsprechend der bestehenden Nutzung festgesetzt. Es kann somit auch weiterhin durch eine privatbewirtschaftete gewerbliche Stellplatzanlage genutzt werden. Die gewünschte hochbauliche Entwicklung der Fläche widerspricht den städtebaulichen Zielen der Hansestadt Lübeck. Wie die Einwender:in richtig darstellt, hat der Grundstückseigentümer *„ein erhöhtes Interesse an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes“*. Entgegen dem Vorentwurf des Bebauungsplanes wurde der Entwurf für das Grundstück überarbeitet und setzt für das betreffende Grundstück die vorhandene Nutzung als zulässige Nutzung fest, so dass hieraus die Beibehaltung des bisherigen Zustandes gesichert ist. Es ist daher keine Benachteiligung und kein Planungsschaden für den Grundstückseigentümer abzuleiten. Der private Belang der [redacted] wird im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB in die planerische Abwägung der Bauleitplanverfahren eingestellt.	teilweise berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
1. Die [redacted] ist Eigentümerin der Grundstücke zwischen der St. Lorenz-Brücke und der Straße Beim Retteich in Lübeck (Gemeinde Lübeck, Gemarkung St. Lorenz, Flur 15, Flurstücke 1380, 1381, 1382, 1383, 1384, 1385, 1388 und 1389). Die Grundstücke Flurstücke 1380, 1381, 1383 und 1385 wurden durch Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamts (Außenstelle Hamburg/Schwerin) vom 8. Januar 2016 (VMS-Nr. 3337515) von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die [redacted] plant auf dem Flurstück 1385 die Errichtung eines Hotels. Das Flurstück 1385 befindet sich nach dem Bebauungskonzept 1 wohl noch vollständig im geplanten Geltungsbereich des Bebauungsplans, nach dem Bebauungskonzept 2 offenbar nur teilweise. Nach dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan liegt das Flurstück 1385 nur teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans, aber nicht mit seinen Teilflächen für den geplanten Hotelbau. Ein Entwurf einer Planzeichnung war nicht Gegenstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Der genaue Geltungsbereich des Bebauungsplans ergibt sich aus den ausliegenden Unterlagen der Stadt nicht exakt und widerspruchsfrei. 2. Die [redacted] wendet sich gegen die geplante Darstellung einer Grünfläche im Flächennutzungsplan wie auch gegen die geplante Festsetzung einer Grünfläche und einer Erschließungsstraße nach dem Bebauungskonzept 2 im Bebauungsplanentwurf. Die [redacted] ist an einer Bebauung ihrer Grundstücke mit einer gemischten Nutzung von Wohnen und Gewerbe interessiert und plant eine solche Bebauung. Dieses Interesse an einer Bebauung ist als privater Belang im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB in die planerische Abwägung des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens wie auch des Bebauungsplanverfahrens einzustellen. Ein solches Bebauungsinteresse der [redacted] auf ihren Grundstücken ist auch planerisch und planungsrechtlich begründet. Die Grundstücke liegen im innerstädtischen Bereich zentral in Nähe des Hauptbahnhofs und können insbesondere nach der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 34 BauGB bebaut		

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
werden (siehe hierzu noch näher nachfolgend Punkt 4.). Daher liegt es im gerechtfertigten Interesse eines Grundstückseigentümers, diese Grundstücke auch weiterhin bebauen zu dürfen. Eine neue Bebauungsplanung darf diese bestehenden Baurechte nicht entziehen. Die Hansestadt Lübeck wird diese privaten Belange in der planerischen Abwägung beider Verfahren auch nicht ohne weiteres zugunsten entgegenstehender Darstellungen oder Festsetzungen wegwägen können. Die Stadt wird sich als Plangeberin vielmehr von den Maßstäben der Rechtsprechung zur Abwägung privater Bauinteressen leiten lassen müssen. So betont die Rechtsprechung immer wieder, dass der Schutz des Eigentums nach Art. 14 GG und die damit zusammenhängenden Interessen des Eigentümers an einer Bebauung seines Grundeigentums in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen gehören. Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu aus: "Das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum gehört im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung selbstverständlich und in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (...)." BVerwG, Urteil vom 21. März 2002, Az. 4 C 14/00, Rn. 14, vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13. März 2017, Az. 4 BN 25/16, Rn. 5 Dabei ist in der Abwägung ebenfalls zu berücksichtigen, dass der Grundstückseigentümer nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein erhöhtes Interesse an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes hat. BVerfG, Beschluss vom 19. Dezember 2002, Az. 1 BvR 1402/01, Rn. 21; Gierke, in: Brügelmann, BauGB, § 1, Rn. 1537		
<u>Überplanung der privaten Grundstücksflächen durch eine öffentliche Grünfläche wird kritisiert</u> 3. Soweit die Stadt auf den Grundstücken der [redacted] mit der 129. Änderung des Flächennutzungsplans eine Grünfläche darstellen und mit dem Bebauungskonzept 2 ebenfalls eine Grünfläche im Bebauungsplan festsetzen will, andere Eigentümer aber	*<u>F-Planänderung: Darstellung als gemischte Baufläche</u>* *<u>B-Plan: Planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Nutzung, Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche für Stellplätze</u>*	zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
mit Baurechten ausstatten will, würde sie im Rahmen der planerischen Abwägung zudem gegen den Planungsgrundsatz der Gleichbehandlung bzw. gegen den Grundsatz der Lastengleichheit verstoßen. Nach der Rechtsprechung gilt zum Grundsatz der Lastengleichheit Folgendes: "Der Grundsatz der Lastengleichheit ist Ausfluss des Art. 3 GG und verlangt, dass die von der Planung betroffenen privaten Belange nicht ohne sachliche Rechtfertigung ungleich behandelt werden. Für eine Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Grundstückseigentümer bedarf es somit einer Rechtfertigung durch hinreichend gewichtige städtebauliche Gründe." VGH Mannheim, Urteil vom 30. September 2015, AZ.3 S 160/15, Rn. 38; vgl. hierzu auch BVerfG, Beschluss vom 19. Dezember 2002, Az. 1 BvR 1402/01, Rn. 21 Ferner gilt nach der Rechtsprechung, dass der Plangeber bei der Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum für eine öffentliche Zweckbestimmung vor allem prüfen muss, ob es nicht ein milderes Mittel gibt, das zur Zweckerreichung gleich geeignet ist, den Eigentümer aber weniger belastet. Die planende Stadt muss daher stets untersuchen, "ob dafür im Rahmen der planerischen Konzeption gleich geeignete Grundstücke der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen (...). Die städtebaulich beachtlichen Belange müssen umso gewichtiger sein, je stärker die Festsetzungen eines Bebauungsplans die Privatnützlichkeit der betroffenen Grundstücke beschränken oder gar ausschließen (...)." OVG Magdeburg, Urteil vom 18. Mai 2016, Az. 2 K 116/14, Rn. 45; so auch BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2002, Az. 4 CN 6/01, Rn. 13 Vorliegend plant die Stadt Lübeck die Ausweisung von großzügigen Baurechten im Bereich des früheren Güterbahnhofs. Mit Ausnahme der Variante D sollen die Flächen der [redacted] offenbar der Versorgung der zukünftigen Baugebiete mit Erholungsflächen dienen. Die [redacted] soll damit ausschließlich und ohne Ausgleich die Gemeinbedarfslasten zu Gunsten anderer Eigentümer tragen, für die der Bebauungsplan erstmals neue Baurechte ausweisen will.	Der Bebauungsplanentwurf wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Die Darstellung bzw. Festsetzung einer Grünfläche ist zugunsten der Darstellung einer gemischten Baufläche bzw. der Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebiets gewichen. Die Ausführungen unter Punkt 3 der Stellungnahme der Einwender:in werden daher zur Kenntnis genommen.	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Für ein solches planerisches Vorgehen ist keine sachliche Rechtfertigung erkennbar. Es gibt schlichtweg keine Erklärung, weshalb der [redacted] bestehende Baurechte vollständig entzogen werden sollen, während den Eigentümern im Bereich des früheren Güterbahnhofs im Außenbereich erstmals Baurechte zugestanden werden sollen. Es ist nicht gerechtfertigt und aus den Planunterlagen auch nicht ersichtlich, weshalb der [redacted] ein solches Sonderopfer abverlangt werden soll. Eine planerische Rechtfertigung wird sich auch nicht im weiteren Verfahren finden lassen. Denn die Erholungsbedürfnisse der zukünftigen Bevölkerung in den neuen Baugebieten werden schon durch die Ausweisung von Grünflächen in eben jenen Baugebieten befriedigt. Die öffentlichen Belange zu Gunsten der Erholungsbedürfnisse werden damit bereits erfüllt, so dass ein Zugriff auf die Grundstücke der [redacted] nicht erforderlich und deshalb auch nicht gerechtfertigt ist. Unabhängig davon können die Flächen der [redacted] den Erholungsbedürfnissen der Anwohner und sonstigen Bevölkerung nur sehr schwer gerecht werden. Denn diese Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und der Bahnstrecke, so dass die hiervon ausgehenden Immissionen die Erholung der Bevölkerung auf einer solchen Grünfläche kaum zulassen werden. Folglich können sich die öffentlichen Belange der Erholung der Bevölkerung im Rahmen der planerischen Abwägung auch nicht gegen die privaten Belange der [redacted] durchsetzen. Zudem hat die Stadt auch nicht geprüft, ob nicht eigene Flächen für die Erholungsbedürfnisse eingesetzt werden können. In den Planunterlagen findet sich hierzu nichts.		
<u>Planentschädigungsansprüche/ Planungsrechtliche Beurteilung des Grundstückes, Baurecht nach § 34 BauGB</u> 4. Darüber hinaus wird die Stadt in ihrer planerischen Abwägung berücksichtigen müssen, dass sie sich bei einer Ausweisung von Grünflächen auf den Grundstücken der [redacted] und der damit verbundenen vollständigen Entziehung von Baurechten massiven PIanentschädigungsansprüchen aussetzt. Planentschädigungsansprüche sind in der planerischen Abwägung der	*<u>F-Planänderung: Darstellung als gemischte Baufläche</u>* *<u>B-Plan: Planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Nutzung, Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche für Stellplätze, keine Schaffung von Baurechten für zusätzliche Gebäude, keine Planentschädigungsansprüche, da bestehende Nutzung nicht eingeschränkt wird und Baurechte nach § 34 BauGB nicht bestehen,</u>*	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
privaten Belange stets zu berücksichtigen und gegen andere Belange abzuwägen. Vgl. Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 1, Rn. 195 Vorliegend macht die [redacted] geltend, dass sie einen umfassenden Planentschädigungsanspruch nach § 42 Abs. 2 BauGB wegen Aufhebung der zulässigen Nutzung hätte, sollte die Stadt Lübeck die Grundstücke tatsächlich als Grünflächen ausweisen und das bestehende Baurecht entziehen. So hat die [redacted] derzeit auf ihren Flächen ein Baurecht nach § 34 Abs. 1 BauGB. Die Flächen liegen im zentralen Innenstadtbereich entlang des Lübecker Hauptbahnhofs und nehmen ohne Zweifel am Bebauungszusammenhang teil. Der Hauptbahnhof ist in Betrieb. Unmittelbar südlich angrenzend befinden sich die versiegelten und teilweise bebauten Flächen der [redacted]. Der Bebauungszusammenhang wird Richtung Süden wiederum durch Gewerbe und Wohnbebauung entlang der Schützenstraße fortgesetzt. Mit Blick auf die Bahnhofsnutzung und die umliegende Bebauung erscheint die Nutzung auf den Flächen der [redacted] den Charakter einer Gemengelage zu haben, so dass gewerbliche Nutzungen als auch Wohnnutzungen zulässig sind. Dieses Baurecht nach § 34 Abs. 1 BauGB wäre nach § 42 Abs. 2 BauGB umfassend zu entschädigen. Die hierfür maßgebliche Sieben-Jahres-Frist ab Entstehen der zulässigen Nutzung ist vorliegend noch nicht abgelaufen. Denn das Baurecht nach § 34 Abs. 1 BauGB ist hier erst mit der Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken durch Bescheid vom 8. Januar 2016 entstanden. In diesem Zusammenhang ist anerkannt, dass die Frist des § 42 Abs. 2 BauGB erst läuft, wenn sonstige öffentlich-rechtliche Gründe entfallen, die der nach Planungsrecht zulässigen Nutzung entgegenstehen, wie sie sich etwa aus dem Fachplanungsrecht ergeben. Runkel, in: ErnstlZinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 42, Rn. 47 Die Sieben-Jahres-Frist des § 42 Abs. 2 BauGB ist vorliegend somit noch nicht abgelaufen, mit der Folge, dass bei einer Weiterverfolgung des Bebauungsplanentwurfs eine Planentschädigung für den Entzug des Baurechts nach § 34 Abs. 1 BauGB	*derzeit planungsrechtliche Beurteilung der betroffenen Grundstücke als Außenbereich nach § 35 BauGB ohne zusätzliche Baurechte* Zur Beurteilung der durch die Einwender:in benannten Planentschädigungsansprüche ist zunächst der aktuelle planungsrechtliche Rahmen darzulegen - sprich der planungsrechtliche Situation ohne den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan. Zunächst befindet sich das in Rede stehende Grundstück der [redacted] innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 03.60.00 aus dem Jahre 1990, welcher aufgrund des seinerzeitigen Status als für Eisenbahnzwecke gewidmete Fläche für das betreffende Grundstück weder Festsetzungen zur Art noch zum Maß der baulichen Nutzung trifft. Entscheidend für die Frage, wie das Grundstück planungsrechtlich demnach zu beurteilen ist, bezieht sich somit auf die Aufnahme, inwieweit es sich innerhalb eines Bebauungszusammenhanges im Sinne von § 34 BauGB befindet und deshalb dem Innenbereich zuzurechnen ist. Gemäß ständiger Rechtsprechung ist ausschlaggebend für das Bestehen eines Bebauungszusammenhangs i. S. v. § 34 BauGB, inwieweit die aufeinander folgende Bebauung trotz etwa vorhandener Baulücken nach der Verkehrsauffassung den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelt und inwieweit die zur Bebauung vorgesehene Fläche (noch) diesem Zusammenhang angehört (vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2015 - 4 C 5.14). Ein Grundstück liegt im Rechtssinne nicht schon deshalb innerhalb eines Bebauungszusammenhanges, weil es von Bebauung umgeben ist. Erforderlich ist vielmehr weiter, dass das Grundstück selbst einen Teil des Zusammenhangs bildet, selbst also an dem Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit teilnimmt. Mit den Merkmalen Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass das unbebaute Grundstück gedanklich übersprungen werden kann, weil es ein verbindendes Element gibt, nämlich die Verkehrsanschauung, die das unbebaute Grundstück als eine sich zur Bebauung anbietende Lücke	nicht berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zu leisten wäre. Ausgehend von den gegenwärtigen Verkehrswerten wird sich dieser Planentschädigungsanspruch auf mindestens 2,8 Mio. Euro für die von Bahnbetriebszwecken freigestellten Grundstücke belaufen, wobei sich dieser Betrag ggfls. noch erhöhen kann, sollten die übrigen Flächen infolge eines zukünftigen Entfalls der Bahnbetriebsnotwendigkeit noch freigestellt werden.	erscheinen lässt (Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. September 1986 - 4 C 15.84). Hierüber ist nicht nach geographisch-mathematischen Maßstäben, sondern aufgrund einer umfassenden Bewertung des im Einzelfall vorliegenden konkreten Sachverhalts zu entscheiden. Grundlage und Ausgangspunkt dieser bewertenden Beurteilung sind die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten, also insbesondere die vorhandenen baulichen Anlagen, sowie darüber hinaus auch andere topographische Verhältnisse und Straßen. Zu berücksichtigen sind indes nur äußerlich erkennbare Umstände, d. h. mit dem Auge wahrnehmbare Gegebenheiten der vorhandenen Bebauung und der übrigen Geländeverhältnisse; denn bei der Grenzziehung zwischen Innen- und Außenbereich geht es darum, inwieweit ein Grundstück zur Bebauung ansteht und sich aus dem tatsächlich vorhandenen Bestand ein hinreichend verlässlicher Maßstab für die Zulassung weiterer Bebauung nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche gewinnen lässt. Die bewertende Betrachtung der konkreten tatsächlichen Verhältnisse kann sich angesichts dieser vom Gesetzgeber vorgegebenen Kriterien nur nach optisch wahrnehmbaren Merkmalen richten. Das Grundstück befindet sich nördlich der Straße „Am Güterbahnhof“ bzw. „Beim Retteich“ und soll von eben diesem Straßenzug erschlossen werden. Die Straße „Am Güterbahnhof“ weißt im südöstlichen Bereich eine einseitige, straßenbegleitende Wohnbebauung auf. Im weiteren Verlauf der Straße – beginnend gegenüber dem geplanten Teilbereich GEe (2) des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes – befindet sich eine kleinteiligere Bebauung zumeist durch Nebengebäude, welche der Hauptnutzung an der Schützenstraße zugeordnet sind. Der gesamte Straßenzug „Am Güterbahnhof“ mit seiner östlichen Weiterführung durch die Straße „Am Retteich“ ist ausschließlich einseitig bebaut. Zu beachten ist, dass genehmigte, aber noch nicht errichtete Bauvorhaben für die Ausdehnung der zusammenhängenden Bebauung ohne Bedeutung sind. Westlich des Grundstückes befindet sich die St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“), welche durch ihre Hochlage eine klare Zäsur darstellt und somit bei der	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Definition des Bebauungszusammenhanges die weiteren Flächen westlich der Brücke abgrenzt. Westlich der Brücke befinden sich die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, welcher nach erfolgter Aufgabe seiner Nutzung zwischenzeitlich nicht weiter am Zusammenhang der Bebauung teilnimmt und somit ebenfalls im Außenbereich gemäß § 35 BauGB zuzuordnen ist. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass einer einseitig angebauten Straße in der Regel trennende Wirkung in Bezug auf die Zugehörigkeit der auf der unbebauten Seite liegenden Grundstücke zum Bebauungszusammenhang zukommt. Ein – ausnahmsweise mögliches – „Überspringen“ des Bebauungszusammenhangs auf die andere Straßenseite erfordert besondere Anknüpfungspunkte, die eine andere Beurteilung rechtfertigen. In der Örtlichkeit sind hingegen keine solchen Anknüpfungspunkte gegeben. Bei der Beurteilung der Zugehörigkeit des Grundstückes zu einem angrenzenden Bebauungszusammenhang können die Parkplätze mit offenen Kraftfahrzeugstellplätzen nicht als maßstabbildende Bebauung berücksichtigt werden. Einen Bebauungszusammenhang selbst herstellen oder zu seiner Entwicklung beitragen können nur Bauwerke, die optisch wahrnehmbar sind und ein gewisses Gewicht haben, so dass sie geeignet sind, ein Gebiet als einen Ortsteil mit bestimmtem Charakter mitzuprägen (vgl. BVerwG, B.v. 16.7.2018 - 4 B 51.17). Daran fehlt es regelmäßig bei einem befestigten Stellplatz (vgl. BVerwG, U.v. 10.7.2000 - 4 B 39.00). Stellplätze sind keine Bauten, die einen Bebauungszusammenhang begründen oder an seiner Entstehung mitwirken können, weil sie sich dem Beobachter bei einer optischen Bewertung eher als unbebaut darstellen und keine maßstabbildende Kraft haben (vgl. BVerwG, U.v. 19.4.2012 - 4 C 10.11.). Nördlich angrenzend an das Grundstück der Einwender:in befindet sich ein Heizhaus, welches der Bahnnutzung zugeordnet ist. Nach gängiger Rechtsprechung sind ehemalig gewidmete Gebäude/ Nutzungen („eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung“) nicht zu einer Beurteilung nach § 34 BauGB heranzuziehen. Entsprechend sind auch die dem Bahnhof zugeordneten Bahnsteige sowie das eigent-	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	liche Bahnhofsgebäude nicht in eine solche Betrachtung heranzuziehen sondern sind als Bestandteil der Bahnanlage und somit städtebaulich strukturell den Betriebsanlagen der Bahn zuzuordnen. Auch unabhängig dieser Privilegierung der Bahnbetriebsgebäude vermögen die Grundstücksflächen der Einwender:in allein aus der Entfernung zum Bahnhofsgebäude von mind. 90 m nicht den Eindruck der Geschlossenheit (Zusammengehörigkeit) vermitteln. Unter Berücksichtigung der genannten Grundsätze ergibt im vorliegenden Fall, dass das Grundstück nicht Teil eines Bebauungszusammenhangs ist. Es liegt bei Betrachtung der gesamten örtlichen Verhältnisse im Außenbereich. Eine mögliche Bebauung der Grundstücksfläche stellt sich nicht als Fortsetzung der vorhandenen Bebauung dar, da das Grundstück von der im Süden und Osten befindlichen Bebauung nicht mehr geprägt wird. Damit ist die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nach § 35 BauGB zu beurteilen. Nicht zuletzt widersprächen die durch die Einwender:in vorgetragenen Entwicklungswünsche (gemischten Nutzung von Wohnen und Gewerbe) den Darstellungen des Flächennutzungsplanes, welcher für den fraglichen Bereich als „Bahnanlagen“ darstellt. Diese Darstellung ist noch wirksam. Auch Darstellungen eines Flächennutzungsplans können funktionslos und damit unwirksam werden. Insoweit sind die für die Bebauungspläne entwickelten allgemeinen Grundsätze entsprechend heranzuziehen (vgl. BVerwG, B. v. 31.10.1997 – 4 B 18597). Eine Darstellung des Flächennutzungsplans tritt danach erst außer Kraft, wenn und soweit die Verhältnisse, auf die sie sich bezieht, in der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht haben, der eine Verwirklichung der Darstellung auf unabsehbare Zeit ausschließt und wenn diese Tatsache so offenkundig ist, dass ein in ihre Fortgeltung gesetztes Vertrauen keinen Schutz verdient (vgl. BVerwG, U. v. 29.4.1977 – 4 C 3975, U. v. 30.6.2004 – 4 C 303). Dies ist hier nicht der Fall. Die Freistellungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts kann die planerische Entscheidung der Gemeinde, die sie im Rahmen des Erlasses des Flächennutzungsplans getroffen hat, nicht beseitigen. Denn die Freistellungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts bedeutet	

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	nur eine Aufgabe der weiteren Nutzung des Geländes zu Bahnzwecken durch die Bahn. Dies betrifft nur die eigene Planung der Bahn. Die planerische Entscheidung der Hansestadt Lübeck ist davon zu trennen. Ihre planerische Entscheidung kann durch den Entwidmungsakt des Dritten nicht beseitigt werden. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt weiterhin eine Nutzung für Park/Stellplätze im Zusammenhang mit dem Bahnhof. Diese Absicht ist von der Flächennutzungsplandarstellung umfasst. Die Verwirklichung der Planungsabsicht ist nicht auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen. Die durch die Einwender:in genannte Sieben-Jahres-Frist ist in diesem Fall unerheblich, da gemäß Ernst/Zinkhahn/ Bielenberg/Krautzberger Rn. 91b allein die Frage maßgebend ist, ob während des Zeitraums von sieben Jahren die zulässige Nutzung des Grundstücks hätte entstehen können. In diesem Fall ist eine Nutzung der Grundstücke nach § 35 BauGB nicht gegeben. Gemäß Rn. 35a können vorhabensbezogene Nutzungsmöglichkeiten im Außenbereich nur dann zulässige Nutzungen im Sinne des § 42 sein, wenn sie an dem konkreten Standort im Zeitpunkt der Änderung oder Aufhebung hätten genehmigt werden müssen. Auch hier kann wieder auf § 35 verwiesen werden. Im Regelfall ist daher davon auszugehen, dass Grundstücken im Außenbereich keine Baulandqualität für privilegierte Vorhaben nach § 35 Abs. 1 im Sinne einer zulässigen Nutzung nach § 42 zukommt.	
Variantenbetrachtung, Ablehnung der Variante 1 5. Die [redacted] lehnt auch die Festsetzung eines Baukörpers gemäß Bebauungskonzept 1 (Variante D) im Bebauungsplanverfahren ab. Eine solche Bebauung wäre grenzständig auf den Grundstücken der [redacted] und zugleich auf fremden Grundstücken zu errichten. Da das Bauordnungsrecht grundsätzlich keine buchgrundstücksübergreifenden Gebäude zulässt (vgl. § 4 Abs. 3 LBO Schleswig-Holstein), könnte die [redacted] ein solches Gebäude ohne Zustimmung der anderen Eigentümer zu einer solchen Bebauung und zu erforderlichen Baulasten nicht realisieren. Eine Festsetzung, die eine solche Bebauung vorsehen soll, würde sich somit nach § 1 Abs. 3 BauGB als vollzugsunfähig und unwirksam erweisen. Die [redacted] fordert demgegenüber die	*F-Planänderung: Darstellung als gemischte Baufläche* *B-Plan: Planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Nutzung, Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche für Stellplätze, Variante 1 ist nicht mehr Grundlage für die Bauleitplanung* Der Bebauungsplanentwurf wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Eine Grenzbebauung bzw. grenzüberschreitende Bebauung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Die Variante 1 wird nicht mehr als Grundlage für die Bauleitplanung weiter verfolgt. Die Ausführungen unter Punkt 5 der Stellungnahme der Einwender:in werden daher zur Kenntnis genommen.	berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Ausweisung von Baugebieten, die eine eigenständige Bebauung auf ihren Flächen zulässt.		
6. Soweit der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs das Flurstück 1385 umfassen sollte, fordert die [redacted], dass die Planung die beabsichtigte Errichtung des Hotels nicht gefährdet.	*F-Planänderung: Darstellung als gemischte Baufläche* *B-Plan: Planungsrechtliche Absicherung der bestehenden Nutzung, Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche für Stellplätze, kein zusätzliches Baurecht* Der Forderung wird nicht gefolgt. Die Hansestadt Lübeck hat der Einwender:in bereits Baurecht für ein Hotel in der Nähe ermöglicht. Die beabsichtigte Errichtung wurde bis heute nicht umgesetzt. Vielmehr wurde das Grundstück mit der Baugenehmigung weiter verkauft. Die Absicht, ein weiteres Hotel zu errichten, kann deshalb gerechtfertigt bezweifelt werden. Der Forderung soll aber primär aus städtebaulichen Zielsetzungen nicht gefolgt werden. Für weitere Hotels - über das im Plangebiet vorgesehene Maß hinaus – hat die Stadt im Einzugsbereich des Hauptbahnhofs keinen Bedarf. Während das geplante Hotel im Plangebiet als städtebaulicher Auftakt und als „Kopfbau“ für die ehemaligen Verladehallen dient, würde eine zusätzliche Bebauung des im Plangebiet schmalen Flurstücks 1385 die optische Verbindung zum geplanten Grünzug einengen und das durch Freiflächen geprägte Vorfeld der St.-Lorenz-Brücke konterkarieren. Es wird nicht geleugnet, dass sich die Hansestadt Lübeck aus freiraumplanerischer Sicht auf den besagten Flurstücken die Verlängerung des aus dem Plangebiet kommenden Grünzug wünscht, um diesen bis zum ZOB zu führen. Aus Gründen, die die Einwender:in bereits aufgeführt hat, wird jedoch auf die Festsetzung einer Grünfläche zugunsten einer bestandskonformen Gewerbegebietsfestsetzung verzichtet.	Nicht berücksichtigt
Nr. 5 Einwender:in 4 (Schreiben vom 27.03.2018)		
Sustainable Development Goals Ich war am Dienstag bei Ihnen Veranstaltung und habe jetzt doch noch eine Frage: wie sollen die Sustainable Development Goals bei diesem Bauvorhaben berücksichtigt werden. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen hat dazu einen	*F-Planänderung: Konversion von innerstädtischen Brachflächen bzw. ehemaligen Bahnflächen wird planungsrechtlich vorbereitet, Darstellung von Bau- und Grünflächen*	

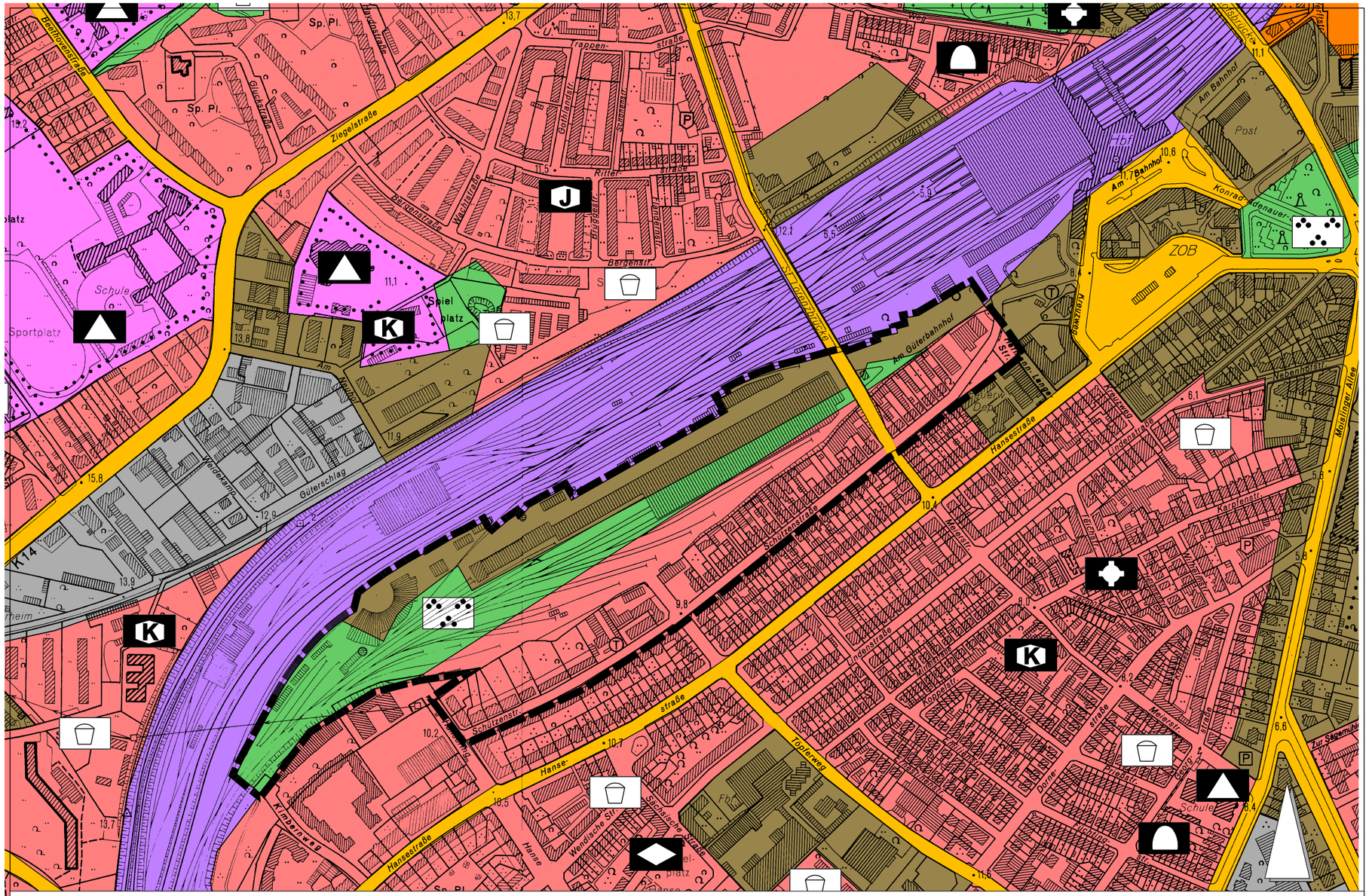
Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Leitfaden und eine Zertifizierung entwickelt. www.dgnb.de sehr lohnenswert.	*B-Plan: Konversion von innerstädtischen Brachflächen bzw. ehemaligen Bahnflächen wird planungsrechtlich vorbereitet, Festsetzung von Grünflächen und Schaffung von Baurechten* Die in der Stellungnahme angesprochenen Sustainable Development Goals sind von der internationalen Staatengemeinschaft (UN) formulierte Ziele innerhalb der Agenda 2030. Darüber, wie die Bundesregierung den deutschen Beitrag zur Umsetzung der Ziele der Agenda 2030 gestalten möchte, informiert das Bundesministerium für wirtschaftlichen Zusammenarbeit und Entwicklung. Mit der Konversion von Bahnflächen und der Zuführung dieser Flächen zu Nutzungen wie der Schaffung von Wohnraum und öffentlichen Grünflächen entspricht dieses Projekt dem Grundgedanken der Nachhaltigkeit unter dem Aspekt des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden. Mit der Quartiersentwicklung wird außerdem eine zentrale öffentliche Parkanlage geschaffen, die dazu beitragen kann, die Versorgung von St. Lorenz-Süd mit qualitativen Freiräumen erheblich zu verbessern. Vonseiten des Investors wird eine Vorzertifizierung der DGNB für nachhaltige Stadtquartiere in Gold/ Platin angestrebt.	berücksichtigt
Nr. 6 Einwender:in 5 (Schreiben vom 24.05.2018)		
Artenschutz: Berücksichtigung von Fledermäusen …, weil Fledermäuse keine Eingaben und Einwände bei Behörden einbringen können, melde ich mich bei Ihnen als Anwohner: Im Bereich Schützenstraße 80-106 fliegen hinter den Wohnhäusern auf der dortigen Streuobstwiese (Mirabelle, Pflaume, Apfel, Kirsche, Brombeere) vermehrt Fledermäuse. Ob deren Tagesruhestätten in den ehemaligen Eisenbahnschuppen liegen, kann ich nicht sagen. Auf jeden Fall aber ist ihr Habitat durch einen Eingriff in den Bebauungsplan gestört. Es geht hier zum einen um die Flugschneisen, als auch um die Vielfalt an Nahrungsangeboten durch Insekten, die diesen Raum ebenso besiedeln.	*F-Planänderung: Darstellung von Grünflächen* *B-Plan: Artenschtzgutachten und Fledermauskartierung sind erstellt worden, Berücksichtigung im B-Plan*, Streuobstwiese wird durch den Bebauungsplan nicht überplant. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden sowohl eine artenschutzrechtliche Prüfung als auch eine konkrete Fledermauskartierungen erarbeitet. Diese untersuchen das Vorkommen, das Artenspektrum, die Habitatstrukturen und die Auswirkungen der Planungen und geben artenschutzrechtliche Handlungsempfehlungen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren und in der Begründung und dem Umweltbericht dargestellt. Die Belange des Artenschutzes werden berücksichtigt. Die genannte Streuobstwiese wird durch den Bebauungsplan nicht überplant.	berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Daher bitte ich sie herauszufinden, um welche Art(en) es sich hier handelt und wie deren Schutzbestimmungen mit der Schaffung von Wohnraum in Lübeck an dieser Stelle vereinbar sind. Vielleicht findet sich eine umweltverträglichere Bebauung als angedacht. Anstelle der Stadtvillen und des doch eher schmal vorgesehenen Grünstreifens könnten hier auch ein paar Behausungen für seltene Tiere eingeplant werden. Ein tatsächlich sozialer Wohnungsbau beinhaltet doch auch den Schutz der natürlichen Ressourcen und ebenso die Nähe naturnaher Räume, gerade in der Stadt. Ich freue mich über meine kleinen Nachbarn, wenn ich sie abends am Fenster entdecke.		
Nr. 7 Einwender:in 6 (Schreiben vom 03.01.2019)		
Anbindung des Plangebietes / Rampe St.-Lorenz-Brücke Ich wohne in der Nähe des Ziegeltellers und bin daher sehr gespannt, was sich im Bereich des ehem. Güterbahnhofs in den nächsten Jahren tun wird. Mit Neugier habe ich mir die Informationen auf http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/bauleitplanung/bebauungsplanung/03-50-00.html durchgelesen und mich gefragt, wo und wie man sich am besten auf dem Laufenden halten kann. Zudem habe ich mich eine Zeit lang ehrenamtlich im Lotti-Tonelli-Haus engagiert und dabei fiel mir auf, dass für die Bewohner dort es kaum gut erreichbare Grünflächen gibt. Für die Bewohner ist es bei Spaziergängen z.T. schwierig weite Wege zurückzulegen. Hierbei könnte ich mir gut vorstellen, dass der zukünftige Park auf der anderen Seite der Brücke, eine nette Ergänzung wäre, vorausgesetzt man kann ihn auch mit Rollstuhl erreichen. Aktuell gibt es von unserer Seite der Brücke aus nur eine Treppe oder Umwege um die Wohnhäuser, welche aus meiner Beobachtung heraus für manche Bewohner bzw. diejenigen, die die Bewohner schieben, bereits zu viel wären. Wird die Treppe erhalten bleiben? Ich weiß nicht, wie man solche Ideen erfolgreich anbringt, sagen Sie mir gerne, falls es einen besseren Weg gibt.	*F-Planänderung: Keine Relevanz* *B-Plan: Nicht berücksichtigt, Rampe stadträumlich und wirtschaftlich nicht umsetzbar* Die St. Lorenz-Brücke misst am höchsten Punkt der Straßenoberfläche 14,5 m ü.NHN. Bei einer Geländehöhe von 7,47 m ü.NHN ergibt sich eine Differenz von ca. 7 m. Wenngleich die verständliche Forderung einer Rampe sicherlich zunächst sinnvoll erscheint, würde eine entsprechende barrierefreie Rampen in regelhafter Ausführung nach DIN 18040-1 (max. 6% Steigung und entsprechenden Zwischenpodesten) eine Rampenlänge von ca. 114 m bedingen. Die Umsetzung würde einen erheblichen baulichen Eingriff bedeuten, welcher zudem mit erheblichen Bau- und Unterhaltungskosten verbunden wäre. Eine solche Rampenlänge ist innerhalb dieses urbanen Stadtraumes städtebaulich nicht darstellbar und weder durch die Stadt noch durch den Vorhabenträger finanzierbar. Das Plangebiet ist durch eine Vielzahl geplanter/vorhandener Fuß- und Radwegeverbindungen mit dem umliegenden Quartier verbunden. Über die bestehenden Straßen (z.B. Schützenstraße) ist eine gute Anbindung an die St.-Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) gegeben. Die Einplanung der geforderten direkten Anbindung über eine barrierefreie Rampe wird in Abwägung der Belange nicht berücksichtigt. Wenngleich es sich bei der genannten Rampe sicherlich um	nicht berücksichtigt

Inhalt der Anregungen und Fragen	Beantwortung, Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	eine sinnvolle und nachvollziehbare Forderung handelt, so stehen die erforderlichen städtebaulichen Eingriffe, die Herstellungs- und Folgekosten in keinem Verhältnis zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Plangebietes.	

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros:
Evers & Küssner | Stadtplaner PartGmbB und
Brien.Wessels.Werning, Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH



Plangrundlage: Auszug aus der DGK 5 - 2003

M. 1 : 5000

ZEICHENERKLÄRUNG:

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) 2017 in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787) in Verbindung mit der Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S 58), zuletzt geändert durch Art. 3 Gesetzt vom 04.05.2017, BGBl. I S. 1057).

- Grenze des Geltungsbereichs der 129. Flächennutzungsplanänderung
- Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
- Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
- Grünfläche mit Angabe der Zweckbestimmung (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Parkanlage
- Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Sonstige Darstellungen für umliegende Flächen

- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gewerbliche Baufläche (§ 51Abs. 1 Nr. 3 BauNVO)
- Bahnanlage
- Grünfläche mit Angabe der Zweckbestimmung (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Sportplatz
- Spielplatz
- Fläche für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)
- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- J Jugendheim
- K Kindertagesstätte
- A Altenheim
- Öffentliche Verwaltung
- Schule
- Schutzbunker
- Markt

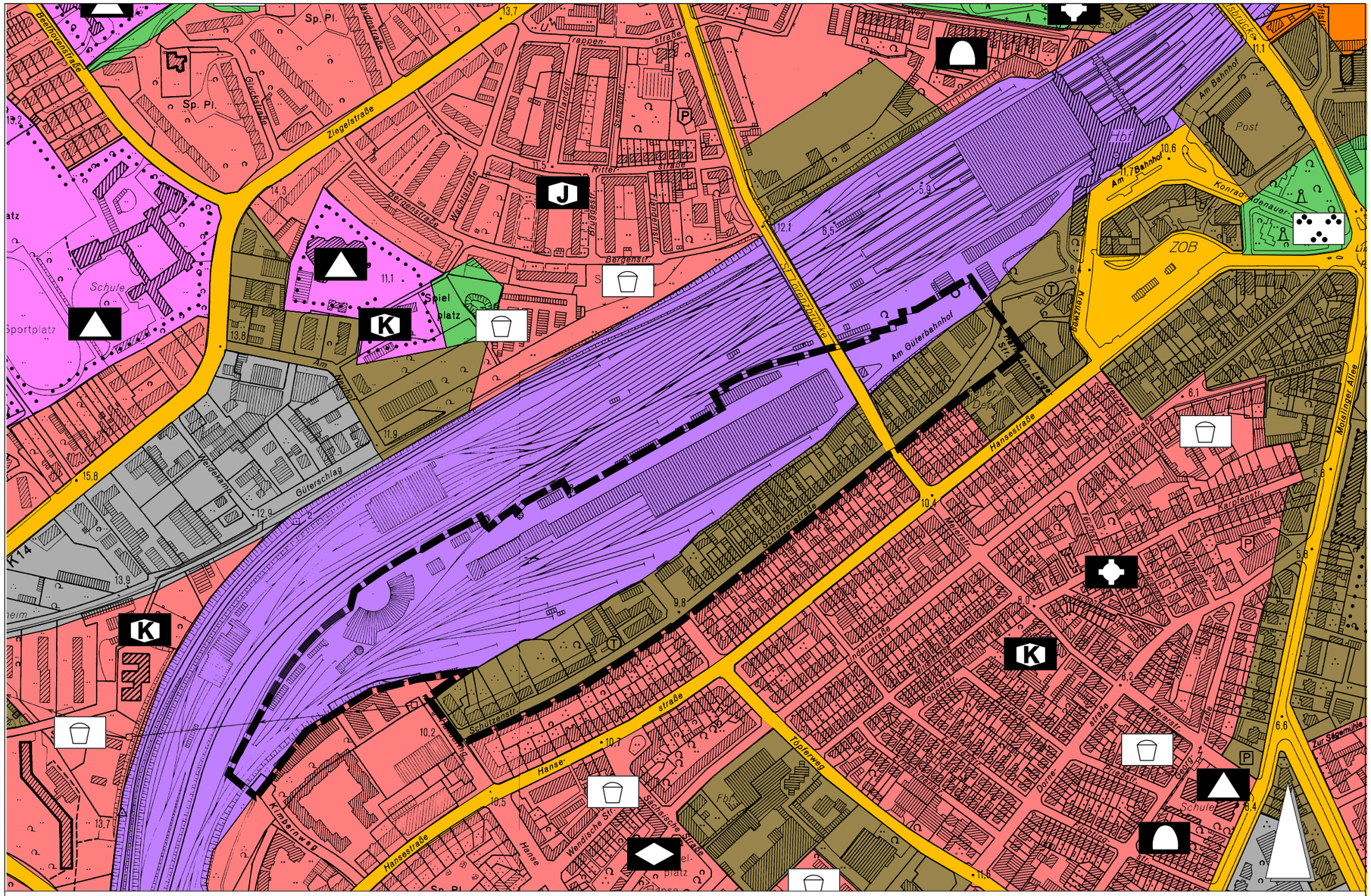
129. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: "ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

Fassung zum abschließenden Beschluss, Stand: 22.04.2021

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - PLanen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Anlage 2



Plangrundlage: Auszug aus der DGK 5 - 2003

M. 1 : 5000

ZEICHENERKLÄRUNG:

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) 2017 in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787) in Verbindung mit der Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S 58), zuletzt geändert durch Art. 3 Gesetzt vom 04.05.2017, BGBl. I S. 1057).

- Grenze des Geltungsbereichs der 129. Flächennutzungsplanänderung
- Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
- Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
- Grünfläche mit Angabe der Zweckbestimmung (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Parkanlage
- Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Sonstige Darstellungen für umliegende Flächen

- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gewerbliche Baufläche (§ 51Abs. 1 Nr. 3 BauNVO)
- Bahnanlage
- Grünfläche mit Angabe der Zweckbestimmung (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Sportplatz
- Spielplatz
- Fläche für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)
- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- J Jugendheim
- K Kindertagesstätte
- A Altenheim
- Öffentliche Verwaltung
- Schule
- Schutzbunker
- Markt

AUSSCHNITT AUS DEM GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: "ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

Stand: FNP zuletzt geändert durch die 130. Änderung vom 20.10.2018

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - PLanen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

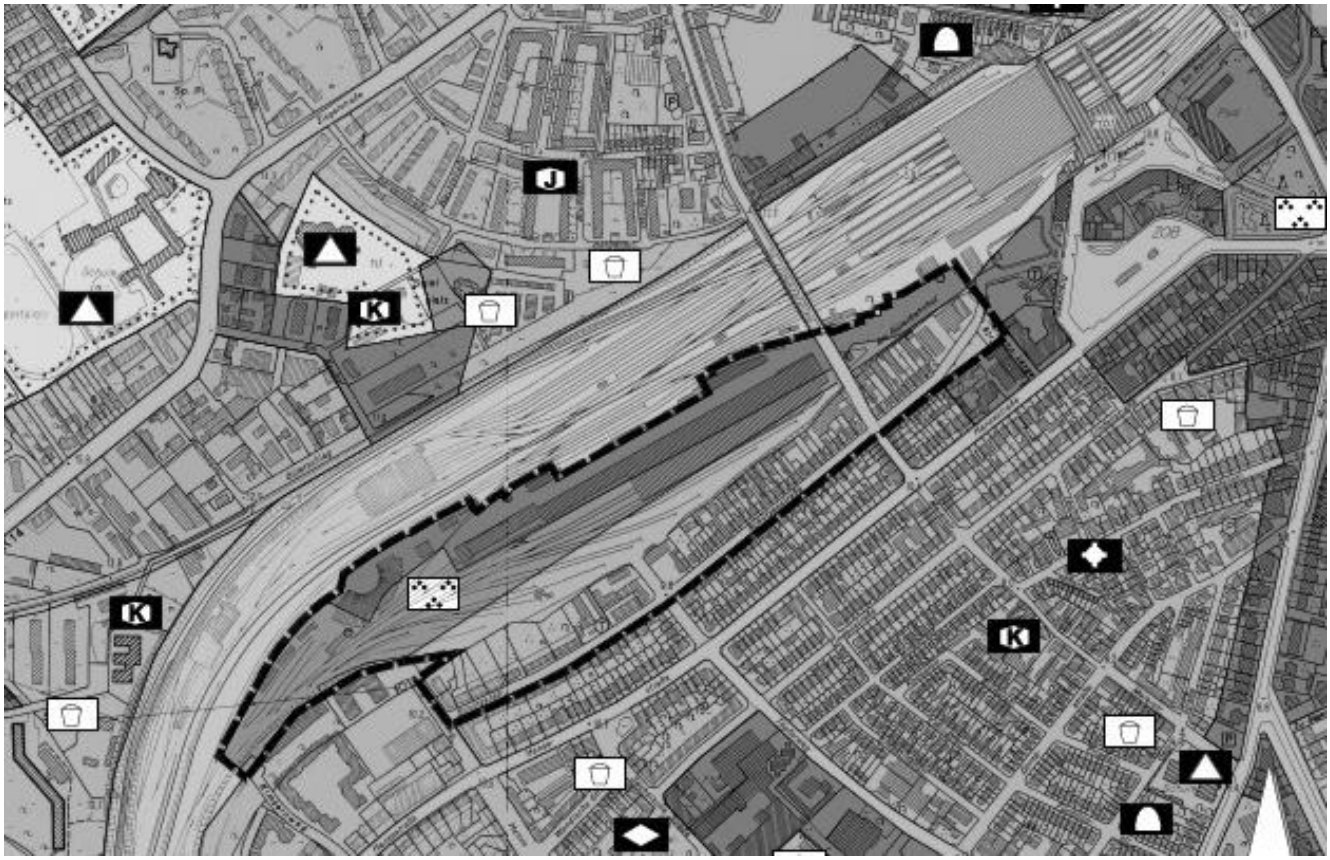
Anlage 2

ANLAGE 3

B E G R Ü N D U N G

zur

129. Änderung des Flächennutzungsplanes
- St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof –



Fassung zum abschließenden Beschluss

Stand vom 22.04.2021

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB und
Brien.Wessels.Werning, Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplanes	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	6
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	6
2.1.1	Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)	6
2.1.2	Verkehrliche Erschließung	7
2.1.3	ÖPNV-Anbindung	8
2.2	Natur und Umwelt	9
2.2.1	Topographie / Hochwasser	9
2.2.2	Landschaftsbild und Erholung	9
2.2.3	Vegetationsbestand / Natur- und Artenschutz	10
2.2.4	Bodenversiegelung	12
2.2.5	Altlasten	12
2.2.6	Potenzielle Kampfmittelbelastung	16
2.2.7	Baugrunduntersuchung / (Grund-)Wasser / Versickerung	16
2.3	Archäologische Bodenfunde	17
2.4	Denkmalschutz	17
2.5	Eigentumsverhältnisse	17
2.6	Bisheriges Planungsrecht	17
2.6.1	Fachplanungsrecht	17
2.6.2	Flächen außerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne oder sonstiger Satzungen	18
2.6.3	Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen	18
2.6.4	Darstellungen des Flächennutzungsplans in der bisher geltenden Fassung	18
2.6.5	Sonstige Satzungen	19
3.	Übergeordnete Planungen	19
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	19
3.2	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	20
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	20
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	21
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2018	21
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck	21
3.7	UNESCO-Welterbe-Managementplan	22
3.8	Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung	22
4.	Ziele und Zwecke der Planung	22
5.	Inhalt der Planung	23
5.1	Flächenbilanz	23
5.2	Darstellungen der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes	23

5.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen 24

6. Umweltbericht 25
6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Planinhalte 25
6.1.1 Fachgesetzliche Grundlagen 26
6.1.2 Fachplanerische Grundlagen 27
6.2 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen 28
6.2.1 Schutzgut Fläche 28
6.2.2 Schutzgüter Boden und Wasser 29
6.2.3 Schutzgüter Klima und Luft 34
6.2.4 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) 37
6.2.5 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) 42
6.2.6 Schutzgut Landschaft 47
6.2.7 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit 49
6.2.8 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter 52
6.2.9 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern 54
6.2.10 Kumulierende Wirkungen 54
6.2.11 Natura 2000 oder sonstige Schutzgebiete 55
6.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose) 55
6.4 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 55
6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen 55
6.4.2 Maßnahmen zum Ausgleich 58
6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 60
6.6 Zusätzliche Angaben 61
6.6.1 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen 61
6.6.2 Gutachten und umweltbezogene Informationen 61
6.6.3 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen 61
6.6.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 62
6.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 62

7. Prüfung von Planungsalternativen 64

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 65
8.1 Verfahrensübersicht 65
8.2 Rechtsgrundlagen 66
8.3 Rechtsgrundlagen 66
8.4 Vorhandene Fachgutachten und umweltbezogene Informationen 67

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) liegt im Stadtteil St. Lorenz Süd, südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs und umfasst konkret folgende Flurstücke:

Gemarkung St. Lorenz, Flur 13: 7/5, 7/6, 7/7, 7/13, 7/26, 7/27, 8/1 (teilw.), 157/7, 167/7, 170/7, 171/7, 172/7, 173/7, 189/7, 202/7, 201/7, 206/7, 207/7, 221/7, 227/7, 228/7, 254/7, 255/7, 266/7, 267/7, 277/7, 278/7, 279/7, 280/7, 281/7, 282/7, 297/7 (tlw.), 300/7, 301/7, 302/7, 339/5 (teilw.), 349/6, 376/5, 507/5, 508/5, 349/6, 652/5, 665/5, 707/5, 708/5, 721/5, 726/5, 727/5, 728/5,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 14: 77, 78, 82,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 15: 15/442 (tlw.), 99/67, 99/80, 237/1 bis 237/3, 240/10, 240/14 (tlw.), 300 bis 302, 303 (tlw.), 304 bis 309, 310 (tlw.), 667/235, 668/236, 710/237, 725/234, 726/234, 757/234, 1082/234, 1083/284 (tlw.), 1299/238 1380, 1381, 1385 (teilw.), 1388, 1389,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 19: 15/442, 15/443 (tlw.), 50, 52, 53.

Begrenzt wird das ca. 12,8 ha große Plangebiet

- im Nordwesten durch Bahnanlagen,
- im Nordosten durch die Mitte der Straßen Beim Retteich und Hermann-Lange-Straße,
- im Südosten durch die südliche Kante der Schützenstraße, durch die östliche Kante der Straße Hansering sowie dessen gedachte Verlängerung. Ab dort verläuft die Grenze nördlich der Flurstücke 15/446 und 15/443,
- im Südwesten durch die gedachte Verlängerung der Straße Kimbernweg einschließlich des zur Straße gehörigen Wendehammers.

Die Abgrenzung des Änderungsbereichs bleibt im Südosten hinter den Grenzen des Aufstellungsbeschlusses vom 18.07.2016 zurück, da die Flächen des Hanserings sowie dessen gedachte Verlängerung im aktuellen Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung als Wohnbaufläche dargestellt sind. Somit sind die geplanten Nutzungen des im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplans 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – auch ohne den Einbezug dieser Wohnbaufläche in Einklang mit dem FNP realisierbar.

Der Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplans geht jedoch über den Geltungsbereich des im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplans 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – bis zur im FNP dargestellten Schützenstraße und im Nordosten bis zur tatsächlichen Straßenecke Schützenstraße/ Hermann-Lange-Straße hinaus.

1.2 Anlass und Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplanes

Der südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofes gelegene Güterbahnhof wird seit den 1990er Jahren nicht mehr für Bahnzwecke benötigt. Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs liegen seitdem brach und ein Teil der Gebäude wurde mit anderweitigen Zwischennutzungen belegt.

Das Plangebiet war bereits im Rahmen des Bund-Land-Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ von 1999 bis 2007 und nachfolgend im Zuge der ebenfalls geförderten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen. Als primäres Planungsziel wurden der Wohnungsbau und die Schaffung öffentlicher Grünflächen identifiziert. Mit Bescheid vom 26.09.2013 hat das Eisenbahnbundesamt die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Teilbereiche innerhalb des Geltungsbereichs verbleiben jedoch weiterhin für Bahnzwecke.

Mit dem Ziel, die bestehende Brachfläche einer neuen Nutzung zuzuführen, wurde das Planverfahren im Juli 2016 mit dem Aufstellungsbeschluss eingeleitet. Anlass für die Änderung des Flächennutzungsplanes sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes ist somit die Wiedernutzbarmachung einer Brachfläche. Vorgesehen ist die Entwicklung von Flächen für den Wohnungsbau und für nicht störende gewerbliche Nutzungen sowie für Flächen und Wege für die Naherholung im Sinne eines Stadtteilparks.

Mit der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes und dem im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungsplan Nr. 03.50.00 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes und der angrenzenden Teilbereiche geschaffen. Die Verfahren sind nach förmlicher Freistellung von Bahnnutzungen erforderlich. Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes befinden sich nach Freistellung von der Bahnnutzung im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, so dass die geplante Entwicklung aktuell nicht umsetzbar ist.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Planungsziel des Bauleitplanverfahrens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes. Die Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – und die zugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplans wurden am Juli 2016 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst.

Der geltende Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Lübeck wird gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes 03.50.00 geändert. Mit erfolgter Änderung gilt der Bebauungsplan als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

2.1.1 Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)

Innerhalb des Änderungsbereichs

Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet. Der Bereich mit seinen Gleisen und Gebäuden wurde bis in die 1990er Jahre von der DB AG als Güterbahnhof genutzt. Das Grundstück des ehemaligen Güterbahnhofs wird durch die 400 Meter lange und 17 Meter breite Verladehalle, welche zu beiden Seiten mit je einer bis zu 2,0 Meter breiten Ladebühne bestückt ist, und den freistehenden denkmalgeschützten Wasserturm im südwestlichen Plangebiet geprägt. Ein an diese Verladehalle angebauter 220 Meter langer Hallentrakt (ehem. Stückgutabfertigung), der

Ringlokschuppen und die südlich an die Verladehalle angebaute Kantine wurden zwischenzeitlich abgebrochen. Parallel zur Verladehalle verläuft die sogenannte Verladestraße, die das nördliche Plangebiet erschließt. Dieser Bereich mit seinen wesentlichen Gebäuden wurde um die Wende zum 20. Jh. zusammen mit dem Neubau des Hauptbahnhofs und zuführenden Gleisanlagen, die St. Lorenz Nord und Süd trennen, angelegt.

Die Gleis- und Gebäudenutzung des Güterbahnhofs wurde bereits in den 1990er Jahren aufgegeben. Die Bestandsgebäude wurden anschließend zum Teil für gewerbliche Zwecke vermietet, zum großen Teil verblieben sie jedoch leerstehend. Die Gleisanlagen nordwestlich der Güterhallen wurden abgeräumt.

Im Nordosten des Plangebiets befindet sich ein Abschnitt der St.-Lorenz-Brücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die Brücke verbindet die Meierstraße und die Wisbystraße - St. Lorenz Süd mit St. Lorenz Nord. Entlang der Schützenstraße prägen Mehrfamilienhäuser in geschlossener Blockrandbebauung mit drei Geschossen und teils mit Flachdach teils mit geneigten Dächern das Straßenbild. Diese Grundstücke verfügen nach Nordwesten über tiefe Garten- und Hofflächen, die teils über Nebengebäude und in wenigen Fällen über Hauptnutzungen verfügen. Zum Teil befinden sich hier auch gewerbliche Nutzungen. Nordöstlich des Hanserings besteht ein zweigeschossiger, u-förmig ausgebildeter Baukörper mit Staffel- bzw. Dachgeschoss, der zum südlich ausgerichteten Innenhof lärmabgewandte Fassaden abbildet.

Außerhalb des Änderungsbereichs

Die westliche und nördliche Umgebung des Plangebiets wird von der Bahntrasse und vereinzelten, niedriggeschossigen Gebäuden der Deutschen Bahn AG geprägt. Westlich der Bahnanlagen grenzen Wohnungsbauzeilen in der Klipper-, Fregatten- und Ewerstraße an; nördlich befinden sich niedriggeschossige Mischnutzungen wie Einzelhandel, Gewerbe und Wohnnutzungen an der Ziegelstraße.

Östlich des Plangebiets, in den Straßen Beim Retteich, Kreuzweg, Hanse- und Hermann-Lange-Straße, grenzen überwiegend Wohn- aber auch Mischnutzungen, wie bspw. Dienstleistungen und Beherbergungsgewerbe, in geschlossener Blockrandbebauung an. Der Haupt- und Busbahnhof Lübeck befindet sich nordöstlich des Plangebietes.

Südlich des Änderungsbereichs befinden sich weitere Mehrfamilienhäuser in geschlossener Blockrandbebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und teils mit abgeflachten Dachflächen teils mit geneigten Dachflächen in der Schützen-, Hanse- und Lindenstraße. Die privaten Freiflächen sind in den Innenhöfen verortet, die teilweise mit Nebengebäuden und in wenigen Fällen mit Hauptnutzungen bebaut, teilweise aber auch freigehalten sind.

Die südwestliche Nachbarschaft wird teilweise von dreigeschossigen, (halb-)offenen Blockstrukturen, aber auch zweigeschossigen Gebäudezeilen mit teilweise ausgebauten Dachgeschossen in den Straßen Kimbernweg, Teutonenweg und Hansestraße geprägt.

2.1.2 Verkehrliche Erschließung

Das neu zu entwickelnde Plangebiet, der ehemals als Güterbahnhof genutzte Bereich, kann über die Straßen Beim Retteich, Töpferweg und Hansering an das bestehende Straßenverkehrsnetz angeschlossen werden.

Nordwestlich parallel zur Verladehalle verläuft die sogenannte Verladestraße, eine private Erschließungsstraße, die die Gebäude beidseits bis hin zum ehemaligen Ringlokschuppen erschließt und über die private Straßenfläche Am Güterbahnhof an die Straße Beim Retteich

angebunden ist. Die Straße stammt aus der Erbauungszeit (ebenfalls Wende 19./20. Jh.) und ist in Asphalt und teilweise Kopfsteinpflaster ausgeführt. Die Anbindung der Verladestraße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Hansestadt Lübeck erfolgt nach Unterquerung der St. Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) an die Straße Beim Retteich.

2.1.3 ÖPNV-Anbindung

Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, zur Innenstadt und zur sozialen Infrastruktur aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes.

Bei der Bewertung der Erschließungs- und Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs wird zwischen dem straßengebundenen Verkehr (Busverkehr) und dem schienengebundenen Verkehr (Bahnverkehr) unterschieden. Zumeist wird hier im Wesentlichen der Busverkehr betrachtet. Auf Grund der räumlichen Nähe zum Bahnhof ist jedoch auch eine attraktive Verbindung mit dem Regional- und Fernverkehr gegeben.

Das Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann dem Regionalen Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck entnommen werden. Zu den wesentlichen Bewertungskriterien gehören die Erschließungsqualität und die Angebotsqualität.

Die Erschließungsqualität wird im Wesentlichen durch die räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele an die ÖPNV-Haltestellen sowie durch die barrierefreie Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmt. Dabei werden verschiedene Gebietskategorien definiert, welche die unterschiedlichen Nutzungsarten berücksichtigen. Das Quartier liegt in der Kategorie „Zentrale Gebiete“. Bei zentralen Gebieten gilt die Erschließungsqualität bei einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie als ausreichend. Neben der Luftlinie wird auch die tatsächliche Wegelänge bewertet. Diese sollte bei zentralen Gebieten maximal 360 m betragen.

Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie.

Da das Quartier sehr langgestreckt ist, erschließen nicht alle Haltestellen die gesamte Fläche. Die Buslinien 6 und 16 bedienen alle drei Haltestellen, so dass das gesamte Quartier von den Verbindungen erschlossen ist. Die weiteren vier Buslinien bedienen im Einzugsbereich lediglich die nordöstlich gelegene Haltestelle Meierstraße. Somit liegt der südwestliche Bereich des Quartiers nur im Einzugsbereich der Buslinien 6 und 16.

Die Angebotsqualität wird durch die Festlegung von Mindestbedienzeiten sowie Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten bewertet. Dabei erfolgt eine Differenzierung in verschiedene Verkehrszeiten (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit). Des Weiteren wird auch die Angebotsqualität an den Gebietskategorien bemessen. So ist für zentrale Gebiete eine dichte Taktfolge durch Linienüberlagerungen vorgegeben. Werktags bieten alle Buslinien zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten mindestens einen 30-Minuten-Takt, vermehrt auch einen 15-Minuten-Takt an. Die Buslinie 5 weist zu den Stoßzeiten einen 10-Minuten-Takt auf. In den Schwachverkehrszeiten bedienen die Buslinien größtenteils einen 60-Minuten-Takt. Samstags und sonntags wird die Bedienungshäufigkeit teilweise stark reduziert, so dass die Busse in der Regel einen 30- oder 60-Minuten-Takt anbieten. Ausnahme bildet hier die Buslinie 5, welche samstags im 15-Minuten-Takt verkehrt.

Das Quartier kann somit gut in das bestehende Busnetz eingebunden werden. So befinden sich drei Haltestellen in einem Einzugsbereich von 300 m Luftlinie, welche von bis zu sechs Buslinien bedient werden. Die Haltestellen Wendische Str. und Töpferweg werden von zwei Buslinien bedient, so dass je Richtung alle acht bis 15 Minuten eine Verbindung genutzt werden kann. Die Haltestelle Meierstraße wird von allen sechs Buslinien bedient. Dadurch kann je Richtung alle drei bis sechs Minuten eine Verbindung genutzt werden.

Auf Grund der räumlichen Nähe zum Hauptbahnhof weist das Quartier auch für den Regional- und Fernverkehr eine gute Erschließungsqualität auf. Vor allem für Pendlerverkehre aber auch für die Erreichbarkeit des geplanten Hotels bietet sich eine attraktive Alternative zum privaten Pkw an.

Statistiken zeigen, dass etwa 31% der Berufstätigen ihren Arbeitsplatz außerhalb von Lübeck haben. Auf Grund der hohen Pendlerverkehre in den Großraum Hamburg ist vor allem diese Verbindung von Interesse. Zwischen Lübeck und Hamburg wird tags ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die Fahrtdauer beträgt ca. 45 Minuten.

Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck.

2.2 Natur und Umwelt

Zur dezidierten Beschreibung der Ausgangssituation im Hinblick auf die Schutzgüter des Naturhaushalts und sonstige Umweltbelange wird auf die diesbezüglichen Darlegungen im Umweltbericht verwiesen (siehe Kapitel 6).

2.2.1 Topographie / Hochwasser

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist weitgehend eben. Ein Höhenversprung von 2 bis 4 Metern befindet sich zwischen den ehemaligen Bahnflächen und den außerhalb des Änderungsbereichs befindlichen wohnbaulich genutzten Grundstücken zwischen Hansering und Kimbernweg. Im Süden befindet sich ein Höhenversprung von ca. 1 m zwischen den ehemaligen Bahnflächen und den Grundstücken entlang der Schützenstraße.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen keine Rolle spielen.

2.2.2 Landschaftsbild und Erholung

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes wird überwiegend durch Brachflächen (ehemalige Gleisanlagen) und die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs, insbesondere durch die lange Verladehalle und den Wasserturm geprägt. Das südliche Plangebiet ist durch bestehende Wohnnutzungen (s. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) mit entsprechenden Garten- bzw. Frei- sowie Stellplatzflächen geprägt.

Vom Bahngelände Richtung Nordosten blickend sind teilweise Sichtbeziehungen auf die Silhouette der Lübecker Altstadt gegeben.

Das ehemalige Bahngelände ist – obschon privat – teilweise öffentlich zugänglich und wird von einigen Bewohnern im Umfeld für Spaziergänge genutzt.

2.2.3 Vegetationsbestand / Natur- und Artenschutz

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope; der Änderungsbereich liegt nicht innerhalb eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes weisen nur wenige Vegetationsstrukturen auf. Es überwiegen versiegelte und bebaute Flächen sowie offene Brachflächen in den Bereichen der ehemaligen Gleisanlagen. In den südwestlichen Randbereichen, entlang der Grundstücksgrenzen zu den rückwärtigen Grundstücksteilen der Wohngrundstücke an der Schützenstraße sowie zu Parkplätzen und der Parkpalette beidseits des Kimbernwegs sind lineare Gehölzstrukturen anzufinden. Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes befinden sich einige Laubbäume sowie Pappeln im südwestlichen Bereich des ehemaligen Lokschuppens. Zudem sind Großbäume, Rasenflächen und Gärten auf den Privatgrundstücken der Schützenstraße vorzufinden.

In den Untersuchungen zum Artenschutz wurden aufgrund einer Ersteinschätzung sowie in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Lübeck folgende Arten/Artengruppen als von der Planung betroffen eingeschätzt: Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer. Für diese Arten wurden Kartierungen durchgeführt. Potentielle Vorkommen weiterer wertgebender Artengruppen wurden mittels einer Potentialanalyse[1] eingeschätzt.

Brutvögel

Im Bereich der z.T. ehemaligen, hochbaulichen DB-Infrastrukturen brütet seit Jahren ein Turmfalkenpaar; 2017 wurde ein Jungtier beobachtet. Zu den in diesem Bereich weiteren vorkommenden Arten zählen Hausrotschwanz, Ringeltaube und Haussperling sowie einzelne Brutpaare der Arten Amsel, Kohlmeise, Blaumeise, Zaunkönig und Grauschnäpper. Anspruchsvollere Arten wie Dohle und Mauersegler wurden zwar ebenfalls vielfach beobachtet, diese nutzen das Plangebiet jedoch nur als Nahrungshabitat.

In den wenigen Bäumen und Strauchbeständen wurden einige ungefährdete und wenig anspruchsvolle Arten der Gehölze mit jeweils geringer Individuendichte beobachtet.

Auf den offenen Freiflächen des ehemaligen Güterbahnhofs waren keine Brutvorkommen zu verzeichnen.

Fledermäuse

Insgesamt konnte zwischen Mai und September 2017 folgende acht Fledermausarten nachgewiesen werden: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Braunes Langohr, Wasserfledermaus und Teichfledermaus.

Das untersuchte Gebiet ist nicht als Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Fledermausschutz zu bewerten. Innerhalb des Plangebietes wurden keine Reproduktions- bzw. Sommerquartiere festgestellt, die nachgewiesenen Individuen stammen vermutlich überwiegend aus Quartieren der umliegenden Stadtteile St. Lorenz Nord und Süd (Lokalpopulation). Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die im Gebiet nachgewiesenen Balzquartiere von Zwerg- und Mückenfledermausmännchen den Tieren ebenfalls als Winterquartier dienen. An zahlreichen weiteren Stellen innerhalb und außerhalb der Gebäude bestehen Möglichkeiten für Fledermäuse, ein Tagesversteck oder, sollte die Raumtemperatur tief genug liegen, ein Winterquartier zu beziehen. Das Potenzial an Spaltenverstecken ist insbesondere in den

[1] siehe Kapitel 6.2.5 der Untersuchung zum Faunistischen Bestand und artenschutzrechtlichen Prüfung vom Büro Greuner-Pönicke (Stand: 14.02.2018)

Dachstühlen und Vorbauten mit Holzträgerwerk sowie im Bereich zugänglicher, noch bestehender Außenverkleidungen und Türzargen und im Bereich der Fensterbänke am Lokschuppen hoch. Eine Eignung für unterschiedliche Quartiernutzungen bieten auch Risse im Mauerwerk sowie abgeplatzter Putz und Wandverkleidungen in Innenräumen. Potenzielle Winterquartiere in den kalten und trockenen Bereichen unterhalb der Dielenböden der Güterhallen sind ebenfalls nicht auszuschließen. Die Ladestraße dient unterschiedlichen Arten als Flugstraße. Die festgestellte Jagdraumnutzung während der Wochenstubenzeit durch nicht gefährdete Arten wie Zwergfledermaus und Mückenfledermaus sowie das Vorhandensein von Balzrevieren ergibt lediglich eine geringe bis mittlere Bedeutung des Plangebietes für die Fledermausfauna. Die Jagdgebiete können dabei von den Tagesschlafplätzen bzw. Wochenstubenquartieren und Winterquartieren mehrere Kilometer weit entfernt liegen, sie werden sowohl innerhalb einer Nacht als auch jahreszeitlich gewechselt. Das späte Auftreten des Braunen Langohrs im Bereich des Lokschuppens und im Nahbereich von Gebäude 57 weist möglicherweise darauf hin, dass diese Art hier überwintert (potentielles Winterquartier) oder im Bereich der Gehölzbestände südlich und westlich des Lokschuppens ein Nahrungsgebiet besitzt.

Zauneidechse

Es sind zwar geeignete Habitate weiträumig im Bereich der ehemaligen Gleisflächen vorhanden. Dennoch konnten bei den Begehungen keine Zauneidechsen auf der Fläche nachgewiesen werden, so dass ein Vorkommen hier ausgeschlossen werden kann.

Nachtkerzenschwärmer

In den untersuchten Nachtkerzen- und Weidenröschen-Beständen des Offenlandes wurden keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers gefunden.

Weitere europäisch geschützten Arten

Der Geltungsbereich befindet sich zwar innerhalb des Verbreitungsgebiets der Haselmaus, dennoch können Vorkommen hier ausgeschlossen werden, da geeignete Lebensraumstrukturen hier zwar vorhanden, jedoch zu kleinräumig und isoliert sind.

Auch europäisch geschützte Fortpflanzungsvorkommen von Amphibien (z.B. Moorfrosch, Kreuzkröte) und Nutzungen als Sommerlebensraum können auf Grund ungeeigneter Habitatbedingungen im Untersuchungsgebiet und seinem Umfeld ausgeschlossen werden.

Weitere Arten des Anhangs IV FFH-RL sind aufgrund nicht geeigneter Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht im Untersuchungsraum zu erwarten.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

In Schleswig-Holstein kommen nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und dem Amt für Planfeststellung Energie (2013) aktuell lediglich vier europarechtlich geschützte Pflanzenarten vor, die nur noch mit kleinen Restbeständen an zumeist bekannten Sonderstandorten vertreten sind. Es sind dies das Firnisglänzende Sichelmoos (Hamatocaulis vernicosus), Schierlings-Wasserfenchel (Oenanthe conioides), Kriechender Scheiberich (Apium repens) und Froschkraut (Luronium natans).

Der Untersuchungsraum stellt keinen geeigneten Lebensraum für die Arten dar.

Weitere, nicht europäisch geschützte Arten

Im Rahmen der Zauneidechsenkartierung wurden mehrfach Waldeidechsen beobachtet.

In den feuchteren Bereichen sind auch Vorkommen der Erdkröte (nur Sommerlebensraum) und der Blindschleiche zu erwarten. Möglich sind weiterhin auch weitere national besonders geschützte Arten wie Maulwurf und Igel.

Im Bereich der Offenlandflächen wurden zahlreiche Insekten beobachtet (hier nur als Nebenbeobachtungen erhoben), darunter auch die bestandsgefährdete Heuschreckenart „(Westliche Beißschrecke), eine stark gefährdete Heuschreckenart (Heidegrashüpfer) sowie mehrere Käferarten der Roten Liste. Von der Westlichen Beißschrecke waren bisher nur wenige Vorkommen in Schleswig-Holstein bekannt, inzwischen wurde die Art in der Roten Liste SH heruntergestuft. Aufgrund der Bedeutung der in Schleswig-Holstein gefährdeten Westlichen Beißschrecke war ein Konzept für eine vorgezogene Umsiedlung der Art zu erstellen. Die Umsiedlung der Beißschrecke erfolgte jedoch nicht, da sie in 2020 an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde.

Weiterhin wurden auch diverse Wildbienen-, Hummel- und Grabwespenarten gefunden, die jedoch nicht näher bestimmt wurden.

2.2.4 Bodenversiegelung

Die Böden des ehemaligen Güterbahnhofs sind insbesondere aufgrund der vorigen Bahnnutzung stark anthropogen überformt. Die Standorte und der Grund der Verladehallen, der sonstigen Gebäude und der Erschließungsstraße nördlich der Verladehalle sind vollständig versiegelt, während sich eine Ruderalvegetation auf den durch Rückbau der Gleisanlagen entsiegelten Flächen gebildet hat. Die Wohngrundstücke an der Schützenstraße sind zur Straße hin überbaut. Die rückwärtigen Bereiche sind entweder als private Gartenbereiche mit mittelgroßen bis großen Bäume, Rasenflächen und Gärten unversiegelt gestaltet oder als gewerbliche Fläche vollständig versiegelt.

2.2.5 Altlasten

Innerhalb des FNP-Änderungsbereichs befinden sich Altlasten. Es wurde ein Sanierungsplan gemäß § 6 und Anhang 3 BBodSchV erstellt, der aus Teil 1 (August 2019), „Sanierung im Bereich der Kontaminationsflächen“ und Teil 2, „Umgang mit abfalltechnisch relevanten Aushubmaterialien“ (Juni 2020) besteht.[2] Zu beiden Teilen liegt eine Bestätigung der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) vor.

Der Sanierungsplan ist in der vorgegebenen Form umzusetzen.

[2] Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck.

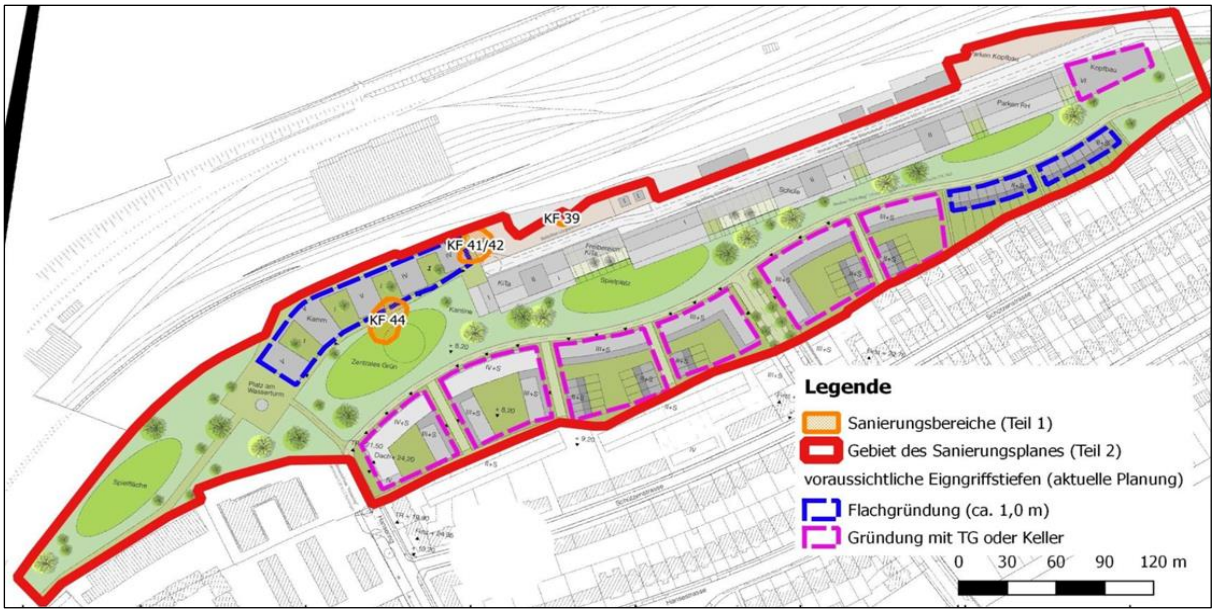


Abbildung 1: Kontaminationsflächen (Quelle: M & P 2020)

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Entwicklungsbereich Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Als Verursacher der Verunreinigung ist laut Bodengutachten die Deutsche Bundesbahn (heute DB AG) anzusehen.

Es wurden vier sanierungspflichtige **Kontaminationsflächen** ermittelt:

- Für den Gas-/Ölbehälter (KF 39) wurde eine kontaminierte Fläche von ca. 50 m^2 ermittelt, in welcher durch erhöhte MKW- (Mineralölkohlenwasserstoffe) und PAK-Gehalte (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs eine konkrete Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser abgeleitet werden kann.

- Auf den Flächen des Kesselhauses sowie der Fettgasanstalt (KF 41 und 42) werden die PAK- und BTEX-Werte (Summenparameter aus Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylol) um ein Vielfaches überschritten: da diese im Grundwasserschwankungsbereich nachgewiesen wurden, ist ein Grundwasserschaden belegt. Zudem werden einzelne Prüfwerte bzgl. der Parameter LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und MKW sowie für einzelne Schwermetalle überschritten. Diese schädlichen Bodenveränderungen werden im Zuge der Sanierungen gleichfalls entfernt. Bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch wurden demgegenüber keine Auffälligkeiten festgestellt. Die benachbarten Kontaminationsflächen wurden zusammengefasst und bilden eine gemeinsame Fläche von ca. 350 m^2. Da im Rahmen der historischen Erkundung[3] keine Angaben zur Reststoffverbringung der Fettgasanstalt ermittelt werden konnten, ist im Zuge der geplanten Baumaßnahmen damit zu rechnen, dass evtl. weitere Bodenverunreinigungen durch Produktionsrückstände im Umfeld der Fettgasanstalt vorgefunden werden. Wenn bei der Durchführung von Baumaßnahmen Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist ein in der Altlastenbearbeitung erfahrener Sachverständigereinzuschalten und die untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren (LBodSchG § 2).

[3] ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998)

- Für den Ölkeller (KF 44) wurden erhöhte PAK-, Zink- und Cadmium-, leicht erhöhte BTEX-Werte sowie eine kleinräumige MKW-Verunreinigung nachgewiesen. In den erhöhten PAK- und MKW-Werten wird eine Gefährdung des Grundwassers gesehen; angesichts der bestehenden Versiegelung des Standorts wird für den Wirkungspfad Boden-Mensch derzeit kein Gefährdungspotential gesehen. Diese Kontaminationsfläche umfasst ca. 500 m^2.

Die vier Kontaminationsflächen (im Sanierungsplan (KF 39, KF 41/42 und KF 44) werden im Bebauungsplan mit dem Hinweis (a) gemäß § 5 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet, wobei die KF 41 und 42 - wie zuvor beschrieben - eine Flächeneinheit bilden.

Im Zuge der bisher durchgeführten Untersuchungen[4] sowie auf Grundlage von Abstimmungen mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck wurde für diese Kontaminationsteilflächen eine Sanierungspflicht formuliert. Deshalb ist eine vollständige Entfernung durch Aushub der Schadensbereiche im Vorfeld bzw. im Zuge der weiteren Grundstücksentwicklung erforderlich. Hierdurch wird eine Gefährdung des Schutzguts ‚menschliche Gesundheit' sowie einen möglichen Austrag von Schadstoffen in das Grundwasser dauerhaft ausgeschlossen.

Des Weiteren liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes verbreitet ein durchschnittlich 1,0 m mächtiger Auffüllungshorizont vor, der abfallrechtlich den LAGA[5]-Klassen Z0 bis Z2 sowie der Deponieklasse I zu zuordnen ist. Der Auffüllungshorizont wird überwiegend durch PAK, der Boden im gesamten südlichen und südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche durch bahntypische Herbizide (insbesondere Ethidimuron) beeinträchtigt. Die Verunreinigungen mit Herbiziden sind nicht nur auf den Auffüllungshorizont begrenzt, sondern betreffen vor allem den darunter anstehenden Boden.

- Der oberflächennahe Bodenhorizont besteht zum überwiegenden Teil aus Auffüllungsmaterial (mittlere Mächtigkeit 0,90 m), das beinahe auf dem gesamten nicht versiegelten Teil der Untersuchungsfläche mit Herbiziden beeinträchtigt ist (Ausnahme: mittlerer Bereich der Gleisanlage, südöstlich des Güterschuppens).

- Im Bodenhorizont von 1,00 bis 2,00 m unter Geländeoberkante ist nur noch selten Auffüllungsmaterial anzutreffen. Jedoch ist dieser Bodenhorizont im beinahe gesamten Gleisbereich und im Süden der Fläche mit Herbiziden verunreinigt.

- Der anstehende Boden unterhalb von 2,00 m Tiefe wurde ausschließlich im südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche auf die Herbizid-Konzentrationen untersucht. Im Bereich der Gleisanlagen ist weiterhin Ethidimuron nachweisbar.

- Im Bodenhorizont von 3,00 bis 4,00 m unter Geländeoberkante sind die Ergebnisse der Herbizid-Analyse ähnlich. Auch hier ist Ethidimuron das einzig nachweisbare Herbizid. Die Konzentrationen sind im Vergleich zum Tiefenabschnitt darüber (2,00 bis 3,00 m) geringer.

[4] ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998); ECOS Umwelt Nord: Orientierende Untersuchung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: Februar 2002); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: Juli 2015); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung – Nachuntersuchung PSM als ergänzende Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: April 2016); M&P Ingenieursgesellschaft mbH: Ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. Güterbahnhofes Lübeck (Stand: 2016)

[5] Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)

Bezüglich der Herbizide sind hinsichtlich einer Verwertung die vier Einbauklassen gemäß Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung anzusetzen (s. Sanierungsplan Teil 2). Bei Erdbaumaßnahmen ist bei einer Überschreitung des Eluat-Wertes von 2,6µg/l eine geordnete externe Entsorgung vorzusehen.

Auf den ehemaligen Bahnflächen wurden von der DB AG insgesamt elf Grundwassermessstellen hergestellt. In allen Grundwasserproben wurde PAK nachgewiesen, jedoch überwiegend in geringer Größenordnung. Nur in drei Proben aus dem Abstrom der Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller wurden relevante PAK-Gehalte oberhalb der LAWA-Geringfügigkeitsschwelle nachgewiesen. Die BTEX-Nachweise beschränkten sich darüber hinaus auf eine Messstelle. Die Schwermetall-Gehalte zeigten sich im Grundwasser mit Ausnahme eines Zink-Gehalts deutlich unterhalb der LAWA[6]-Geringfügigkeitsschwelle. Die festgestellten Grundwasserverunreinigungen durch PAK und BTEX konnten ursächlich den Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller vorgefundenen Bodenverunreinigungen zugeordnet werden. Sie wurden als schädliche Grundwasserveränderungen im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes eingestuft. In der Gesamtschau des untersuchten Bereichs zwischen den Kontaminationsverdachtsflächen konnten diese schädlichen Grundwasserveränderungen jedoch als lokal, kleinräumig und nicht erheblich bewertet werden. Es wurde keine Besorgnis einer Gefährdung der regionalen Grundwassersituation festgestellt.

Zudem zeigen Grundwasser- und Bodenuntersuchungen weitere Grundwasserverunreinigungen durch bahntypische Herbizide auf, die diffus im Plangebiet verteilt im Boden vorliegen. Sie wurden nicht nur im Bereich des Lokschuppens, sondern auch im Gebiet der südlich gelegenen Gleise eingetragen. Es ist davon auszugehen, dass auch auf den nördlich und nordwestlich (Gleisharfe) angrenzenden aktiven Gleisanlagen Verunreinigungen des Bodens durch Herbizide vorliegen und dadurch auch Einträge ins abstromige Grundwasser stattfinden.

Durch die Deutsche Bahn fand hinsichtlich der Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide (i.d.R. dem Wirkstoff Ethidimuron) ein 3-jähriges Grundwasser-Monitoring durch die Deutsche Bahn statt, um die Belastung des Grundwassers mit Ethidimuron und untergeordnet auch mit PAK und BTEX zu überwachen. Das dreijährige Monitoring wurde mit Vorlage eines Abschlussberichts im März 2020 abgeschlossen. Es wird hierin eine Fortführung des Grundwasser-Monitorings empfohlen. Aktuell wird in Abstimmung mit der uBB über den Umgang mit der Ethidimuronverunreinigung im Grundwasser entschieden. Hierzu ist die Erstellung einer Sanierungsuntersuchung mit technischer und kostenmäßiger Darstellung der Sanierungsvarianten vorgesehen.

Bei den vorliegenden Verunreinigungen ist somit zwischen den vier Kontaminationsflächen, der flächenübergreifenden Beeinträchtigung durch bahntypische Herbizide sowie der hieraus ableitbaren Grundwasserbelastung zu unterscheiden. Was die vier Kontaminationsflächen betrifft, ist eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächlichen horizontalen und lateralen Grenzen dieser vier Kontaminationsflächen müssen daher durch einen altlastenerfahrenen Gutachter vor Ort festgelegt und der Sanierungserfolg analytisch nachgewiesen werden. Als weitere Grenzen gelten die im Sanierungsplan festgelegten Gebiete. Ziel der Sanierung ist im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit unter dem Aspekt der zukünftigen Nutzung

6 Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA)

der Fläche.

Darüber hinaus befinden sich außerhalb der im Sanierungsplan festgelegten Gebiete weitere Altlastenverdachtsflächen. Für eine Fläche im Nordosten des FNP-Änderungsbereichs sind Notwendigkeit und Umfang einer Sanierung der Flächen bei einer baulichen Veränderung abzustimmen. In dem betreffenden Bereich ist jedoch ein Beibehalt der Nutzung als Stellplatzanlage vorgesehen und durch die Festsetzung des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes auch auf diese begrenzt.

Darüber hinaus befinden bzw. befanden sich nach aktuellem Kenntnisstand im Bereich der Wohnbaufläche Schützenstraße und des Töpferweges sowie im nordöstlichen Straßenbereich der Schützenstr. altlastenrelevante Gewerbe. Neben den genannten Straßenbereichen sind gemäß den aktuell vorliegenden Informationen folgende Grundstücke betroffen:

- Schützenstraße 2-16, 20, 24, 26, 28-28a, 32, 34, 44a, 46, 60a-62, 74

- Töpferweg 89-93

Bei einigen der aufgeführten Grundstücke besteht nach aktuellem Kenntnisstand grundsätzlicher Untersuchungsbedarf. Die untere Bodenschutzbehörde (uBB) ist daher bei Eingriffen in den Boden, bei Baumaßnahmen, Entsiegelungen und/oder Nutzungsänderungen bezüglich der aufgeführten Grundstücke und des Straßenbereichs im Vorwege zu beteiligen.

Im Bereich des ehemaligen Bahn-/ Güterbahnhofgeländes sind Eingriffe in den Boden gutachterlich zu begleiten. Die uBB ist im Vorwege zu beteiligen.

2.2.6 Potenzielle Kampfmittelbelastung

Gemäß einer aktuellen Stellungnahme (Stand: 03.05.2017) des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein (KRD SH) liegt derzeit kein Kampfmittelverdacht vor. Kampfmittel können dennoch nie gänzlich ausgeschlossen werden.

2.2.7 Baugrunduntersuchung / (Grund-)Wasser / Versickerung

Regionalgeologisch liegt das Untersuchungsgebiet innerhalb eines tertiären Hochgebiets. In der jüngeren Eiszeit bildete sich das von Endmoränenzügen im Norden, Westen und Süden umgebene „Lübecker Staubecken". In diesem Becken kamen die heute oberflächennah anstehenden Tone, Schluffe und Feinsande des Jungpleistozäns zur Ablagerung.

Im Zuge der Flächenrisiko-Untersuchung wurde folgendes, stark schematisiertes Standortprofil angetroffen:

- bis max. 3,00 m unter Geländeoberkante: künstliche Auffüllung Sand, teilweise kiesig, häufig unterschiedliche Anteile anthropogener Beimengungen (Schotter, Schlacke, Ziegel- und Betonreste)
- bis max. 4,00 m unter Geländeoberkante (Endteufe): Beckenschluff und glazifluviatile Sande lagenweise Mittel- bis Feinsand und/oder Schluff

Im Plangebiet sind keine Gewässer vorhanden.

Der Hauptgrundwasserleiter wird durch sandige Ablagerungen des Tertiärs, Erosionsrinnen (z. B. Stockelsdorfer Rinne) und glaziale Sande unterhalb des Geschiebemergels aufgebaut.

Der Grundwasserspiegel im Bereich der Untersuchungsfläche befindet sich auf einer Höhe von 5,70 m ü. NHN (August 2015) bzw. 6,20 m ü. NHN (Februar 2016). Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen ca. 2,00 und 3,50 m.

An der nördlichen Grenze zu den Flächen der DB Netz AG lag das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,70 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 0,50 m bis 1,50 m. Südlich der Untersuchungsfläche wurde das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,30 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 3,90 m angetroffen. Das Grundwasser fließt von Nordwesten nach Südosten.

Das Grundwasser steht relativ hoch an und eine Versickerung ist mit hohem Aufwand begrenzt möglich. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser ist grundsätzlich nur dort möglich, wo der Boden nicht schluffig ausgebildet ist. Versickerungsanlagen sind so zu gestalten, dass möglichst unbeeinträchtigtes Bodenmaterial durchströmt wird bzw. keine nachweislichen Beeinträchtigungen vorliegen, um eine intensivierte Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser in das Grundwasser zu vermeiden. Hierfür kann u.a. ein Austausch des Bodens im Bereich der Versickerungsanlagen stattfinden. Darüber hinaus sind die jeweils gültigen Normen und Regelwerke für die Planung und den Betrieb von Versickerungsanlagen zu berücksichtigen. Baumaßnahmen sowie Nachweise über die Einhaltung der geforderten Vorhaben sind entsprechend zu dokumentieren.

2.3 Archäologische Bodenfunde

Im Plangebiet können archäologische bedeutsame Funde nicht ausgeschlossen werden. Es wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist rechtzeitig (spätestens 4 Wochen vor Baubeginn) zu informieren.

2.4 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß DSchG SH geschützt.

2.5 Eigentumsverhältnisse

Abgesehen von den Flächenanteilen der bestehenden öffentlichen Erschließungsstraßen, die innerhalb des Plangebietes liegen, befinden sich sämtliche Flächen im Plangebiet in Privateigentum verschiedener Eigentümer. Während der wesentliche Flächenanteil im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs im Besitz eines einzelnen Eigentümers liegt, befinden sich sämtliche angrenzenden Grundstücke am Hansering, an der Schützenstraße, Töpferweg und Am Retteich im Eigentum vieler einzelner Grundstückseigentümer.

2.6 Bisheriges Planungsrecht

2.6.1 Fachplanungsrecht

Der Güterbahnhof war bis 2011 vollständig als Fläche mit Eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung ausgewiesen; Teilflächen (Flurstücksnummern 277 tlw. und 52) sind aktuell noch als

solche ausgewiesen. Zudem befinden sich im Plangebiet bahnbetrieblich notwendige unterirdische und ebenerdige Erschließungsanlagen, die auf Dauer nicht freigestellt werden. Für die bahngewidmeten Flächen gilt ein öffentlich-rechtlicher Fachplanungs- und Nutzungsvorbehalt.

2.6.2 Flächen außerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne oder sonstiger Satzungen

Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB

Der Güterbahnhof war bis 2011 für Bahnzwecke gewidmet; d.h. dass die öffentlichen Verkehrsflächen dem Bahnbetrieb dienten und für diese Flächen ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt galt. Nach erfolgter Freistellung der Fläche von den Bahnzwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bis einschließlich Längshälfte der Verladestraße ist der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs planungsrechtlich dem Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zu zuordnen. Maßgeblich für diese planungsrechtliche Beurteilung sind die großen Freiflächen der ehemaligen Gleisanlagen, weiterhin ist das Gebiet im Bereich der bestehenden Gebäude aufgrund des überwiegenden Leerstandes kaum durch Nutzungen geprägt.

Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB

Die wohnbaulich genutzten Grundstücke entlang der Schützenstraße werden planungsrechtlich dem unbeplanten Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB zugeordnet.

2.6.3 Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen

Innerhalb des Geltungsbereiches der in Aufstellung befindlichen 129. Flächennutzungsplanänderung befinden sich Teilflächen des einfachen Bebauungsplans 03.60.00 - Bahnhofsviertel. Ziel und Zweck des einfachen Bebauungsplanes 03.60.00 ist die Steuerung von Vergnügungsstätten. Der parallel zur Flächennutzungsplanänderung befindliche Bebauungsplan 03.50.00 überplant in den Teilbereichen den Bebauungsplan 03.60.00.

Zudem überplant der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 03.50.00 Teilflächen des Bebauungsplans 03.59.00 – Hansestraße / Märkische Straße.

Außerdem setzen die Bebauungspläne 03.58.00.I – Bahnhofsvorplatz / ZOB (Teilbereich I) - und 03.58.00.II – Bahnhofsvorplatz / ZOB (Teilbereich II) / Schützenstraße - für den Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes öffentliche Verkehrsflächen sowie ein Allgemeines Wohngebiet fest. Dies entspricht den geplanten Darstellungen von Wohnbauflächen der 129. Flächennutzungsplanänderung.

2.6.4 Darstellungen des Flächennutzungsplans in der bisher geltenden Fassung

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck stellt den überwiegenden Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes entsprechend der bisherigen eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung als Bahnanlage dar. Auch eine Teilfläche des Wendehammers am Kimbernweg ist als Bahnanlage dargestellt. Im Bereich der vorhandenen Bebauung entlang der Schützenstraße sind Gemischte Bauflächen dargestellt. Die St. Lorenz-Brücke wird als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

2.6.5 Sonstige Satzungen

Die Erhaltungssatzung 4.2 – Hansestraße / Lindenstraße / Karpfenstraße im Stadtteil St. Lorenz umfasst die Grundstücke Schützenstraße Nr. 60, 60a und 62 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 03.50.00. Im Rahmen dieser Satzung zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes bedürfen Abbrüche, Änderungen und Nutzungsänderungen sowie die Errichtung baulicher Anlagen im Geltungsbereich dieser Satzung einer Genehmigung nach § 172 BauGB.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Landesentwicklungsplan (2010)

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes, in dem das Plangebiet liegt, dargestellt. „Die Oberzentren sind Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren von überregionaler und landesweiter Bedeutung. Sie versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren spezialisierten Bedarfs und bieten ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln.“[7]

Zudem wird folgender konkreter Grundsatz im LEP formuliert: „Um den Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte zu schützen, sollen Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt – auch aus dem Lübecker Umland – erhalten bleiben.“[8]

Im Norden und Osten des Plangebiets wird eine elektrifizierte zwei- oder mehrgleisige Bahnstrecke dargestellt. Weitere Darstellungen für das Plangebiet trifft der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 nicht.

Der Landesentwicklungsplan wird auf Basis der Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 derzeit fortgeschrieben, um neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage werden die fünf Regionalpläne neu aufgestellt. Hierbei ist anzumerken, dass im Jahr 2014 die fünf Planungsräume auf drei zusammengefasst worden sind. Solange die Regionalpläne nicht beschlossen sind, gilt für das Plangebiet weiterhin der Regionalplan II in der Fassung von 2004.

Regionalplan (2004)

Der Regionalplan für den Planungsraum II (RP) berücksichtigt alle raumbedeutsamen Fachplanungen der Landesregierung, insbesondere die Aussagen der Gesamtfortschreibung des Landschaftsrahmenplans 2003. Der RP setzt den landesplanerischen Ordnungs- und Entwicklungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung im östlichen Teil Schleswig-Holsteins fest. Ferner konkretisiert der RP schwerpunktorientiert die im Landesraumordnungsplan (1998 – mittlerweile durch den o.g. Landesentwicklungsplan ersetzt) und die in § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sowie die im Landesentwicklungsgrundsätzegesetz (LEGG) (wurde 2014 aufgehoben) dargestellten landesplanerischen Grundsätze.

[7] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, S. 38
[8] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, S. 52

Der Regionalplan stellt Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

3.2 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Bei den ehemaligen Güterbahnhofsflächen handelt es sich um den Biotoptyp Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen (größtenteils versiegelt), während die Grundstücke der Schützenstraße als Siedlungsbiotope – Biotope der gemischten Bauflächen/Stadtgebiete dargestellt werden. Der Landschaftsplan stellt eine naturschutzrechtlich geschützte Allee entlang der Schützenstraße dar. Die Karte „Typen des oberflächennahen Wasserhaushalts“ stellt die nordwestlichen Flächen als Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies) und die südwestlichen Flächen als Stautyp (Tonmergel) dar, während die östlichen Flächen nicht untersucht wurden. In der Karte „Kulturhistorische Landschaftsbestandteile“ ist ein Flur- und Grenzstein im Bereich der Schützenstraße abgebildet. Diese mit Hoheits- und Eigentumszeichen versehenen Steine, die alte Grenzverläufe markieren, sind im ganzen Stadtgebiet von Lübeck verteilt aufzufinden.

Das im Jahr 2010 von der Bürgerschaft beschlossene Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ sieht eine öffentliche Grünfläche und Wege auf Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Plangebiet), der Schützenstraße und den Verladehallen des Güterbahnhofs mit weiterer Fortführung östlich zur Bahntrasse bis hin zu Kanal-Trave in Genin vor. Diese linearen Grünverbindungen am Rande des Stadtteiles St. Lorenz Süd sind auch in der Karte „Konzept Grünzüge“ des Landschaftsplanes der Hansestadt Lübeck abgebildet.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das ISEK wurde im März 2010 von der Bürgerschaft als ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist. Im ISEK 2010 sind u.a. für den Stadtteil St. Lorenz-Süd folgende Handlungsempfehlungen aufgeführt, die für das Plangebiet relevant sein können:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bahnhofsumfeldes und Klärung der Bebauung,
- Familien und junge Menschen durch attraktive wohnungsnahe Grünräume an den Stadtteil binden,
- mehr Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche im öffentlichen Raum,
- Leerstand und städtebauliche Missstände (Brachflächen) beseitigen,
- Nachbarschaftsnetzwerke stärken,
- Wohnumfeld mit Aufenthaltsqualität versehen,
- innovative Ideen beim Neubau von Gebäuden und deren Ausstattung,
- Neunutzung aufgegebener Gleisflächen südlich des Hauptbahnhofes und des Güterbahnhofes für attraktives Wohnen entwickeln,
- Sanierung und Nutzung des Wasserturms auf dem Bahnflächengelände als „Leuchtturm“ für den Stadtteil.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ ist das Plangebiet Güterbahnhof als Untersuchungsbereich für die Entwicklung von Wohnbauflächen mit höchster Priorität (Kategorie 1) dargestellt.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2018

Das Wohnungsmarktkonzept der Hansestadt Lübeck (2013) stellt eine strategische Grundlage für die Wohnungsmarktentwicklung in der Hansestadt bis 2025 dar. Die Auswirkungen des demographischen Wandels und Veränderungen bei den Haushaltsstrukturen führen zu einer sich stetig ändernden Nachfrage nach Wohnraum. Der Wohnungsmarktbericht aktualisiert jährlich das Wohnungsmarktkonzept von 2013, dient als Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung und zeigt die zur Verfügung stehenden Bauflächen auf.

Der aktuelle Wohnungsmarktbericht (2018) zeigt einen Bedarf von ca. 3.900 Wohneinheiten bis 2025 auf.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs werden im Wohnungsmarktbericht von 2018 als „in Bearbeitung“ dargestellt. Durch Schaffung von Planungsrecht auf diesen Flächen, kann in städtebaulich integrierter Lage zeitnah Wohnungsbau vorangetrieben werden, um dem Wohnraumbedarf zu begegnen.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

„Das Zentrensystem bildet das Grundgerüst für die (Nah-) Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelsgütern in der Hansestadt Lübeck. Durch Ansiedlungen darf die Versorgungsfunktion eines anderen zentralen Versorgungsbereiches nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“ (Leitsatz 1)

„Zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment soll zukünftig nur im Hauptzentrum Innenstadt (...) zugelassen werden. Bei der Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel ist die Innenstadt zu favorisieren. Ausnahmsweise kann zentrenrelevanter Einzelhandel in begrenztem Umfang auch in den Stadtteil- und Nahversorgungszentren zugelassen werden.“ (Leitsatz 2)

„Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel soll zukünftig nur in den zentralen Versorgungsbereichen zugelassen werden. (Ausnahmen siehe Leitsatz 4)“ (Leitsatz 3)

„Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel kann zur Sicherung eines dichten Nahversorgungsnetzes auch an sonstigen städtebaulich integrierten Standorten zugelassen werden (...). Voraussetzung ist, dass dadurch keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche oder die wohnortnahe Grundversorgung entstehen.“ (Leitsatz 4)

„Bei Betrieben des Handwerks oder des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes können im begrenzten Umfang ausnahmsweise Verkaufsstätten für zentrenrelevante oder nahversorgungsrelevante Sortimente für Eigenproduktion als untergeordnete Nebenbetriebe zugelassen werden (sogenanntes Handwerkerprivileg).“ (Leitsatz 6)

Die Einzelhandel- und Nahversorgung des Plangebietes wird über das Stadteilzentrums St. Lorenz-Süd „Hansering“, das Nahversorgungszentrum „Moislinger Allee – Töpferweg“ und den Sonderstandort „Hauptbahnhof“ weitreichend sichergestellt.

3.7 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Die historische Lübecker Altstadt wurde 1987 mit dem Welterbetitel ausgezeichnet und in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war u.a. die markante Stadtsilhouette mit den prägenden Kirchtürmen. Ziel des Managementplans ist die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte.

Bei der Planung von Hochbauten sind die Sichtachsen und wesentlichen Blickbeziehungen zur Altstadt zu beachten. Vom Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes, den ein- und ausfahrenden Zügen und auch den Wohngebieten jenseits der Gleise besteht zum Teil eine Sichtachse auf die Türme Lübecks. Bei der Ausweisung von Baugebieten und der Planung von Bauvorhaben innerhalb der Sichtachsen ist somit darauf zu achten, dass der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht erheblich beeinträchtig wird. Sie sind daher auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe hin im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten. Hierfür wurde eine Sichtachsenstudie[9] erarbeitet, deren Ergebnisse in den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan eingeflossen sind.

3.8 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung

Um die baulichen Voraussetzungen der geplanten festen Fehmarnbeltquerung zu schaffen, ist zum einen geplant, den an das Plangebiet angrenzenden Schienenverkehr zu intensivieren, zum anderen ist durch die Deutsche Bahn AG für die Bauzeit im südwestlichen Teilbereich des ehemaligen Güterbahnhofes eine Fläche für eine Baustelleneinrichtung angefragt worden. In den Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG, der Hansestadt Lübeck und dem Grundstückseigentümer wurde eine temporäre Nutzung von Teilflächen für die Baustelleneinrichtung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ in Aussicht gestellt. Für die Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren jedoch noch nicht eingeleitet. Die Verhandlungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans und der parallelen Aufstellung des Bebauungsplans sollen einerseits eine Brachfläche in zentraler Lage wiedergenutzt sowie andererseits die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiedernutzbarmachung einer zentralen innerstädtischen Brachfläche durch die Entwicklung von ca. 320 Wohneinheiten, das Wohnen nicht störenden Gewerbenutzungen sowie Flächen für die Naherholung im Sinne eines Stadtteilparks geschaffen werden. Das geplante Wohnquartier leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Deckung des dringenden Wohnraumbedarfs bis 2025.

Bereits im Rahmen des Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ (1999 bis 2007) wurden die Potenziale der ehemaligen Güterbahnhofsflächen für eine Wohnbauentwicklung identifiziert. Gleichzeitig wurde ein Defizit an öffentlichen Grünflächen für den Stadtteil festgestellt und gleichermaßen das Ziel formuliert, im Plangebiet einen Stadtteilpark für St. Lorenz Süd vorzusehen, von dem auch die geplante Neubebauung aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft an Wertigkeit gewinnen soll.

[9] TGP Landschaftsarchitekten: Untersuchung der Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe (Stand: August 2020)

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Plangebiet insgesamt		**12,89 ha**
	Vorher	Nachher
Bahnanlagen	8,24 ha	0,00 ha
Wohnbaufläche	0,12 ha	6,16 ha
Gemischte Bauflächen	4,39 ha	3,06 ha
Grünfläche: Parkanlage	0,00 ha	3,49 ha
Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen	0,18 ha	0,18 ha

5.2 Darstellungen der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes

Die künftige Darstellung der 129. Änderung des Flächennutzungsplans sieht für die bisher gemischten Bauflächen in der Schützenstraße künftig Wohnbauflächen vor. Die vom Eisenbahnbundesamt mit Bescheid vom 26.09.2011 bereits teilweise freigestellten Bahnanlagen des ehemaligen Güterbahnhofs werden im geänderten Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen im südöstlichen, als gemischte Bauflächen im nördlichen sowie als Grünflächen im mittleren Grundstücksbereich dargestellt. Die Flächen des erweiterten Wendehammers am Kimbernweg werden als Wohnbaufläche ausgewiesen. Die St. Lorenz-Brücke wird weiterhin als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Darstellung neuer Wohnbauflächen

Die Darstellung neuer Wohnbauflächen in einer Größenordnung von 6,16 ha trägt dem dringenden Wohnungsbedarf der Hansestadt Lübeck Rechnung (siehe 3.5). Die Abgrenzung der Wohnbauflächen berücksichtigt dabei das der Bebauungsplanung zugrundeliegende städtebauliche Konzept für das künftige Wohngebiet, die tatsächliche Nutzung auf den Grundstücken der Schützenstraße sowie eine potenzielle Wohnbebauung rückwärtiger Grundstücksbereiche an der Schützenstraße. Für den Bereich der Schützenstraße sind. Im Bereich der vorhandenen Bebauung entlang der Schützenstraße wird die Darstellung von derzeit Gemischte Bauflächen mit der 129. Änderung auf die Darstellung von Wohnbauflächen geändert. Es erfolgt somit eine der bestehenden Nutzung entsprechende Beschränkung des künftigen Nutzungsspektrums, womit sichergestellt wird, dass in diesem Bereich auch künftig die Hauptnutzung das Wohnen bleibt.

Darstellung neuer gemischter Bauflächen

Um einerseits die neuen Wohnbau- und Grünflächen von Lärmemissionen von der Bahntrasse zumindest teilweise abzuschirmen sowie andererseits das Quartier mit das Wohnen nicht störenden Gewerbenutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten zu beleben, werden auf den heutigen Bahnflächen im nördlichen Bereich des Plangebietes zukünftig gemischte Bauflächen in einer Größenordnung von 3,06 ha dargestellt. Maßstabsbedingt wird von einer parzellenscharfen Darstellung von den gemäß des im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplans festgesetzten kleinen gewerblichen Bauflächen auf Ebene des Flächennutzungsplanes abgesehen. Diese gehen in der Darstellung Gemischter Bauflächen auf.

Darstellung einer neuen Grünfläche

Wie unter 2.1 bereits erwähnt, haben Untersuchungen zur Umnutzung der Bahnflächen den Bedarf an öffentlichen Grünflächen in St. Lorenz-Süd aufgezeigt. Um diesem Ergebnis nachzukommen, den neuen und bestehenden Wohnnutzungen wohnungsnahe Freiflächen anzubieten sowie den Stadtteil durch die Erhöhung des Anteils an Grünstrukturen aufzuwerten, werden zwischen den Wohnbau- und gemischten Bauflächen zukünftig Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Mit dieser Darstellung wird zudem die Umsetzung des im Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ aufgezeigten Grünzugs (siehe Kapitel 0) vorangetrieben.

Darstellung der überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen

Die St. Lorenz-Brücke/Meierstraße wird weiterhin als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt, um diese insbesondere örtlich bedeutende Hauptverkehrsstraße planungsrechtlich bestandskonform zu sichern. Die Herstellung einer weiteren über-/ örtlichen Hauptverkehrsstraße innerhalb des Plangebietes ist nicht erforderlich, da das Gebiet über das bestehende Straßensystem ausreichend erschlossen ist (siehe Kapitel 2.1).

5.3 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf zu entwickeln.

Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung ist als vergleichsweise gering einzuschätzen, da der Hauptbahnhof und Busbahnhof fußläufig erreichbar sind und der Standort durch weitere Bushaltestellen gut an den ÖPNV angebunden ist.

Energetische Optimierung

Der grundsätzliche Energiebedarf, der von der geplanten Umnutzung und Neubebauung ausgelöst wird, kann derzeit nicht hinreichend berechnet werden. Dieser ergibt sich u.a. aus der endgültigen Anzahl der Wohnungen, den tatsächlich realisierten Nutzungen auf den gemischten Bauflächen sowie aus der energetischen Bauweise/Bauausführung der Gebäude.

Die Grundlage für die allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise legt das Gesetz zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) fest. Diese gilt prinzipiell für alle Gebäude, die beheizt oder klimatisiert werden. Sie legt die Anforderungen an den Wärmedämmstandard und die Anlagentechnik fest. Dabei verfolgen die ordnungsrechtlichen Vorgaben weiterhin den Ansatz, den Primärenergiebedarf von Gebäuden zu minimieren, den Energiebedarf eines Gebäudes durch energetisch hochwertigen baulichen Wärmeschutz zu begrenzen (Effizienz zuerst), effiziente Wärmeversorgungskonzepte zu entwickeln und den verbleibenden Energiebedarf zunehmend durch erneuerbare Energien zu decken.

Kleinklima

Auf Grund der Bestandssituation sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse nach Fertigstellung der Bauvorhaben als unerheblich bzw. als Verbesserung einzustufen. Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete werden durch die begrenzte Ausdehnung des Vorhabens nicht beeinflusst.

6. Umweltbericht

Die folgenden Darlegungen des Umweltberichtes wurden durch das Büro Brien Wessels Werning (BWW), Lübeck erarbeitet und basieren im Wesentlichen auf den unter Kapitel 8.3 aufgeführten Fachgutachten und Unterlagen.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Planinhalte

Der zu überplanende Bereich liegt innenstadtnah, rd. 500 m südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs im Stadtteil Lübeck - St. Lorenz-Süd und umfasst im Wesentlichen die Grundstücke des ehemaligen Güterbahnhofs und die Grundstücke der südlich des Güterbahnhofs gelegenen Schützenstraße.

Das Plangebiet für die 129. Änderung des Flächennutzungsplans umfasst eine Fläche von rd. 12,9 ha. Von dem Plangebiet sind rd. 8,4 ha im Umgriff des Bebauungsplans 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof enthalten. Zudem sind die Grundstücke der Schützenstraße, zwischen dem Hansering und der Herman-Lange-Straße, auf einer Fläche von rd. 4,5 ha im Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplans dargestellt. Für den Bereich der Schützenstraße wird eine Änderung der Flächennutzung von gemischten Bauflächen zu Wohnbauflächen festgelegt. Durch die Änderung der Flächennutzung im Bereich der Schützenstraße ergeben sich weder relevante Eingriffe noch Beeinträchtigungen der Umwelt im Plangebiet. Die relevanten Eingriffe beschränken sich somit auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans 03.50.00 (rd. 8,4 ha).

Auf dem brachgefallenen, teilweise versiegelten Gelände des Güterbahnhofs Lübeck sind neue Flächen für Wohnbebauung, eine Parkanlage sowie gemischte Bauflächen geplant. Der Flächennutzungsplan schließt zudem vollumfänglich die Bebauung der Schützenstraße ein.

Die bestehenden Grundstücke entlang der Schützenstraße werden als Wohnbauflächen dargestellt und zunächst im Bestand betrachtet. Sollte eine Änderung der Bestandssituation erfolgen, müssten hierfür im Einzelnen Gutachten für die von Änderungen betroffenen Schutzgüter erarbeitet werden. Für eine Bestandsänderung, z.B. durch eine Nachverdichtung der rückwärtigen Gartenareale der Schützenstraße, werden weiterhin Anpassungen in jeweiligen B-Plänen notwendig.

Nördlich angrenzend an die Wohnbauflächen der Schützenstraße sind neue Wohnbauflächen dargestellt, das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans sieht hier eine Entwicklung von rd. 320 Wohneinheiten vor. Die Abgrenzung der Wohnbauflächen berücksichtigt dabei das dem Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Konzept für das künftige Wohngebiet sowie die tatsächliche Nutzung auf den Grundstücken der Schützenstraße.

Die ehemaligen Verladehallen des Güterbahnhofs im Norden des Plangebietes bleiben erhalten, werden saniert und mit Nutzungen aus nicht störendem Gewerbe ausgestattet. Die am südlichen Ende der Verladehallen gelegene ehemalige Kantine ist baufällig und wird durch einen Neubau ersetzt. Zudem werden die ehemaligen Verladehallen am nordöstlichen Ende um einen Kopfbau erweitert. Westlich der Verladehallen sieht das städtebauliche Konzept des

Bebauungsplans ein Riegel- bzw. Kammgebäude vor. Der denkmalgeschützte Wasserturm am westlichen Ende dieses Gebäudes bleibt als Identifikationsmerkmal erhalten. Um einerseits die neuen Wohnbau- und Grünflächen von Lärmemissionen von der Bahntrasse zumindest teilweise abzuschirmen sowie andererseits das Quartier mit dem Wohnen nicht störenden Gewerbenutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten zu beleben und zu arrondieren, werden im nördlichen Bereich des Plangebietes die bisherigen Bahnflächen als gemischte Bauflächen dargestellt.

Zwischen den Wohnbauflächen und den verbleibenden Verladehallen wird ein öffentlicher Grünzug im Sinne einer Parkanlage mit aufgeweiteten Bereichen entwickelt. Die Grünfläche dient insbesondere den Bewohnern, Arbeitenden und Hotelgästen des neuen Quartiers, steht aber als Stadtpark allen Menschen – insbesondere auch den Bewohnern des Stadtteiles St. Lorenz Süd – für die Naherholung zur Verfügung.

Die St. Lorenz-Brücke wird weiterhin als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt, um diese insbesondere örtlich bedeutende Hauptverkehrsstraße planungsrechtlich bestandskonform zu sichern. Die verkehrliche Anbindung des neuen Quartiers erfolgt über die Straßen „Beim Retteich“ nordöstlich des Plangebietes sowie über den „Töpferweg“ und „Hansering“ südlich des Plangebietes.

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Plangebiet Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.1.1 Fachgesetzliche Grundlagen

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 8 LNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 9 LNatSchG: Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

Baumschutzsatzung: Gemäß der seit dem 18.12.2006 geltenden Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens 3 Bäume) oder in Gruppen (mindestens 5 Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der

Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u.a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stamm in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt ist, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

6.1.2 Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan: Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010[10] und im Entwurf des Landesentwicklungsplans 2018[11] wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes, in dem das Plangebiet liegt, dargestellt. Zudem sollen zur Wahrung des Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte Sichtachsen und Blickbeziehungen erhalten bleiben. Weiterhin liegt das Plangebiet am Anfang der Siedlungsachse in Richtung Reinfeld und grenzt an eine elektrifizierte zwei- oder mehrgleisige Bahnstrecke.

Regionalplan (2004): Der Regionalplan stellt für den Planungsraum II Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein (1999): Gemäß den Darstellungen im Landschaftsprogramm liegt das Plangebiet am Rande eines großflächigen Wasserschongebietes, das von Scharbeutz bis Krummesse und von Stockelsdorf bis Travemünde reicht.

Landschaftsrahmenplan (2020): Im Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III 2020 sind keine Darstellungen im Plangebiet vorhanden.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008): Bei den ehemaligen Güterbahnhofsflächen handelt es sich um den Biotoptyp Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen (größtenteils versiegelt), während die Grundstücke der Schützenstraße als Siedlungsbiotope – Biotope der gemischten Bauflächen/Stadtgebiete dargestellt werden. Der Landschaftsplan stellt eine naturschutzrechtlich geschützte Allee entlang der Hansestraße dar. Die Karte „Typen des oberflächennahen Wasserhaushalts“ stellt die nordwestlichen Flächen als Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies) und die südwestlichen Flächen als Stautyp (Tonmergel) dar, während die östlichen Flächen nicht untersucht wurden. In der Karte „Kulturhistorische Landschaftsbestandteile“ ist ein Flur- und Grenzstein im Bereich der Schützenstraße abgebildet. Diese mit Hoheits- und Eigentumszeichen versehenen Steine, die alte Grenzverläufe markieren, sind im ganzen Stadtgebiet von Lübeck verteilt aufzufinden.

[10] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein

[11] Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (2018): Entwurf 2018 – Fortschreibung Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein

Das im Jahr 2010 von der Bürgschaft beschlossene Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ sieht eine öffentliche Grünfläche und Wege auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Plangebiet), der Schützenstraße und den Verladehallen des Güterbahnhofs vor. Diese linearen Grünverbindungen am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd sind auch in der Karte „Konzept Grünzüge“ des Landschaftsplans der Hansestadt Lübeck abgebildet.

Als weitere Maßnahme werden Altlastenuntersuchungen empfohlen.

6.2 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

6.2.1 Schutzgut Fläche

a) Ausgangssituation

Das Schutzgut Fläche beschreibt den Flächenverbrauch der Planung. Unter Flächenverbrauch wird dabei die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke verstanden. Fläche ist eine endliche Ressource, mit der Menschen sparsam umgehen müssen, um ihre Lebensgrundlagen zu erhalten. Die Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist bundesweit ein schleichendes Phänomen. Die damit einhergehende Landschaftszersiedelung und Landschaftszerschneidung sind deutlich sichtbare Zeichen eines oft unbedachten Umgangs mit der Ressource Fläche. Zersiedelte oder zerschnittene Naturräume vernichten die natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie wertvolle produktive Flächen zur Nahrungsmittelerzeugung.

Ein Großteil des Plangebietes wurde bis in die 1990er Jahre von der DB AG als Güterbahnhof genutzt. Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs wird seither von Bestandsgebäuden, einem Wasserturm, einem Lokschuppen und den Verlade- bzw. Güterhallen einschließlich ihrer versiegelten Zuwegungen geprägt. Weiterhin sind im Süden des ehemaligen Güterbahnhofs offene Brachflächen und z.T. bewachsene Pflasterflächen der ehemaligen Laderampen/Bahnsteige vorhanden. Südlich der Brachflächen wird das Plangebiet durch bestehende Wohnbebauung mit angrenzenden Gartenarealen geprägt.

Die Flächen im Plangebiet sind bereits anthropogen überprägt und weisen einen bestehenden hohen Grad an Überbauung auf, sodass die Bedeutung des Schutzgutes Fläche als natürliche Ressource gering zu bewerten ist.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Bezüglich des Bereichs des ehemaligen Güterbahnhofs findet kein Flächenverbrauch einer zuvor ungenutzten oder für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche statt. Die Fläche des Plangebietes erfährt lediglich eine Umnutzung und dient der Innenverdichtung, sodass keine erheblich nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Fläche im Zuge der Planung zu erwarten sind. Die Bestandsgebäude der Schützenstraße bleiben erhalten, sodass sich auch hier keine Änderung des Flächenverbrauchs ergibt, da diese Bereiche bereits versiegelt wurden.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sind aufgrund der Flächenumnutzung und der oben genannten geringen Bedeutung der Fläche als natürliche Ressource durch die bestehende Überbauung nicht vorgesehen.

d) Maßnahmen zum Ausgleich sind aufgrund der Flächenumnutzung und der oben genannten geringen Bedeutung der Fläche als natürliche Ressource durch die bestehende Überbauung nicht vorgesehen.

6.2.2 Schutzgüter Boden und Wasser

a) Ausgangssituation

Um die Auswirkungen durch die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs zu ermitteln, wurde von der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020[12]) ein Sanierungsplan aufgestellt, der eine Beschreibung der Geologie und Hydrogeologie beinhaltet. Der Sanierungsplan fasst die Ergebnisse eines Untersuchungsprogramms der DB AG sowie ergänzenden Untersuchungen der Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU) zur Kontamination des Geländes zusammen. Die folgenden Angaben zu Boden und Wasser wurden aus dem Sanierungsplan entnommen und/oder zum Teil zusammenfassend dargestellt.

Durch die künftige Darstellung der Wohnbauflächen in der 129. Änderung des Flächennutzungsplans anstelle der bisher gemischten Bauflächen in der Schützenstraße ergeben sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf den Boden oder das Wasser. Im Falle einer Änderung des Bestandes, z.B. durch eine Bebauung der rückwärtigen Gartenflächen der Schützenstraße, sind hydrogeologische Untersuchungen durchzuführen und die Auswirkungen auf den Boden und das Wasser durch geplante Maßnahmen zu ermitteln.

Boden

Der Standort des Plangebietes liegt innerhalb der „Lübecker Mulde“ auf einer Höhe von 5 bis 15 m ü. NHN. Die Ergebnisse der Bohrungen im Plangebiet zeigen einen Auffüllungshorizont bis 3 m unter Geländeoberkante (GOK) sowie Beckenschluff und glazifluviatile Sande bis zur max. Untersuchungstiefe von 4,0 m u. GOK:

Grundsätzlich deutet die Untersuchungen auf ein Einfallen des Beckenschluffes von Nordwesten nach Südosten. Im Liegenden des Beckenschluffes folgen glazifluviatile Fein- und Mittelsande, die den oberflächennahen Grundwasserleiter darstellen. Lokal sind in die Sande Bänder von Beckenschluff eingeschaltet.

Bei den Bohrungen der FRIDU wurden als Bodenarten Sand, tlw. kiesig mit häufigen Anteilen anthropogener Beimengungen (Schotter, Schlacke, Ziegel- und Betonreste) bis in max. 3 m unter GOK und lagenweise Mittel- bis Feinsand und/oder Schluff bis max. 4 m unter GOK ermittelt. Gemäß des Landwirtschafts- und Umweltatlas Schleswig-Holstein ist im Plangebiet als Bodentyp ehemals Pseudogley-Braunerde abgebildet. Aufgrund der Auffüllung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde der Boden jedoch gemäß den Angaben des Sanierungsplans stark anthropogen überformt, ein natürlicher Oberboden ist nicht vorhanden. Durch die Auffüllung des Bodens wurden die natürlichen Bodenfunktionen erheblich beeinträchtigt.

Auf den Grundstücken im Bereich der Schützenstraße wurden bislang keine Untersuchungen des Bodens und des Grundwassers durchgeführt, da die Gebäude im Bestand erhalten bleiben. Bei einer Darstellung als Wohnbaufläche anstelle einer gemischten Baufläche ergeben sich keine Auswirkungen auf den Boden oder das Wasser im Bereich der Schützenstraße.

Versiegelung

Von der durch Eingriffe betroffenen Fläche des Plangebietes (12,89 ha) ist rund die Hälfte der Böden versiegelt. Dabei ist der Boden auf rd. 7,7 ha durch Gebäude und Straßen (davon rd. 2 ha Gebäude und 1,2 ha Straßen innerhalb des Bereichs des ehemaligen Güterbahnhofs und rd. 4,5 ha Straßen und Gebäuden an der Schützenstraße) vollständig versiegelt, weitere

[12] Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck, Bericht und Anlagen, Hannover, Stand. März 2020.

rd. 2 ha sind durch Fahrflächen, Wege und ehemalige Laderampen teilversiegelt (Pflaster oder Grand).

Insgesamt ist der Boden im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs vollständig anthropogen überprägt und auch im Bereich der Schützenstraße überwiegend überbaut oder intensiv als Garten genutzt, sodass diese Flächen für die natürlichen Bodenfunktionen keine bzw. nur geringe Bedeutung haben.

Wasser

Die Angaben zum Grundwasser wurden den Detailuntersuchungen und der FRIDU[13]entnommen und im Sanierungsplan der ehemaligen Güterbahnhofsfläche zusammengefasst. Folgende Angaben wurden dem Sanierungsplan entnommen. Zudem wurden die Angaben durch die Dokumentation Grundwassermonitoring vom März 2020[14] ergänzt bzw. angepasst.

„Der Hauptgrundwasserleiter wird durch sandige Ablagerungen des Tertiärs, Erosionsrinnen (z. B. Stockelsdorfer Rinne) und glaziale Sande unterhalb des Geschiebemergels aufgebaut.

Stellenweise wird das Grundwasser durch den überlagernden, gering durchlässigen Geschiebemergel geschützt. Oberhalb des Geschiebemergels bilden Beckenschluffe und sandige Lockersedimente eine Wechselfolge aus Grundwasserleiter und -geringleiter. Großflächig betrachtet, kann dieses System als ein zusammenhängender, oberflächennaher Grundwasserleiter angesehen werden.

Der Grundwasserflurabstand im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs liegt zwischen ca. 2,00 und 3,50 m. An der nördlichen Grenze zu den Flächen der DB Netz AG verringert sich der mittlere Flurabstand auf ca. 0,50 m bis 1,50 m. Im südlichen Bereich der Untersuchungsfläche liegt der mittlere Flurabstand bei rd. 3,90 m. Die Untersuchungen von Mai 2018 bis November 2019 bestätigen die Erkenntnisse. Gemäß den Stichtagsmessungen wurde die regionale Grundwasserfließrichtung im Untersuchungsgebiet ermittelt. Danach fließt das Grundwasser von Nordwesten nach Südosten.

Kontamination

Im Sanierungsplan der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH 2018[4] wurden die Untersuchungen zur Identifizierung von kontaminationsverdächtigen Flächen und zur Klärung tatsächlicher Belastungen im Boden und Grundwasser zusammengefasst. Die Untersuchungen ergaben, dass innerhalb des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs vier Kontaminationsflächen vorhanden sind:

- Gas-/Ölbehälter: Ermittlung erhöhter MKW- und PAK-Gehalte.
- Kesselhaus und Fettgasanstalt: Überschreitung der Grenzwerte von PAK- und BTEX; Überschreitung einzelner Prüfwerte bzgl. der Parameter LHKW und MKW sowie für einzelne Schwermetalle.
- Ölkeller: Nachweis erhöhter PAK-, Zink- und Cadmium-, leicht erhöhter BTEX-Werte sowie eine kleinräumiger MKW-Verunreinigung.

[13] Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck, Bericht und Anlagen, Hannover, Stand. März 2020.

[14] Dr. Köhler & Dr. Pommerening GmbH Beratende Geologen, Hydrogeologen und Ingenieure (2020): Dokumentation Grundwassermonitoring, Harsum, Stand: März 2020.

Des Weiteren liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs verbreitet ein Auffüllungshorizont vor, der abfallrechtlich den LAGA-Klassen Z0 bis Z2 sowie der Deponieklasse I zuzuordnen ist. Der Auffüllungshorizont wird überwiegend durch PAK, der Boden im gesamten südlichen und südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche durch bahntypische Herbizide beeinträchtigt. Die Verunreinigungen mit Herbiziden sind nicht nur auf den Auffüllungshorizont begrenzt, sondern betreffen vor allem den darunter anstehenden Boden.

Insgesamt zeigen die Untersuchungsergebnisse Hinweise auf das Vorhandensein einer bestehenden und für die Zukunft z.T. absehbaren Gefährdung der Schutzgüter und Wirkungspfade. Um zukünftig gesunde Wohnverhältnisse zu ermöglichen, ist eine Sanierung und im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten notwendig.

Gemäß der Aussagen des Grundwassermonitorings liegt im Untersuchungsgebiet weiterhin eine mittlere, schädliche Grundwasserverunreinigung durch Herbizide (Ethidimuron) vor, für die ein weiterer Überwachungsbedarf besteht.

Laut einer Stellungnahme (Stand: 03.05.2017) des Kampfmittelräumdienstes von Schleswig-Holstein liegt kein Kampfmittelverdacht vor.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Boden

Das zukünftige Geländeniveau der Parkanlage wird z.T. wellig ausgeformt und mit Senken und Anhöhen modelliert. Das niedrigste Geländeniveau liegt in einer für die Entwässerung gestalteten Senke und das höchste Geländeniveau auf einer Anhöhe nördlich der Gebäude am Hansering. Zur Herstellung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse im Plangebiet müssen kontaminierte Bereiche des Bodens z.T. ausgehoben, umgelagert, aufgefüllt oder versiegelt werden.

Dafür werden gemäß Sanierungsplan zunächst die vier Kontaminationsflächen im Norden des Plangebietes durch einen Bodenaustausch saniert. Um die vier Kontaminationsflächen komplett zu sanieren, muss erst ein Gebäuderückbau stattfinden. Der kontaminierte Boden wird ggf. unter Sicherungsmaßnahmen und je nach Grad der Verunreinigung auf Haufwerke gelegt oder in Container verbracht, beprobt und gemäß dem Belastungsgrad entsorgt. Eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächliche Grenze des Belastungsbereichs muss daher durch den Gutachter vor Ort anhand von organoleptischer Ansprache und durch Sohl- und Wandbeprobung aus der Baugrube festgelegt werden. Für die Verfüllung der vier Kontaminationsflächen bis zum geplanten Geländeniveau kann gebietseigenes Material, das nicht aus den Kontaminationsflächen stammt, oder Fremdmaterial verwendet werden. In beiden Fällen müssen die Anforderungen/Bestimmungen der LAGA TR Boden (2004) eingehalten werden. Aufgrund der hohen Vorbelastungen des Bodens durch die bestehende Versiegelung und Kontamination im Norden des Plangebietes, führt die Neubebauung in diesem Bereich nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf den Boden.

Im Plangebietes wird im Bereich der geplanten Gebäude und geplanten Verkehrswegen die Auffüllungsschicht entfernt. Das dabei anfallende Material wird beprobt, gemäß LAGA / Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung bewertet und fachgerecht entsorgt. Der ausgehobene geogene und nur z.T. mit Herbiziden belastete Boden wird innerhalb des Plangebietes zur Geländemodellierung und zur Auffüllung verwendet. Das gesamte Gelände wird je nach Flächennutzung mit einer im Bebauungsplan festgelegten Schicht kulturfähigem Oberboden überdeckt. Dadurch können sich die zuvor eingeschränkten natürlichen Bodenfunktionen in nicht

überbauten Bereichen wieder regenerieren. Zudem wird der Kontakt von Menschen mit dem Material so weiter eingeschränkt.

Versiegelung

Bei Durchführung der Planung wird im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs das doppelte an vollversiegelter Gebäudefläche im Vergleich zum Bestand entstehen. Dennoch werden nur geringe Anteile von bisher unversiegelter Fläche (Fläche mit Ruderalbewuchs) überbaut. Die restliche zur Überbauung geplante Fläche ist bereits durch Pflastersteine teilversiegelt.

Die Versiegelung durch die Bestandsgebäude der Schützenstraße bleibt weiterhin vorhanden. Bei einer Änderung der Bestandssituation sind die möglichen Auswirkungen im Rahmen der zu ändernden Bauleitplanung aufzuführen.

Insgesamt wird der Versiegelungsgrad auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs zunehmen, sodass der Boden unweigerlich dem Naturhaushalt dauerhaft verloren gehen bzw. dieser eine Regeneration nicht erfahren kann. Dennoch führt die Verschiebung der Anteile an versiegelten und teilversiegelten Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs und der geringen Zunahme von Versiegelung der bisher unversiegelten Fläche aufgrund der geringen natürlichen Bodenfunktion und der z.T. diffus verteilten Kontamination der Böden nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen des Schutzgutes Boden im Plangebiet.

Wasser

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden, sodass im Folgenden nur die Auswirkungen der Planung auf das Grundwasser beschrieben werden.

Bei der Abgrabung des Auffüllungsmaterials wird aufgrund des ausreichenden Grundwasserflurabstand nicht in das Grundwasser eingegriffen. Bei tieferen Abgrabungen für Keller und Tiefgaragen ist ein Einwirken in das Grundwasser möglich. Während der Bauphase wird für den Bau der Keller und Tiefgaragen z.T. eine zeitlich begrenzte Grundwasserabsenkung erforderlich. Dauerhafte Wasserhaltungen werden nicht erforderlich, da für den Endzustand die Ausführung einer wasserdruckhaltenden Wanne (weiße Wanne) geplant ist. Bei sachgemäßem Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen beschränkt sich die Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase auf ein nicht erhebliches Risiko.

Durch den Bau von Gründächern wird ein Teil des Regenwassers bereits hier zurückgehalten. In Anbetracht der weiteren Flächen, wie z.B. des Dachs der Güterhalle und der parallel verlaufenden Ladestraße, verbleibt für ein 100-jährliches Niederschlagsereignis ein zusätzlich erforderliches Rückhaltevolumen. Für dieses Volumen soll ein entsprechender Stauraum innerhalb der zentralen Grünanlage geschaffen werden. Die Einspeisung von überschüssigem Oberflächenwasser erfolgt über einen Rückstau aus dem geplanten Leitungssystem, wobei sich der Zulauf am nordöstlichen Ende des Grünzuges befindet.

Der Park ist bezüglich der Freiraumversorgung von erheblicher Bedeutung für das neue Quartier und den angrenzenden städtischen Raum. Seine Nutzbarkeit für die Bevölkerung darf durch die zusätzliche Funktion als Retentionsfläche so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Hierzu ist vorgesehen, die Wiesenflächen sanft als Mulden auszumodellieren und somit als Spiel- und Lagerfläche zur Verfügung zu stellen. Um den Einstau aus außergewöhnlichen Starkregenereignissen in die Grünanlagen zu beschränken und den nachhaltigen Bestand der Rasenflächen zu sichern, ist geplant, als erste Stufe der Rückhaltung ein Stauvolumen, welches für das 5-jährliche Regenereignis dimensioniert ist, unter Flur vorzuhalten. Dazu sollen im nordöstlichen Bereich des Grünzuges Retentionsboxen aus Kunststoff eingebaut werden.

Erst nach Vollfüllung dieses Volumens staut sich das Wasser innerhalb der Wiesenflächen auf. Eine Drainierung der Muldensohlen der Rasenflächen gewährleistet eine schnelle Abtrocknung und damit eine kurzfristige Wiederherstellung der Nutzbarkeit.

Gemäß den Aussagen des Sanierungsplanes der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020), wird die lokal begrenzte Belastungssituation des Grundwassers durch die angestrebte Sanierung erheblich verbessert. Durch Teilsanierungen und Flächenversiegelungen im Zuge Neubebauung wird der Eintrag von Herbiziden in das Grundwasser reduziert, was sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung der Grundwasserverunreinigungen auswirken wird.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind bei Durchführung der Planung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes zu erwarten. Bei einer Änderung des Bereichs der Schützenstraße von einer gemischten Baufläche zu einer Wohnbaufläche ist nicht mit einer Änderung der Bestandsgebäude zu rechnen, sodass sich keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Bereich der Schützenstraße ergeben. Bei einer Änderung der Bestandssituation sind die möglichen Auswirkungen im Rahmen der zu ändernden Bauleitplanung aufzuführen.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

- Schutz des Bodens vor vermeidbaren Beeinträchtigungen

Die auszutauschenden belasteten Böden der vier Kontaminationsflächen und das abgetragene Auffüllungsmaterial werden bei der Sanierung separat beurteilt und fachgerecht entsorgt. Die bei Abbruch und Überbauung zu beachtenden Vorgaben hinsichtlich Entsorgung oder Sicherung werden im B-Plan 03.50.00 berücksichtigt.

Für den Bau erforderliche Stell-, Material- und Bodenlagerflächen sowie Seitenflächen zum Befahren, werden auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt nach Abschluss der Bauphase wieder gelockert.

- Vermeidung von Schadstoffemissionen während der Bauphase

Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen, ist eine Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase durch diese Stoffe zu vermeiden.

- Grundwassermonitoring der DB Netz AG

In Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde der Hansestadt Lübeck sollte ein zunächst auf drei Jahre begrenztes Grundwassermonitoring im Plangebiet durchgeführt werden, um Belastungen mit Ethidimuron und PAK sowie BTEX zu überwachen. Gemäß Monitoring ist im Plangebiet mit verunreinigten Hebewässern zu rechnen, sodass nach Abschluss der Sanierung des Bodens im Plangebiet eine weitere Grundwasserprobenahme empfohlen wird. Von den für die Untersuchung genutzten Messstellengruppen sollte nach Aussage der Gutachter zumindest je eine Messstelle dauerhaft erhalten bleiben.

- Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von unbelastetem oder gering verschmutztem Niederschlagswasser im Plangebiet

Durch die Dachbegrünungen und begrünten Tiefgaragenflächen wird ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet zurückgehalten und verdunstet. Die Retentionsboxen im nordöstlichen Bereich des Plangebietes und die Mulden innerhalb der Wiesenfläche gewährleisten den Stauraum von überschüssigem Oberflächenwasser.

- Teilversiegelung auf Wegen

Neu anzulegende Wege im Gebiet werden mit wasserdurchlässigen Belägen gebaut.

d) Maßnahmen zum Ausgleich sind aufgrund der oben genannten Vorbelastung der Böden und der gering vorhandenen natürlichen Bodenfunktion nicht vorgesehen.

6.2.3 Schutzgüter Klima und Luft

a) Ausgangssituation

Klima

Das Klima der Stadt Lübeck weist aufgrund der Nähe zum Meer maritime Einflüsse auf. Die Durchschnittstemperatur liegt im langjährigen Mittel bei rd. 8,8 °C und der jährliche Niederschlag beträgt rd. 712 mm.

Die lokalklimatische Situation im Plangebiet ist durch die Lage zwischen teilweise dicht bebauten Wohngebieten am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd und den Bahnschienen nördlich des Plangebietes geprägt. In den Siedlungsgebieten können relativ hohe Tages- und Nachttemperaturen sowie geringer Luftaustausch auftreten. Auch die Bahngleise nördlich des Plangebietes tragen insbesondere im Sommer aufgrund ihrer Wärmeabsorption (Farbe, Oberfläche) zu einer hohen Tagestemperatur bei. Grundsätzlich dienen die ausgedehnten Gleisareale jedoch auch dem nächtlichen Transport von Kaltluft.

Durch die bestehenden Gebäude der Verladehallen ist ein Luftaustausch zwischen den Gebäuden der Schützenstraße und den nördlich gelegenen Gleisen reduziert. Gemäß einer Klimaanalyse des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck (2014[15]) ist die Kaltluftproduktionsrate im Bereich des Plangebietes sowie auch im Umfeld des Plangebietes als überwiegend gering mit <5 m³/m² und z.T. mittel (5 - 20 m³/m²) zu bewerten. Das Plangebiet ist somit als Kaltluftentstehungsgebiet gering bis mittel geeignet.

Frischluftquellgebiete in Form von Wäldern, die eine klimahygienische Funktion aufweisen, sind im Plangebiet nicht vorhanden. Gehölzstrukturen vermögen Schadstoffe aus der Luft auszufiltern sowie in der Luft verbleibende Schadstoffe auf Grund turbulenter Diffusion zu verdünnen. Die Einzelbäume, Gebüsche und Gehölze im Plangebiet haben diesbezüglich eine geringe Bedeutung.

In der Klimafunktionskarte der Klimaanalyse des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck (2014[16]) wurde der Güterbahnhof als Gleis/Straße zusammengefasst und nicht bewertet. Insgesamt ergibt die Klimafunktionskarte von Lübeck-Mitte jedoch im Bereich der Schützenstraße eine günstige bis weniger günstige bioklimatische Situation der Siedlungsräume.

Luft

Gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck herrscht im Plangebiet, am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd, ein Luftgüte-Index mittlerer Qualität vor

Insgesamt hat das Plangebiet daher eine geringe bis mittlere bioklimatische Bedeutung für das angrenzende Stadtgebiet.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Lokalklima

[15] GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2014):Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 2: Klimafunktionskarte, im Auftrag der Hansestadt Lübeck, Hannover, Stand: Oktober 2014.

[16] GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2014):Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 2: Klimafunktionskarte, im Auftrag der Hansestadt Lübeck, Hannover, Stand: Oktober 2014.

Die lokalklimatische Situation wird bei Durchführung der im B-Plan vorgesehenen Gebäude und Parkflächen nur gering beeinflusst. Durch die geplanten Gebäude im Süden des Plangebietes wird der bisher geringe bis mittlere Luftaustausch weiter eingeschränkt. Die geplante Parkanlage als offene Grünfläche dient jedoch weiterhin als Korridor für den Luftaustausch.

Die geplante Parkanlage wird zukünftig mehr Gehölze in Form von lockeren Baumpflanzungen beinhalten als bisher im Plangebiet vorhanden sind. Durch die Zunahme an Gehölzen wird sich die klimahygienische Funktion im Plangebiet langfristig verbessern. Darüber hinaus wird sich die geplante Dachbegrünung positiv auf die Luft im Plangebiet auswirken.

Insgesamt wird die kleinräumige bioklimatische und lufthygienische Bedeutung des Plangebietes nicht erheblich beeinträchtigt. Während des Baus der Gebäude wird die Bedeutung des Schutzgutes Luft und Klima verringert. Nach der Anlage des Parks wird sich die Bedeutung des Plangebietes für das Schutzgut Luft und Klima wiederum verbessern.

Globaler Klimaschutz

Durch Baumaßnahmen und Änderungen von Landnutzungen können das regionale Klima beeinträchtigt und die Folgen des Klimawandels verstärkt werden, wenn in Ökosysteme mit besonderer Senkenleistung für Treibhausgase eingegriffen wird. Bei den Baumaßnahmen im Plangeltungsbereich werden keine Moore oder Wälder beschädigt oder beeinträchtigt. Am Standort des ehemaligen Güterbahnhofs und der Schützenstraße sind weder klimasensitive Böden noch Ökosysteme vorhanden, welche in hohem Maße Treibhausgase speichern oder lagern können.

Eine Verstärkung von Klimafolgen kann auch durch großflächige Versiegelungen bei Baumaßnahmen eintreten. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Entwicklung und Bebauung der bereits zum Teil vollversiegelten und teilversiegelten Fläche im Plangebiet schont unbebaute Flächen vor Überbauung und Versiegelung, und auch das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden. Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung im Wohnquartier ist als gering einzuschätzen, da der Hauptbahnhof und Busbahnhof fußläufig in maximal 1.000 m erreichbar sind und der Standort durch Bushaltestellen der Buslinien 6 und 16 entlang der Hansestraße gut an den ÖPNV angebunden ist.

Gemäß eines Ergebnisberichtes (2020) zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zur Planung für das Quartier Güterbahnhof von der urbanus GbR[17] kann der Neuverkehr des neuen Wohnquartiers von der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit her vom bestehenden Straßennetz und seinen Knoten aufgenommen werden.

Der Energieeffizienzstandard für die Ausführung der geplanten Wohnbebauung richtet sich nach den Anforderungen der zur Bauantragstellung gültigen EnEV (derzeit EnEV 2016). Weiterhin wird für die Wohnbau- und gemischten Bauflächen im Plangebiet die Errichtungen von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen innerhalb des Bebauungsplans durch textliche Festsetzungen zur Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe ermöglicht.

Luftgüte

[17] urbanus GbR (2020): Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zur Planung für das Quartier Güterbahnhof – Ergebnisbericht, Stand: Juli 2020.

Während der Bauphase kann es bei Abbruchtätigkeiten zu Staubemissionen kommen, die in der Regel durch Befeuchtung vermieden werden. Relevante negative Auswirkungen auf die Luftgüte sind insgesamt nicht zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

➢ Minderung von lokalklimatischen Auswirkungen

Durch die Neuanlage von Baum- und Gehölzstrukturen der Parkanlage, die vorgesehenen Dachbegrünungen und die parkartige Gestaltung der Tiefgaragenflächen außerhalb von Gebäuden oder Nebenanlagen werden die lokalklimatischen Auswirkungen durch die Neubebauung gemindert.

➢ Begrenzung der Auswirkungen auf den globalen Klimawandel

Durch die geplante energieeffiziente Bauweise nach dem Standard der zur Bauantragstellung gültigen EnEV und die Möglichkeit Photovoltaik und Solarthermieanlagen zu nutzen, werden klimafreundliche Standards für Neubebauungen angestrebt.

d) Maßnahmen zum Ausgleich sind für die kleinräumigen Betroffenheiten des Lokalklimas nicht erforderlich.

6.2.4 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Ausgangssituation

Als Grundlage für die Darstellung des Vegetationsbestands im Geltungsbereich des B-Plans 03.50.00 wurde Ende Juli und Anfang September 2017 eine Biotoptypenkartierung und –bewertung durchgeführt. Zugrunde gelegt wurde der aktuelle Biotoptypen-Kartierschlüssel des Landes (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein, Stand Juni 2017). Durch die Herausgabe des inzwischen neuen Biotoptypen-Kartierschlüssels von März 2019 ergeben sich keine Änderungen für die Kartierung von 2017. Für die einzelnen Biotoptypen im Bereich des Geltungsbereichs des B-Plans 03.50.00 wurden jeweils die charakteristischen Gefäßpflanzenarten in einer Gesamtartenliste festgehalten; diese kann der Begründung zum B-Plan 03.50.00 entnommen werden. Der bereits aufgenommene Bestand wurde Anfang April 2018 um den Bereich der Wohnbebauungen der Schützenstraße im Plangebiet ergänzt. Der Bestand ist im Plan „Quartiersentwicklung HL-Güterbahnhof - Biotoptypenkartierung zum Umweltbericht, Bestand Biotop- und Nutzungstypen“ im Anhang der Begründung zur 129. Änderung des Flächennutzungsplans dargestellt.

Ruderalvegetation

Im mittleren und südlichen Teil des Plangebietes sind ausgedehnte Offenlandbereiche vorhanden, die überwiegend mit **Staudenfluren trockener Standorte (RHt)** bewachsen sind. Die Standorte sind sehr unterschiedlich (sandig, grusig, kiesig, bindig) und überwiegend trocken, teilweise auch frisch. Feuchte bzw. wechselfeuchte Standorte sind ebenfalls vorhanden, jedoch nur sehr kleinflächig, z.B. in kleinen Senken.

Die Vegetation ist überwiegend hochwüchsig ausgeprägt und weist neben Hochstauden auch Gräser und auch Gehölzjungwuchs aus Weiden, Pappeln und Birke auf. In offeneren Bereichen sind auch niedrigwüchsige Kräuter und Gräser mit größeren Anteilen vorhanden.

Typische Arten sind *Melilotus albus* (Weißer Steinklee), *Picris hieracioides* (Gewöhnliches Bitterkraut), *Lotus corniculatus* (Gewöhnlicher Hornklee), *Daucus carota* (Wilde Möhre), *Achillea millefolium* (Wiesen-Schafgarbe) und Kleearten, wie z.B. *Trifolium pratense* (Roter Wiesen-Klee). Typische Gräser sind für die hochwüchsigen Bereiche *Arrhenatherum elatius* (Glatthafer) und für die lückiger, eher niedrig bewachsenen Bereiche *Poa compressa* (Zusammengedrücktes Rispengras), eine typische Art trockener ruderaler Standorte.

Neben den oben genannten vergleichsweise konkurrenzkräftigen Arten sind in offeneren Bereichen auch weniger konkurrenzkräftigere Arten vertreten, darunter seltenere Arten wie z.B. *Linaria repens* (Gestreiftes Leinkraut) und andere Arten trocken-magerer Standorte, wie z.B. *Ononis repens* (Kriechende Hauhechel).

Die Bestände sind vergleichsweise blütenreich und aufgrund der Standortvielfalt und in Kombination mit den ehemaligen Bahnsteigen auch relativ artenreich ausgeprägt.

Auf etwas reicheren Standorten sind **ruderale Staudenfluren frischer Standorte (RHm)** ausgebildet, die im Gebiet nur relativ kleine Flächenanteile einnehmen. Sowohl hochstaudengeprägte Bestände als auch eher wiesenartige Bestände sind vertreten. Neben hochwüchsigen Gräsern und Kräutern nimmt bereichsweise auch die Brombeere größere Anteile ein. Typische Arten des Biotoptyps sind z.B. *Artemisia vulgaris* (Gewöhnlicher Beifuß), *Cirisum arvense* (Acker-Kratzdistel), *Pastinaca sativa* (Pastinak), *Phleum pratense* (Wiesen-Lieschgras), *Dactylis glomerata* (Wiesen-Knäuelgras), *Rubus spec*. (Brombeere) und *Calystegia sepium* (Gewöhnliche Zaunwinde).

Vereinzelt kommen auch **Neophytenfluren (RHx)** vor, vor allem Bestände von *Fallopia japonica* (Japanischer Flügelknöterich).

Biotoptypen im Zusammenhang mit baulichen Anlagen/Verkehrsflächen

Einen großen Anteil im Plangebiet nehmen Gebäude und befestigte Flächen ein. **Voll versiegelte (Verkehrs-)Flächen (SVs)** weisen Asphalt- oder Betondecken auf, die vor allem an den Randbereichen häufig aufgebrochen sind, so dass hier Pionier- und Ruderalarten in gewissem Umfang Wuchsmöglichkeiten vorfinden, wenn die Flächen nicht regelmäßig befahren werden. Die Schützenstraße wurde ebenfalls als asphaltierte vollversiegelte Verkehrsfläche aufgenommen.

Vor allem die **teilversiegelten (Verkehrs-)Flächen (SVt)** sind in größerem Maß bewachsen. Zu diesen Flächen zählen insbesondere die Pflasterflächen der ehemaligen Laderampen/Bahnsteige. Aufgrund der schon lange fehlenden Nutzung sind hier Arten der oben beschriebenen Ruderalfluren sowie Pionierarten und sonstige Arten trocken-warmer Standorte eingewandert. Typische Arten sind hier z.B. *Poa compressa* (Zusammengedrücktes Rispengras), *Eragrostis minor* (Kleines Liebesgras), *Odontites vulgaris* (Roter Zahntrost), *Herniaria glabra* (Kahles Bruchkraut), *Conyza canadensis* (Kanadischer Katzenschweif) und *Trifolium arvense* (Hasen-Klee). Auch auf diesen Standorten ist die Vegetation bereichsweise recht artenreich ausgeprägt. Ein Großteil der im Plangebiet vertretenen Rote Liste-Arten, darunter auch die stark gefährdete und besonders geschützte *Helichrysum arenarium* (Sand-Strohblume), ist auf diesen befestigten Flächen vorhanden, wenn auch z.T. mit nur wenigen Exemplaren. Noch in Nutzung befindliche Flächen, wie z.B. Kiesflächen und –wege, weisen allerdings kaum Vegetationsbestände auf. Sie sind nur in wenig genutzten Randbereichen mit Vegetation aus Pionier- und Ruderalarten bestanden.

Der südliche Randbereich des Plangebietes wird durch die bestehende Wohnbebauung als **Zeilen- und Blockrandbebauung (SBz)** der Schützenstraße geprägt. Die bebauten Privatgrundstücke der südlichen Schützenstraße umfassen rückläufig der Gebäude weite Gartenareale mit intensiv gepflegten Rasenflächen und einem großen Baumbestand aus überwiegend Nadelgehölzen wie z.B. Fichten, Tannen und Lebensbäumen. Zwischen den Nadelbäumen sind einige Laub- und Obstbäume wie z.B. Birken oder Apfelbäume vorhanden.

Gehölzstrukturen

In den Randbereichen des Plangebietes sind einige Gehölzbestände vorhanden. Dabei handelt es sich u.a. um **urbane Gehölze mit heimischen Baumarten (SGy)**, in denen neben heimischen Gehölzarten wie z.B. Sal-Weide, Hainbuche, Weißdorn, Hunds-Rose auch Ziergehölze wie z.B. Sibirischer Hartriegel, Liguster sowie Obstbäume vertreten sind. Ein solcher Bestand ist am südwestlichen Rand des Gebietes vorhanden. Kleinere Bestände desselben Biotoptyps befinden sich am nordöstlichen Rand des Gebietes.

Urbane Gebüsche mit heimischen Arten (SGg) finden sich kleinflächig im Bereich von Ruderalfluren oder an Gebäuden, z.B. im westlichen und nördlichen Randbereich des Plangebietes. Typische Gehölzarten sind hier vor allem Strauchweiden und die Sandbirke (Jungbestände).

Einzelbäume sind ebenfalls in einigen Randbereichen vorhanden. Dabei handelt es sich meist um jüngere Bäume, darunter Linden, Eschen-Ahorn, Kirsche, Sal-Weide und Fichten. Im zentralen Teil des Plangebietes sind nur einige wenige Bäume vorhanden. Zu nennen sind hier einige ältere Pappeln im Umfeld des Lokschuppens.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

In Schleswig-Holstein kommen nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und dem Amt für Planfeststellung Energie (2013) aktuell lediglich vier europarechtlich geschützte Pflanzenarten vor, die nur noch mit kleinen Restbeständen an zumeist bekannten Sonderstandorten vertreten sind. Es sind das Firnisglänzende Sichelmoos (Hamatocaulis vernicosus), Schierlings-Wasserfenchel (Oenanthe conioides), Kriechender Scheiberich (Apium repens) und Froschkraut (Luronium natans).

Das Plangebiet stellt keinen geeigneten Lebensraum für diese Arten dar.

<u>Bewertung der Vegetationsstrukturen und Schutzstatus</u>

Die Bedeutung der Biotoptypen ist von der Naturnähe, der Seltenheit, der Nutzungsintensität, der Vielfalt und dem Vorhandensein besonderer Standortbedingungen, z.B. besonders nasser oder besonders trockener bzw. nährstoffarmer Bedingungen, abhängig.

Das Plangebiet wird von derzeit ungenutzten Flächen mit Pionier- und Ruderalvegetation unterschiedlicher Ausprägung, Gebäuden tlw. mit intensiv genutzten Gärten und befestigten Fahrwegen geprägt. Gehölzstrukturen weisen einen geringen Umfang auf und sind mit Ausnahme einiger im Umfeld des Ringlokschuppens stehender Einzelbäume nur in den Randbereichen des Plangebietes vertreten.

Alle festgestellten Biotoptypen gehören zu der für Siedlungsbereiche typischen Vegetation und damit zu vergleichsweise weit verbreiteten Biotoptypen. Gemäß BNatSchG geschützte Biotope sind innerhalb des untersuchten Bereichs nicht vorhanden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind überwiegend mittelwertige Biotoptypen im Plangebiet vorhanden. Hierzu zählen die ruderalen Staudenfluren trockener Standorte, auf denen sich aufgrund der meist eher trockenen und teilweise magereren Standorte einige seltenere bzw. in ihrem Bestand im Rückgang befindliche Arten ansiedeln konnten. Die Anteile dieser Arten am Vegetationsbestand des Gebietes sind in fast allen Fällen gering. Lediglich einzelne auf der Vorwarnliste geführte Arten, hier vor allem der u.a. in Ansaaten weit verbreitete Hornklee, sind bereichsweise häufiger vertreten. Aufgrund der Größe der derzeit ungenutzten Flächen

ist die dort vorhandene Vegetation teilweise relativ artenreich ausgeprägt. Die Biotope der ruderalen Staudenfluren trockener Standorte sind als Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz zu werten.

Auch die teilversiegelten Flächen sind bereichsweise mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz zu bewerten, denn ein Großteil der im Plangebiet vorkommenden Rote-Liste-Arten besiedelt die sonnenexponierten ehemaligen Laderampen/Bahnsteige.

Als weitere Biotope mittlerer Wertigkeit sind die Gehölzbestände: Einzelbäume, urbane Gebüsche und urbane Gehölze zu nennen. Einige Einzelbäume im Plangebiet mit mehr als 0,80 m Stammumfang bzw. 0,50 m (bei Bäumen in Baumgruppen) fallen unter den Schutz der Lübecker Baumschutzsatzung.

Zu den geringwertigeren Biotopen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz zählen die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte sowie die Neophytenfluren und die Wohnbebauungen mit ihren intensiv gepflegten Gärten. Die geringsten Wertigkeiten zeigen die versiegelten Flächen, welche keine Bedeutung für den Naturschutz aufweisen.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Neubebauung, die Anlage von Tiefgaragen sowie die Park- und Wegeanlage im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs geht ein Teil des hier vorhandenen Baum- und Gebüschbestandes für die geplante Wohngebietsentwicklung verloren. Insgesamt sind 25 Einzelbäume betroffen, die teils in Baumgruppen oder –reihen stehen. Zudem sind urbane Gebüsche betroffen. Gemäß der Lübecker Baumschutzsatzung sind nur ortsbildprägende Bäume auszugleichen. Als ortsbildprägend gelten Bäume, die mindestens einen Stammumfang von 80 cm besitzen. Bäume in Gruppen und Reihen sind ab einem Stammdurchmesser von 50 cm auszugleichen. Zudem sind Bäume ausgenommen, die sich maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude befinden oder in Vorgärten stehen. Von den zu rodenden 25 Einzelbäumen erfüllen nur 10 die Kriterien für ortsbildprägende Gehölze gemäß der Baumschutzsatzung Lübeck.

Weiterhin gehen vorwiegend die ruderalen Staudenfluren und die teilversiegelten Flächen mit Ruderalbewuchs im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs verloren, darunter einige Arten der „Roten Liste“ Schleswig-Holstein. Der hier entstehende Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz ist auszugleichen.

Abgesehen von den 10 betroffenen Bäumen, die unter dem Schutz der Lübecker Baumschutzsatzung stehen, gehen keine nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope verloren.

Da dauerhafte Grundwasserabsenkungen für die geplante Bebauung nicht erforderlich sind, sind Schädigungen des verbleibenden Gehölz- und Baumbestandes dadurch nicht zu erwarten.

Im Bereich der Schützenstraße ist derzeit nicht mit einer Änderung der Bestandssituation zu rechnen. Sollte eine Änderung der Bestandssituation erfolgen, müssten hierfür im Einzelnen die Auswirkungen durch die Änderungen untersucht werden.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

- Erhaltung von Baum- und Gehölzbeständen

Wo es in den Wohnbebauungen trotz Bebauung, Tiefgaragenanlage und Bodenaustausch möglich ist, werden Bäume und Gehölzbestände erhalten.

- Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

d) Maßnahmen zum Ausgleich

Im Geltungsbereich:

➢ Anpflanzung von Bäumen im Geltungsbereich

Für Baumverluste besteht gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ein Ersatzbedarf. Die Anzahl der Ersatzpflanzungen richtet sich nach dem Stammumfang eines zu rodenden Baumes (bis 100 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum, für jede weitere angefangene 50 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum). Gemäß der Baumschutzsatzung ist eine Anpflanzung von Einzelbäumen mit Stammumfang von mind. 12/14 erforderlich, um den Ausgleich für eine Rodung zu erbringen. Im Plangebiet werden überwiegend Gehölzstrukturen zur landschaftlichen Gestaltung der Parkanlage gepflanzt. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung von Lübeck geschützten Bäume, werden mind. 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 18 im Plangebiet gepflanzt. Die Lage der Ausgleichsbäume ist dem konkreten Konzept der Parkanlage im Anhang des Bebauungsplanes (03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof) zu entnehmen.

Außerhalb des Geltungsbereichs:

➢ Anlage von Sukzessionsflächen und mesophilem Grünland auf Ökokontoflächen

Als Ausgleich für den Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz - ruderale Staudenfluren trockener Standorte und teilversiegelte Flächen mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten - wird gemäß dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014) ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 berechnet. Ruderalfluren gelten als Biotope mit kurzfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten, die mindestens im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen sind. Aufgrund des Eingriffs in Biotope mit geringer Anzahl an Rote-Liste-Arten wird somit insgesamt ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 angesetzt. Der Verlust von rd. 25.700 m² ist durch die Anlage von wert- und funktionsähnlichen Biotopen, wie bspw. einer trockenen Brachfläche, auf einer Fläche von rd. 38.550 m² auszugleichen.

Der Ausgleich von rd. 3,86 ha erfolgt z.T. innerhalb der Hansestadt Lübeck über den Kompensationspool „Neue Koppel“. Die für den Ausgleich vorgesehene Fläche der „Neuen Koppel“ mit einer Flächengröße von rd. 0,4 ha liegt auf dem Flurstück 1/1 der Flur 6 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten (siehe Abb. 4, Teilbereich der 1,26 ha). Die Fläche liegt an einem trocken, sandigen sowie mageren Standort und wird der Sukzession überlassen.

Die gesamte Kompensation für den Verlust der Ruderalfluren und teilversiegelten Flächen mit geringem Anteil an Rote-Liste Arten ist aus Mangel an verfügbaren Flächen für externe Investoren und aufgrund bestehender Pachtverträge, die eine Anlage oder Bewirtschaftung für das Ziel trocken, magerere Sukzession nicht erlauben, nicht im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck umsetzbar.

Aufgrund dessen wird gemäß dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom MELUR 2013 analog zur Ökokontoverordnung der Restausgleich auf Flächen im Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg durchgeführt. Die Fläche

hat eine Größe von 2,47 ha und liegt in einer relativ ebenen, durch Knicks gegliederten Agrarlandschaft. Die Nutzung der Fläche war überwiegend durch den Ackerbau gekennzeichnet, inzwischen wurde die Ackerfläche durch Ansaat mit Regiosaatgut in eine Grünlandfläche umgewandelt. Der Rand der Fläche ist geprägt durch eine Ruderalflur und Gräben sowie eine Baumreihe im nördlichen Randbereich. Als Entwicklungsziel ist ein artenreiches mesophiles Grünland vorgesehen, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Als Maßnahmen sind die Aufnahme einer extensiven Pflegenutzung durch eine an die Produktivität der Fläche angepasste Mahd oder extensive Beweidung sowie der Verzicht auf Einsatz von Dünger, Pflanzenschutzmitteln und chemischer Schädlingsbekämpfung vorgesehen.

Aufgrund der Kompensation über ein hochwertiges, gesetzlich geschütztes Biotop ist für die Eingriffe am Güterbahnhof nach Abzug der Kompensation innerhalb der Hansestadt Lübeck ein Restausgleich von 34.593 m² (3,46 ha) auf Flächen des Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“.

6.2.5 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Um mögliche Auswirkungen durch die Flächenumnutzung sowie durch den Abriss der Gebäude und Bäume des ehemaligen Güterbahnhofs auf die Fauna zu ermitteln, wurden Bestandserhebungen der Arten/Artgruppen Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse und Nachkerzenschwärmer durch das BBS Büro Greuner-Pönicke[18] und die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH[19] im Plangebiet durchgeführt. Die zu erwartenden Auswirkungen durch die Planung, insbesondere im Hinblick auf europarechtlich geschützte Tierarten, wurden in einem Fachgutachten Fauna mit artenschutzrechtlicher Prüfung (Abriss und Neuplanung) sowie einer Ergebnisdokumentation der Fledermauskartierung zusammengestellt. Aufgrund der inzwischen durchgeführten Abrissarbeiten werden in dem Fachgutachten von BBS Büro Greuner-Pönicke ebenfalls die Ergebnisse der Begehungen der Abrissdokumentation zur Umweltbaubegleitung aufgeführt.

Durch die künftige Darstellung der Wohnbauflächen in der 129. Änderung des Flächennutzungsplans anstelle der bisher gemischten Bauflächen in der Schützenstraße ergeben sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf die Fauna. Im Falle einer Änderung des Bestandes, z.B. durch Bebauung der rückwärtigen Gartenflächen der Schützenstraße, sind zuvor faunistische Bestandsaufnahmen durchzuführen und die Auswirkungen auf die Fauna durch geplante Maßnahmen zu ermitteln.

[18] BBS Büro Greuner-Pönicke (2020): B-Plan Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck St. Lorenz Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung, Kiel, Stand: 28.07.2020.

[19] Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018): Fledermauskartierung am Güterbahnhof Lübeck – Ergebnisdokumentation- Hannover, Stand 15.09.2017.

a) Ausgangssituation

Brutvögel

Die Bestandsermittlung der Brutvögel und Nahrungsgäste wurde von Anfang März bis Mitte Juli durch Begehungen des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs durchgeführt. Die folgenden Ergebnisse der Bestandermittlung wurden dem faunistischen Gutachten von BBS Greuner-Pönicke (2020[20]) entnommen:

Im Bereich der z.T. ehemaligen, hochbaulichen DB-Infrastrukturen brütet seit Jahren ein Turmfalkenpaar; 2017 wurde ein Jungtier beobachtet. Zu den im Bereich der Gebäude vorkommenden Arten zählen Hausrotschwanz, Ringeltaube und Haussperling sowie einzelne Brutpaare der Arten Amsel, Kohlmeise, Blaumeise, Zaunkönig und Grauschnäpper. Anspruchsvollere Arten wie die Dohle und Mauersegler wurden zwar ebenfalls vielfach beobachtet, diese wurden hier jedoch als Nahrungsgäste eingestuft.

In den wenigen Bäumen und Strauchbeständen wurden einige ungefährdete und wenig anspruchsvolle Arten der Gehölze mit jeweils geringer Individuendichte nachgewiesen.

Im Bereich des Offenlandes (ruderale Staudenfluren) waren keine Brutvorkommen zu verzeichnen.

Fledermäuse

Die Fledermauskartierung wurde durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Zur Bestandserfassung wurden Gebäudeuntersuchungen und abendliche bzw. nächtliche Begehungen mit Ultraschalldetektoren zwischen Mai und September durchgeführt sowie stationär in und an Gebäuden Aufzeichnungsgeräte positioniert.

Insgesamt wurden acht Fledermaus-Arten auf Artniveau innerhalb des Plangebietes nachgewiesen, alle nachgewiesenen Arten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und somit „streng zu schützende Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse“.

Die Zwergfledermaus wurde während der Begehungen als häufigste Art im Plangebiet erfasst. Sie nutzt das Plangebiet nicht nur zum Durchflug, sondern ebenfalls als Jagdgebiet und Balzrevier. Anhaltspunkte für aktuelle oder zurückliegende Sommer- oder Winterquartiere konnten im Plangebiet nicht nachgewiesen werden.

Neben der Zwergfledermaus wurden noch sieben weitere Fledermausarten im untersuchten Raum ermittelt: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Braunes Langohr sowie *Myotis*-Arten wie Wasserfledermaus und Teichfledermaus.

Das untersuchte Plangebiet gilt jedoch nicht als Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Fledermausschutz. Innerhalb des Plangebietes wurden keine Reproduktions- bzw. Sommerquartiere festgestellt, die nachgewiesenen Individuen stammen vermutlich überwiegend aus Quartieren der umliegenden Stadtteile St. Lorenz Nord und Süd (Lokalpopulation). Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die im Plangebiet nachgewiesenen Balzquartiere ebenfalls als Winterquartier dienen. An zahlreichen Stellen innerhalb und außerhalb der Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs bestehen Möglichkeiten für Fledermäuse, ein Tagesversteck oder, sollte die Raumtemperatur tief genug liegen, ein Winterquartier zu beziehen. Das Potenzial an Spaltenverstecken ist als hoch einzustufen.

[20] BBS Greuner-Pönicke (2020): B-Plan Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung, Kiel, Stand: 28.07.2020.

Die Ladestraße dient unterschiedlichen Arten als Flugstraße. Die festgestellte Jagdraumnutzung ergibt jedoch lediglich eine geringe bis mittlere Bedeutung des Plangebietes für die Fledermausfauna. Die Jagdgebiete können dabei von den Tagesschlafplätzen bzw. Wochenstubenquartieren und Winterquartieren mehrere Kilometer weit entfernt liegen, sie werden sowohl innerhalb einer Nacht als auch jahreszeitlich gewechselt. Das späte Auftreten des Braunen Langohrs im Bereich des Lokschuppens und im Nahbereich von Gebäude 57 weist möglicherweise darauf hin, dass diese Art hier überwintert (potentielles Winterquartier) oder im Bereich der Gehölzbestände südlich und westlich des Lokschuppens ein Nahrungsgebiet besitzt.

Zauneidechse

Bei der Untersuchung der Zauneidechsen wurde festgestellt, dass zwar im Bereich der ehemaligen Gleisflächen weiträumig geeignete Habitate für die Zauneidechse vorhanden sind, die Fläche innerhalb des Stadtgebiets Lübecks jedoch keine Anbindung an weitere geeignete Bereiche aufweist. Es konnten bei den Begehungen keine Zauneidechsen auf der Fläche nachgewiesen werden, so dass ein Vorkommen hier ausgeschlossen werden kann.

Nachtkerzenschwärmer

In den untersuchten Nachtkerzen- und Weidenröschen-Beständen des Offenlandes wurden keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers gefunden.

Weitere europäisch geschützte Arten

Das Plangebiet befindet sich zwar innerhalb des Verbreitungsgebiets der Haselmaus, dennoch können Vorkommen hier ausgeschlossen werden, da geeignete Lebensraumstrukturen hier zwar vorhanden, jedoch zu kleinräumig und isoliert sind.

Auch europäisch geschützte Fortpflanzungsvorkommen von Amphibien (z.B. Moorfrosch, Kreuzkröte) und Nutzungen als Sommerlebensraum können auf Grund ungeeigneter Habitatbedingungen im Plangebiet und seinem Umfeld ausgeschlossen werden.

Weitere Arten des Anhangs IV FFH-RL sind aufgrund nicht geeigneter Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht im Plangebiet zu erwarten.

Weitere nicht europäisch geschützte Arten

Im Rahmen der Zauneidechsenkartierung wurden mehrfach Waldeidechsen beobachtet.

In den feuchteren Bereichen sind auch Vorkommen der Erdkröte (nur Sommerlebensraum) und der Blindschleiche zu erwarten. Möglich sind weiterhin auch weitere national besonders geschützte Arten wie Maulwurf und Igel.

Im Bereich der Offenlandflächen wurden zahlreiche Insekten beobachtet (hier nur als Nebenbeobachtungen erhoben), darunter auch die bestandsgefährdete Heuschreckenart (Westliche Beißschrecke), eine stark gefährdete Heuschreckenart (Heidegrashüpfer) sowie mehrere Käferarten der Roten Liste.

Die „Westliche Beißschrecke“ kam auf der Offenlandfläche verbreitet vor. Von dieser Art waren bisher nur wenige Vorkommen in Schleswig-Holstein bekannt, inzwischen wurde die Art in der Roten Liste SH von Stufe 1 (vom Aussterben bedroht) auf Stufe 3 (gefährdet) heruntergestuft.

Weiterhin wurden auch diverse Wildbienen-, Hummel- und Grabwespenarten gefunden, die jedoch nicht näher bestimmt wurden.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Bei Gebäudeabbrüchen und den Fäll- und Rodungsarbeiten sowie sonstigen Bautätigkeiten können Fledermäuse sowie Brutvögel und ihre Brutgelege verletzt, getötet oder zerstört werden.

Durch den Verlust der Abrissgebäude, der betroffenen Baum- und sonstigen Gehölzbestände gehen Lebensstätten für Gebäude– und Gehölzbrüter verloren.

Die Umsetzung des geplanten Vorhabens im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs kann durch den Rückbau von Gebäuden, die Versiegelung von Flächen, die Errichtung von Gebäuden und Straßen sowie durch die Rodung der vorhandenen Gehölze zu einem Verlust von Tages- und Balz- bzw. Paarungsquartieren, von Jagdgebieten und Flugrouten führen. Insbesondere die strukturgebunden fliegenden Arten sind hier besonders betroffen. Die Tages- und Balzquartiere gelten jedoch gemäß des Gutachtens nicht als zentrale Lebensstätten und damit nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG, denn sie sind i.d.R. so weit verbreitet, dass praktisch immer ausgewichen werden kann. Auch Jagdgebiete gehören nicht zu den in § 44 aufgeführten Lebensstätten, jedoch können sie für die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten Bedeutung erlangen.

Da das Braune Langohr anders als die übrigen nachgewiesenen Arten als ortstreu gilt und nur einen geringen Aktionsradius um das jeweilige Quartier besitzt, kommt es durch den geplanten Verlust des Nahrungsraumes südlich des Lokschuppens ggf. ebenfalls zum Funktionsverlust eventuell vorhandener, benachbarter Fortpflanzungsstätten.

Für eine Winterquartiernutzung durch größere Gruppen von Fledertieren liegen keine Hinweise vor, durch den geplanten Gebäudeabriss können jedoch möglicherweise überwinternde Einzelindividuen betroffen sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es sich lediglich um vereinzelt auftretende Individuen im Winterhalbjahr handeln könnte. Um Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Lebensstättenschutz, Tötungs- und Verletzungsverbot, Störungsverbot) auszuschließen, sind Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen.

Des Weiteren gehen durch die Überbauung von relativ weitläufigen Ruderalflächen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren. Aufgrund der Bedeutung der in Schleswig-Holstein gefährdeten Westlichen Beißschrecke war ein Konzept für eine vorgezogene Umsiedlung der Art zu erstellen. Die Umsiedlung der Beißschrecke erfolgte jedoch nicht, da sie in 2020 an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde. Weitere Maßnahmen bezüglich der Beißschrecke sind nicht erforderlich.

Weiterhin können zukünftige Beleuchtungen zu Störung für lichtempfindliche Fledermausarten und überwiegend Insekten führen.

Für die anderen im Plangebiet vorkommenden Tierarten haben Störungen aus den Bautätigkeiten und durch die folgenden Nutzungen (Lärm, Bewegung, ggf. Staubentwicklung) keine erheblichen Auswirkungen.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG, sind für die geschützten Brutvögel und Fledermäuse folgende Maßnahmen vorgesehen:

➢ Zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden

Der Beginn der Abrissarbeiten (Entkernung, Rückbau Außenverkleidungen) sollte möglichst ab September stattfinden, so dass quartiersuchende Fledermäuse durch die Arbeiten vergrämt werden und einer Besiedlung von Winterquartieren vorgebeugt wird. Ebenso ist für den Turmfalken ein Abriss von Gebäuden mit Turmfalkennest im Zeitraum zwischen September und Dezember notwendig.

Hinweis: Der Abriss des Gebäudes mit zuvor dokumentiertem Turmfalkennest fand im September 2019 statt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde fristgerecht eingehalten.

➢ Höhlenkontrolle vor Fällung und zeitliche Einschränkungen für Fällarbeiten

Vor den geplanten Gehölz-Fällungen/ Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen ggf. in Abstimmung mit der zuständigen Behörde nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

➢ Einsatz einer Umweltbaubegleitung (UBB) mit Fachkenntnissen der Artengruppe

Bei dem Rückbau der Gebäude ab Oktober ist ein baubegleitender Einsatz einer Fachkraft erforderlich. Insbesondere der Rückbau der Gebäude sowie Sanierungsarbeiten am Wasserturm sind durch eine Fachkraft zu begleiten.

Hinweis: Vor Rückbau der betroffenen Gebäude im Plangebiet wurden ökologische Baubegleitungen der Brutvögel durch BBS Büro Greuner-Pönicke im Mai und Juni und der Fledermäuse durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH im Juni und September durchgeführt. Der Rückbau der Gebäude konnte nach Beenden der Jungaufzucht der Brutvögel und mit Handlungsempfehlungen für Fledermäuse bei den Abrissarbeiten durchgeführt werden. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde regelkonform eingehalten.

➢ Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten

Die Straße nördlich der Güterhallen bzw. der Laderampenbereiche angrenzend an den Güterhallen ist als Flugtrasse zu erhalten. Weiterhin sind geeignete Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Parkanlage zu schaffen. Hierfür sind z.B. Strauchpflanzungen mit Blühsträuchern anzulegen, welche durch ihren Insektenreichtum eine Nahrungsquelle für Fledermäuse, insbesondere das Braune Langohr, darstellen. Zudem dienen angepflanzte Baumreihen, zusätzlich zu den Laderampenbereichen, als Flug- und Jagdtrassen im Plangebiet.

➢ Installieren von insektenfreundlicher Beleuchtung

Zur Minimierung von Auswirkungen für das Schutzgut Fauna insbesondere der Insektenfauna ist eine insektenfreundliche Beleuchtung vorzusehen. An dieser Stelle soll auf die neuste Untersuchung von EISENBEIS & EICK (2011) verwiesen werden. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt deutlich, dass sich unter Einsatz von LED-Lampen (kalt-weiß und warm-weiß bzw. neutral-weiß) deutlich weniger (40 bis 80 %) nachtaktive Insekten an den Beleuchtungen (Straßenlampen) aufhalten.

d) Maßnahmen zum Ausgleich

➢ Vorgezogener Ausgleich für den Turmfalken (CEF-Maßnahme)

Das Gebäude mit dem bisherigen Brutstandort des Turmfalken wurde nach Ende der Brutzeit im September 2019 abgerissen. Ein geeigneter Turmfalkenersatzhorst wurde am 05./06.02.2020 fachgerecht am Wasserturm innerhalb des Geltungsbereichs angebracht.

Hinweis: Die o.g. CEF-Maßnahme wurde regelkonform durchgeführt. Der Kasten ist instand zu halten und wird nach Erfordernis außerhalb der Brutzeit gereinigt.

➢ Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gebäude

Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögel der Gebäude sind Kästen an geeigneten Standorten im Plangebiet und ggf. im Nahbereich des Plangebietes aufzuhängen. Zu den Kästen gehören: Nischenbrüterkästen, Höhlenbrüterkästen und Sperlingskoloniekästen. Die Kästen werden jährlich gewartet, gereinigt und bei Schadhaftigkeit ersetzt. Die Lage der Nistkästen ist vor Ort durch einen qualifizierten Biologen zu ermitteln. Die Kästen können in die Fassaden der neuen Gebäude integriert werden. Da es sich um ungefährdete, weit verbreitete Brutvogel-Arten handelt, ist ein time-lag hinnehmbar, d.h. die Maßnahme muss nicht vorgezogen durchgeführt werden.

➢ Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gehölze

Der erforderliche Gehölzausgleich ist im Verhältnis 1:1 zu erbringen. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleich für das Schutzgut Pflanzen erbracht. Es erfolgt eine Gehölzanpflanzung von 34 standortgerechten einheimischen Gehölzen im Plangebiet.

➢ Ausgleich für den Lebensraumverlust besonders geschützter Arten im Rahmen der Eingriffsregelung

Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren, diese können in Teilen durch die geplante Parkanlage ersetzt werden. Als Ausgleichsflächen können magere, trockene Standorte genutzt werden: In Lübeck und der Nebengemeinde Groß Schenkenberg werden Ökokontoflächen mit dem Ziel der Sukzession und mesophilem Grünland an mageren, trockenen Standorten erworben und angelegt.

Weitere Maßnahmen z.B. für die Westliche Beißschrecke sind nicht erforderlich, da sie in 2020 nicht mehr auf dem Gelände des Güterbahnhofs vorgefunden wurde.

6.2.6 Schutzgut Landschaft

a) Ausgangssituation

Das Landschafts- und Ortsbild wird durch den Kontrast zwischen der langgestreckten Gleisanlage nördlich des Plangebietes und den dicht bebauten Wohngebieten der Schützenstraße geprägt. Der ehemalige Güterbahnhof mit seinem hohen Anteil an versiegelten Flächen und ruderalen Pflanzenstrukturen liegt als Brache zwischen den konträren Flächennutzungen. Dabei dienen der denkmalgeschützte Wasserturm, die Güterhallen und Gebäude wie der ehemalige Lokschuppen als Erinnerungsstücke der ehemaligen Flächennutzung. Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet und in den 1990er Jahren aufgegeben; die Gebäude wurden seitdem z.T. vermietet, standen jedoch überwiegend leer.

Das Relief im Plangebiet ist relativ eben ausgeprägt. Das Geländeniveau, insbesondere im Zentrum des Plangebietes, liegt bei 7 bis 8 m ü. NHN. Neben den Gebäuden sind auch die im

zentralen und südlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs gelegenen mit Pflastersteinen teilversiegelten ehemaligen Laderampen/Bahnsteige prägend für die Landschaft. Diese erheben sich rd. einen halben Meter vom Gelände und sind z.T. mit Pflanzen bewachsen. Gehölzflächen und Einzelgehölze sind überwiegend in den Randbereichen vorhanden. Einzig die Säulenpappeln beim Wasserturm sind prägend für das Landschaftsbild des Plangebietes.

Der ehemalige Güterbahnhof ist z.T. nicht öffentlich zugänglich und eine Sicht von der südlich gelegenen Schützenstraße auf den ehemaligen Güterbahnhof ist nur von den an das Plangebiet angrenzenden Straßen Hansering und Töpferweg möglich. Von den Straßen ist ein Zugang zum Plangebiet durch Parkplätze und Tore verhindert. Weiterhin bestehen eingeschränkte Sichtmöglichkeiten von Fahrgästen der Bahn auf die nördlich bestehenden Verladehallen und den südwestlichen Bereich der Brachfläche. Im nordöstlichen Randbereich ist eine Zugangsstraße „Am Güterbahnhof“ vorhanden. Von der Straße aus ist ein Betreten des Geländes und eine Sicht über die Verladehallen sowie die Brachfläche mit den ehemaligen Verladerampen/Bahnsteigen möglich.

Die qualitative Bewertung des Landschaftsbildes erfolgt über die Kriterien Eigenart, Naturnähe und Vielfalt.

Die Eigenart des Landschaftsbildes wird nicht nur durch die Naturelemente, wie z.B. Relief, Boden, Gewässer, Vegetation, sondern auch durch Kulturelemente wie Siedlungsstruktur, Bauformen und Nutzungsart bestimmt. Als naturnah werden Landschaften empfunden, die noch zahlreich vom Menschen weitgehend unbeeinflusste Strukturen (Wald, Wiese, See, Fluss etc.) aufweisen. Kennzeichnend für die Vielfalt eines Raumes sind der mehr oder weniger häufige Wechsel unterschiedlicher Oberflächenformen sowie die Ausstattung mit typischen Landschaftselementen und Kleinstrukturen. Ein reichhaltig gegliederter Landschaftsbildtyp bietet vielfältige Informationen und wird deshalb vom Menschen als interessant empfunden.

Durch die starke anthropogene Überformung der Landschaft wird die Naturnähe im gesamten Plangebiet als gering bewertet. Die Eigenart der Landschaft ist durch das hohe Maß an städtebaulicher Veränderung, der mittleren Anzahl an raumbildenden Strukturen und die aufgegebene Nutzung mit gering bis mittel zu bewerten. Die Vielfalt wird aufgrund des ebenen Reliefs und der wenigen ortsbildprägenden Strukturen auch mit gering bis mittel bewertet. Insgesamt wird die Bedeutung des Plangebietes für das Landschafts- und Ortsbild von Lübeck mit gering bis mittel bewertet. Diese Bewertung wurde ebenfalls im Landschaftsplan von Lübeck getroffen. Während der ehemalige Güterbahnhof als Brache nur in geringem Maße die wertbestimmenden Kriterien Vielfalt, Naturnähe und Schönheit erfüllt, wurde der Bereich der Schützenstraße im Landschaftsplan z.T. mit einer mittleren Wertstufe für das Landschafts- und Ortsbild von Lübeck dargestellt.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Mit der geplanten Wohnbebauung und Anlage einer öffentlichen Grünfläche wird sich die bereits anthropogen überprägte, inzwischen jedoch überwiegend brachgefallene Fläche, verändern.

Anstelle der Brachfläche mit ruderalem Aufwuchs und der teilversiegelten ehemaligen Verladerampen/Bahnsteige wird eine öffentliche Grünfläche als Parkanlage entwickelt. Innerhalb der Parkanlage wird eine Baumreihe gepflanzt, die entlang des geplanten Weges in der Parkanlage verläuft. Im südlichen Bereich der Brachfläche werden mehrgeschossige Wohngebäude gebaut. Weiterhin wird die öffentliche Grünfläche von Norden her durch die z.T. sanierten und erweiterten Verladehallen des ehemaligen Güterbahnhofs eingerahmt.

Der Zugang des Plangebietes von Süden aus wird über den Hansering und den Töpferweg ermöglicht. Der Zugang über die alte Verladestraße „Am Güterbahnhof“ mit Anschluss an die Straße „Beim Retteich“ bleibt erhalten.

Die Bestandsgebäude der Schützenstraße bleiben erhalten. Bei einer Änderung der Bestandssituation ist eine erneute Betrachtung des Landschaftsbildes notwendig.

Das Landschaftsbild wird sich durch die Neubebauung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs zwar verändern, jedoch wird durch die Anlage einer öffentlichen Parkanlage mit einer hohen Anzahl an neu gepflanzten Bäumen eine Aufwertung des Landschaftsbildes bewirkt. Insgesamt ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Die Neubebauung und öffentliche Grünfläche wird durch die Gestaltung der Freiflächen und die Ersatzpflanzungen für den Baumverlust eingegrünt. Charakteristisches Element der Grünfläche wird eine Baumreihe, die der wellenförmigen städtebaulichen Leitstruktur folgend, wesentlich zur Gliederung und Raumbildung beiträgt. Zudem wird durch eine flächendeckende Strauchpflanzung im südwestlichen Bereich des Plangebietes, nördlich des Grundstücks am Hansering, eine Sichtschutzmaßnahme getroffen.

d) Maßnahmen zum Ausgleich für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch gelegenen Geländes für die Wohnbebauung im Geltungsbereich nicht in Betracht. Die für Boden und Pflanzen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf Ökokontoflächen der Stadt Lübeck und Nachbargemeinde Groß Schenkenberg können jedoch multifunktional als Ersatz herangezogen werden.

6.2.7 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

a) Ausgangssituation

Lärmbelastung

Als Immissionsquellen sind die Bahnflächen nördlich des Plangebietes sowie der Verkehr an den Zugangsstraßen des Plangebietes (v.a. Meierstraße, Hansestraße, Am Güterbahnhof, Töpferweg) zu nennen. Da sich im Bereich des Güterbahnhofs derzeit keine Wohn- oder Gewerbenutzungen stattfinden betreffen die Bahn- und Verkehrsimmissionen derzeit nur die Bestandsgebäude der Schützenstraße.

Belastung mit Luftschadstoffen

Siehe Ausführungen unter Ziffer 6.2.23 (Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft)

Belastung durch Erschütterung

Schienenverkehr gilt als Ursache von Erschütterungen. Bei Erschütterungsereignissen handelt es sich um Einwirkungen infolge mechanischer Schwingungen auf Gebäude, den Baugrund und den menschlichen Körper.

Da nördlich des Plangebietes Bahnflächen der DB angrenzen, wurden Schwingungsmessungen durch das Institut für Statik und Dynamik in Kooperation mit der Leibnitz Universität Hannover[21,22] durchgeführt.

Das Ziel der Untersuchungen ist, die Folgen der Erschütterungen durch den Schienenverkehr für die zukünftige Bebauung und der darin lebenden Menschen abzuschätzen. Die Erschütterungsimmissionen stammen im Wesentlichen aus Zugvorbeifahrten, Brems- und Beschleunigungsvorgängen sowie Roll- und Windgeräuschen und sind unterschiedlich je nach Zugart, Motoren der Zugmaschinen, Fahrwerken von Waggons und Zugmaschinen oder Schienenzustand. Nach Auskunft der Deutschen Bahn liegt die Zugfrequenz tagsüber bei 226 Nahverkehrs-, 11 Fernverkehrs und 14 Güterzügen. Nachts ist die Zugfrequenz geringer: 74 Nachverkehrs-, 0 Fernverkehrs- und 12 Güterzüge. An den Tagen der Messungen wurden jedoch weniger Züge aufgenommen, z.B. wurden bei der Untersuchung nachts nur acht Güterzüge beobachtet.

Von den 8 Güterzügen fuhren 6 Güterzüge auf dem entferntesten Gleis. Die resultierenden Erschütterungen sind deutlich abgeschwächter im Vergleich von Güterzügen, die am ersten elektrifizierten Gleis neben dem Grundstück fahren. Die höchsten Schwingungen wurden nachts durch ein überdurchschnittlich schnell fahrenden Regionalexpress und einem Güterzug verursacht.

Erholung

Das ehemalige Bahngelände ist – obschon privat – teilweise öffentlich zugänglich und wird von einigen Bewohnern im Umfeld für Spaziergänge genutzt. Durch fehlende Freizeiteinrichtungen und nicht vorhandene Wegeverbindungen ist das Plangebiet für die Naherholung der umliegenden Anwohner grundsätzlich gering geeignet. Von Süden aus Richtung der Wohnbebauungen ist ein Betreten des ehemaligen Güterbahnhofs offiziell nicht möglich. Der einzige Zugang auf die Flächen ist derzeit im Nordosten des Plangebietes über die Straße „Am Güterbahnhof“ möglich.

Trotz des teilweise attraktiven Ausblicks vom Plangebiet Richtung Nordosten auf die Silhouette der Lübecker Altstadt ist eine Naherholung durch die Ruderalisierung der bisherigen Bahnfläche nicht vorhanden. Die aufgegebene Flächennutzung und nicht vorhandene Pflege ist für Spaziergänger grundsätzlich unattraktiv.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Lärmbelastung

Die Schallemissionen der von Regional- und Fernverkehr sowie von Güterverkehr frequentierten Bahnanlage (Hamburg - Lübeck - Bad Schwartau) und die des Straßenverkehrs wurden gutachterlich gemäß den aktualisierten Prognosedaten der Deutschen Bahn für den Prognosehorizont 2030 und einem Verkehrsgutachten ermittelt.

Aufgrund der Lage des Plangebietes, angrenzend an Schienenverkehrswege, wurden verschiedene Ausführung der schalltechnischen Anforderungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen für die städtebauliche Planung im Plangebiet anhand von Orientierungswerten genutzt.

21 Jonscher C. der Leibnitz Universität Hannover und Institut für Statik und Dynamik (2018): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck, Hannover, Stand: 04.10.2018.

22 Jonscher C. der Leibnitz Universität Hannover und Institut für Statik und Dynamik (2018): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck, Hannover, Stand: 10.04.2019.

Zur fachlichen Einordnung der ermittelten Lärmbelastung wurde aus der Rechtsprechung im Umgang mit Verkehrslärm ein Schwellenwert herausgebildet ab dem sich vergleichsweise konsistent erhöhte Risiken für Menschen ergeben und daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich sind, die im Rahmen des B-Plans 03.50.00 zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich ergab die schalltechnische Untersuchung, dass die meisten Bereiche des Plangebietes maßgeblich durch Immissionsanteile vom Schienenverkehr beeinflusst werden. Lediglich im Nahbereich entlang der Meierstraße/Sankt-Lorenz-Brücke sind die Immissionsanteile aus Straßenverkehr so hoch, dass sie sich relevant auswirken.

Als Ergebnis der Untersuchung ist bei Durchführung der Neubauten im Plangebiet mit einer Abschirmung und deutlichen Minderung der Geräuschimmissionen tags und nachts an den Bestandsgebäuden der Schützenstraße zu rechnen. Grundsätzlich sind die Fassaden der Gebäude mit passivem Schallschutz zu versehen, Außenwohnbereiche schallabgewandt zu verorten und die Wohn- und Schlafräume in Grundrissen schallabgewandt vorzusehen. Die sich aus dem Gutachten ergebenden Schallschutzmaßnahmen für die neue Wohnbebauung und die Gebäude der gemischten Baufläche sind im B-Plan 03.50.00 dargelegt und werden den Anforderungen entsprechend festgesetzt. Unter Berücksichtigung der getroffenen Festsetzungen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden,

Belastung durch Erschütterung

Da derzeit noch keine Wohngebäude im Plangebiet gebaut wurden, wird bei der Prognose der Untersuchung angenommen, dass der Baugrund für die Fundamente später auf dem gesamten Baugelände vergleichbar ist. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass die Gebäude nach dem neuesten technischen Standard mit ausreichend gedämpften Decken errichtet werden sowie die Wartung der betriebenen Gleisanlage regelmäßig erfolgt.

Gemäß den Untersuchungen werden die Normwerte zur Beurteilung der möglichen Schäden an den geplanten Gebäuden aufgrund der durch den Bahnverkehr ausgelösten Schwingungen bei üblichen Deckenbiegeeigenfrequenzen in Wohnungsgebäuden eingehalten. Bei Einhaltung der Normwerte gelten erhebliche Störungen für Menschen als ausgeschlossen. Für Gebäude mit einem Abstand von mehr als 30 m zu der Gleisanlage wird von einem hohen Komfortniveau für Menschen und für Gebäude, die näher an den Gleisanlagen liegen, wird von einem mittleren bis hohen Komfortniveau für Menschen ausgegangen.

Bei den gemessenen Schwingungsamplituden gilt die Entstehung von sekundären Luftschall (hörbarer Schall infolge von Erschütterungen der Decken) als sehr unwahrscheinlich. Somit können Belastungen von Menschen, die von sekundärem Luftschall ausgelöst werden, ausgeschlossen werden. Den Primärschall (= Lärmemissionen) der Züge gilt es im Zuge eines Lärmgutachtens zu untersuchen (siehe 6.3.7 Lärmbelastung).

Erholung

Durch die Ausweisung der Parkanlage als öffentliche Grünfläche entsteht ein Grünzug, der nicht nur für die Bewohner des neuen Quartiers, sondern auch den Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz Süd eine Naherholung bietet.

Der Freiraum innerhalb des neuen Quartiers wird maßgeblich durch die geplanten geschwungenen Raumkanten der geplanten Wohnbebauung und den Kontrast zur Geradlinigkeit der vorhandenen Güterhalle geprägt.

Die öffentliche Grünanlage schließt mit den Geländehöhen an den angrenzenden geplanten Wohnbebauungen und den Verladehallen an. Innerhalb der Rasenfläche werden Senken ausmodelliert, welche bei Extremregenereignissen vorübergehenden Stauraum für anfallendes Oberflächenwasser bieten und sonst der Naherholung dienen. Weiterhin werden durch Spiel- und Freizeitangebote im südwestlichen Bereich des Plangebietes entsprechende Aufenthaltsbereiche für die Menschen im Park geschaffen. In schmaleren Bereichen der Grünfläche sind nur kleinere Spielstationen geplant, um die Sichtachse zum denkmalgeschützten Wasserturm möglichst weit und unverstellt in den Freiraum hinein wirken zu lassen.

Negative Auswirkungen für die Erholung sind nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich

Lärmbelastung

Die Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch Lärmeinwirkungen werden abhängig von den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung im B-Plan 03.50.00 festgelegt. Grundsätzlich gilt:

- Die neu errichteten Gebäude mit lärmschützenden Fassaden dienen als Schallschutz für die Schützenstraße vor dem Schienenverkehrslärm.
- Für die Neubauten in den Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen sind passive Schallschutzmaßnahmen und schallabgewandte Grundrissorientierung von Wohn- und Schlafräumen vorzusehen. Geschützte Außenwohnbereiche z.B. in Form von verglasten Loggien, verglasten Balkonen oder Wintergärten sind zu verorten.

Belastung durch Erschütterung

Gemäß der Untersuchung wird eine Empfehlung ausgesprochen, um eine Reduzierung des Komfortniveaus zu verhindern: Für die geplanten Gebäude mit einem Abstand von 30 m zu den Bahngleisen sollte ein Deckenbiegeeigenfrequenzen unterhalb von 15 Hz vermieden werden.

Zur Bestätigung der Ergebnisse sollte nach Gebäudefertigstellung eine erneute messtechnische Untersuchung erfolgen.

Erholung

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.2.8 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

a) Ausgangssituation

Kulturelles Erbe

Im Plangebiet ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß DSchG SH geschützt. Weitere archäologische bedeutsame Funde können im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Mit der Lage des ehemaligen Güterbahnhofs ist eine Sichtachse auf die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ berührt. Da es sich bei dem ehemaligen Güterbahnhof um ein Privatgrundstück handelt, das derzeit nur bedingt öffentlich nutzbar ist, ist die Wahrnehmung der Sichtbeziehungen derzeit nur in geringem Maße gegeben. Dennoch darf der Blick auf die Lübecker Altstadt-Silhouette durch die Höhenentwicklung baulicher Anlagen nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes

Als sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes sind die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs zu nennen, wie beispielsweise die Verladehalle. Weitere Betriebsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofes wurden zwischenzeitlich abgebrochen. Hierzu zählen u.a. ein an die Verladehalle angebauter Hallentrakt, der Ringlokschuppen und kleinere Gebäude (Verwaltungsgebäude, Lagergebäude und Werkstattgebäude) im nordwestlichen und südlichen Plangebiet.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Kulturelles Erbe

Der Wasserturm bleibt als Baudenkmal erhalten. Für die Sicherung von möglichen archäologischen Denkmalen wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde wird rechtzeitig (spätestens vier Wochen vor Baubeginn) informiert, sodass sich keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter ergeben.

Um die Auswirkungen der Neubebauung auf die Sicht zur „Lübecker Altstadt“ aufzuführen, wurde von TGP Landschaftsarchitekten (2020[23]) eine Untersuchung des Neubauprojekts am alten Güterbahnhof in Bezug auf die Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe durchgeführt.

Die Darstellungen der Untersuchung innerhalb des Plangebietes zeigen nur geringe Einschränkungen der Sicht auf die Lübecker Altstadt durch die geplanten Gebäude. Die bestehenden Verladehallen schränken die Sicht je nach Standort im Plangebiet bereits ein. Durch die geplanten mehrstöckigen Wohnhäuser kann je nach Standort der Blick auf die Kirchtürme der Lübecker Altstadt verdeckt werden.

Aufgrund der heutigen Eigentumsverhältnisse ist das Plangebiet nur bedingt öffentlich zugänglich, sodass sich derzeit nur geringe Sichtbeziehungen aus dem Plangebiet auf die „Lübecker Altstadt“ ergeben. Künftig wird jedoch eine öffentliche Grünfläche entstehen, aus der die Sichtbeziehungen zur Altstadt deutlich wahrnehmbar sein werden. Somit ergeben sich keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter.

Sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes:

Im Zuge der Planung sind Gebäudeabrisse und Sanierungen der Gebäude des Güterbahnhofs vorgesehen. Durch die Abrissarbeiten entsteht Bauschutt, der fachgerecht in dafür vorgesehenen Deponien entsorgt wird. Da die Sachgüter überwiegend sanierungsbedürftig sind und z.T. durch Schadstoffe belastet sind, stellt der Abriss keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter dar.

[23] TGP Landschaftsarchitekten Sichtachsenstudie (August 2020):

Mögliche Wirkungen durch die geplanten Abbruch- und Bautätigkeiten, wie z.B. Erschütterungen oder Grundwasserabsenkungen, die sich direkt oder indirekt auf umliegende Bestandsgebäude auswirken können, sind derzeit nicht bekannt.

c) Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.2.9 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern

Grundsätzlich bestehen immer Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen allen Bestandteilen des Naturhaushalts. Im Plangebiet wird dieses Wirkungsgeflecht, wie im Siedlungsbereich üblich, in starkem Maße durch die Auswirkungen der baulichen Anlagen und die Intensität der Nutzung durch den Menschen auf die anderen Schutzgüter geprägt.

So spiegelt das gesamte Güterbahnhofsgelände und seine Entwicklung während der langjährigen zu- und abnehmenden betrieblichen Tätigkeiten und der damit verbundenen Über-prägung durch intensive Nutzung und spätere Nutzungsaufgabe die Wechselwirkungen zwischen menschlicher Nutzung und den Schutzgütern Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere anschaulich wieder.

Die wesentlichen Veränderungen durch die Realisierung des geplanten Vorhabens ergeben sich durch den weitgehenden Verlust der ruderalen Vegetationsstrukturen mit Lebensräumen für Fledermäuse, Brutvögel und Insekten. Nach der Aufgabe der Bahnnutzung in den Gebäuden und auf dem Gelände konnten sich die Lebensräume ungestört entwickeln. Diese gehen nun zugunsten der Schaffung eines Wohngebietes und gemischten Bauflächen sowie der Anlage einer öffentlichen Grünfläche für die Naherholung des Menschen verloren.

Da der gewählte Standort mit seinen Gebäuden und Laderampen/Bahnsteigen teilweise noch deutlich durch die in den 1990er Jahren aufgegebene Nutzung als Güterbahnhof geprägt ist und angrenzend an einem bereits dicht bebautes Gebiet liegt, wird davon ausgegangen, dass sich durch die geplante Neubebauung keine grundlegend neuen erheblichen Wechselwirkungen entwickeln werden.

6.2.10 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o.g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen benachbarter Plangebiete.

Der Begriff "Kumulierung" ist in Anlage 1 zum BauGB nicht definiert. Infolgedessen wird hierzu auf § 10 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.12.2019 zurückgegriffen.

Nach § 10 Absatz 4 UVPG liegen kumulierende Vorhaben vor, wenn mehrere Vorhaben derselben Art von einem oder mehreren Vorhabenträgern durchgeführt werden und in einem engen Zusammenhang stehen. Ein enger Zusammenhang liegt vor, wenn

1. sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneidet und

2. die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen sind.

Technische und sonstige Anlagen müssen zusätzlich mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sein.

Derzeit sind keine weiteren baulichen Maßnahmen derselben Art im Umfeld des Plangebietes der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes bekannt, die eine Kumulierung auslösen. Auswirkungen auf die Schutzgüter durch eine Kumulierung mit anderen Vorhaben liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor.

6.2.11 Natura 2000 oder sonstige Schutzgebiete

Im Plangebiet selbst wie auch in dessen näheren Umfeld sind keine Natura-2000, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete sowie Naturparks vorhanden, die im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen wären.

6.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Mit Bescheid vom 26.09.2013 hat das Eisenbahnbundesamt nicht mehr betriebsnotwendige Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofs von Bahnbetriebszwecken freigestellt, sodass eine zukünftige Nutzung als Bahnfläche ausgeschlossen wird. Im Plangebiet befinden sich aufgrund der Nutzungshistorie der Fläche zwar weitere eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke, hier sind jedoch z.T. nur Wasserleitungen oder Ähnliches der Deutschen Bahn vorhanden.

Bei einer Nichtdurchführung der Planung würde somit vermutlich die Sukzession auf den nicht genutzten und ungepflegten Flächen weiter voranschreiten. Aus dem Jungaufwuchs der Birken, Pappeln und Weiden würde sich ein Pionierwald auf trockenem Standort entwickeln. Durch die Beschattung der Bäume würde sich der Artenreichtum der Krautschicht deutlich reduzieren. Die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs würden zunehmend verfallen und sich durch die Witterung oder Vandalismus zu Ruinen entwickeln. Die derzeit noch bestehenden Nutzungen würden vermutlich auf lange Sicht gesehen aufgegeben werden, sodass eine Brach-Landschaft entsteht, welche für die Allgemeinheit nicht nutzbar ist. Die Bestandsgebäude der Schützenstraße würden weiterhin vorhanden sein.

Da das Plangebiet jedoch im Rahmen des Bund-Land-Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ von 1999 bis 2007 und im Zuge der ebenfalls geförderten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen war, besteht als primäres Planungsziel eine Bereitstellung von neuen Wohngebäuden und Schaffung einer öffentlichen Grünfläche.

6.4 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

- **Schutz des Bodens vor vermeidbaren Beeinträchtigungen**

Die auszutauschenden belasteten Böden der vier Kontaminationsflächen und das abgetragene Auffüllungsmaterial werden bei der Sanierung separat beurteilt und fachgerecht entsorgt. Die bei Abbruch und Überbauung zu beachtenden Vorgaben hinsichtlich Entsorgung oder Sicherung werden im B-Plan 03.50.00 berücksichtigt.

Für den Bau erforderliche Stell-, Material- und Bodenlagerflächen sowie Seitenflächen zum Befahren, werden auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt nach Abschluss der Bauphase wieder gelockert.

- **Vermeidung von Schadstoffemissionen während der Bauphase**

Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen, ist eine Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase durch diese Stoffe zu vermeiden.

- **Grundwassermonitoring der DB Netz AG**

In Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde der Hansestadt Lübeck wurde ein zunächst auf drei Jahre begrenztes Grundwassermonitoring im Plangebiet durchgeführt, um Belastungen mit Ethidimuron und PAK sowie BTEX zu überwachen. Gemäß Monitoring ist im Plangebiet mit verunreinigten Hebewässern zu rechnen, sodass nach Abschluss der Sanierung des Bodens im Plangebiet eine weitere Grundwasserprobenahme empfohlen wird. Von den für die Untersuchung genutzten Messstellengruppen sollte nach Aussage der Gutachter zumindest je eine Messstelle dauerhaft erhalten bleiben.

- **Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von unbelastetem oder gering verschmutztem Niederschlagswasser im Plangebiet**

Durch die Dachbegrünungen und begrünten Tiefgaragenflächen wird ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet zurückgehalten und verdunstet. Die Retentionsboxen im nordöstlichen Bereich des Plangebietes und die Mulden innerhalb der Wiesenfläche gewährleisten den Stauraum von überschüssigem Oberflächenwasser.

- **Teilversiegelung auf Wegen**

Neu anzulegende Wege im Gebiet werden mit wasserdurchlässigen Belägen gebaut.

- **Minderung von lokalklimatischen Auswirkungen**

Durch die Neuanlage von Baum- und Gehölzstrukturen der Parkanlage, die vorgesehenen Dachbegrünungen und die parkartige Gestaltung der Tiefgaragenflächen außerhalb von Gebäuden oder Nebenanlagen werden die lokalklimatischen Auswirkungen durch die Neubebauung gemindert.

- **Begrenzung der Auswirkungen auf den globalen Klimawandel**

Durch die geplante energieeffiziente und die Möglichkeit Photovoltaik und Solarthermieanlagen zu nutzen, werden klimafreundliche Standards für Neubebauungen angestrebt.

- **Erhaltung von Baum- und Gehölzbeständen**

Wo es in der Wohnbebauung trotz Bebauung, Tiefgaragenanlage und Bodenaustausch möglich ist, werden Bäume und Gehölzbestände erhalten.

- **Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase**

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

- **Zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden**

Der Beginn der Abrissarbeiten (Entkernung, Rückbau Außenverkleidungen) sollte möglichst ab September stattfinden, so dass quartiersuchende Fledermäuse durch die Arbeiten vergrämt werden und einer Besiedlung von Winterquartieren vorgebeugt wird. Ebenso ist für den Turmfalken ein Abriss von Gebäuden mit Turmfalkennest im Zeitraum zwischen September und Dezember notwendig.

Hinweis: Der Abriss des Gebäudes mit zuvor dokumentiertem Turmfalkennest fand im September 2019 statt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde fristgerecht eingehalten

- **Höhlenkontrolle vor Fällung und zeitliche Einschränkungen für Fällarbeiten**

Vor den geplanten Gehölz-Fällungen/ Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen ggf. in Abstimmung mit der zuständigen Behörde nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen dem 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

- **Einsatz einer Umweltbaubegleitung (UBB) mit Fachkenntnissen der Artengruppe**

Bei dem Rückbau der Gebäude ab Oktober ist ein baubegleitender Einsatz einer Fachkraft erforderlich. Insbesondere der Rückbau der Gebäude sowie Sanierungsarbeiten am Wasserturm sind durch eine Fachkraft zu begleiten.

Hinweis: Vor Rückbau der betroffenen Gebäude im Plangebiet wurden ökologische Baubegleitungen der Brutvögel durch BBS Büro Greuner-Pönicke im Mai und Juni und der Fledermäuse durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH im Juni und September durchgeführt. Der Rückbau der Gebäude konnte nach Beenden der Jungaufzucht der Brutvögel und mit Handlungsempfehlungen für Fledermäuse bei den Abrissarbeiten durchgeführt werden. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde regelkonform eingehalten.

- **Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten**

Die Straße nördlich der Güterhallen bzw. der Laderampenbereiche angrenzend an den Güterhallen ist als Flugtrasse zu erhalten. Weiterhin sind geeignete Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Parkanlage zu schaffen. Hierfür sind z.B. Strauchpflanzungen mit Blühsträuchern anzulegen, welche durch ihren Insektenreichtum eine

Nahrungsquelle für Fledermäuse, insbesondere das Braune Langohr, darstellen. Zudem dienen angepflanzte Baumreihen, zusätzlich zu den Laderampenbereichen, als Flug- und Jagdtrassen im Plangebiet.

➢ **Installieren von insektenfreundlicher Beleuchtung**

Zur Minimierung von Auswirkungen für das Schutzgut Fauna insbesondere der Insektenfauna ist eine insektenfreundliche Beleuchtung vorzusehen. An dieser Stelle soll auf die neuste Untersuchung von EISENBEIS & EICK (2011) verwiesen werden. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt deutlich, dass sich unter Einsatz von LED-Lampen (kalt-weiß und warm-weiß bzw. neutral-weiß) deutlich weniger (40 bis 80 %) nachtaktive Insekten an den Beleuchtungen (Straßenlampen) aufhalten.

➢ **Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes**

Die Neubebauung und öffentliche Grünfläche wird durch die Gestaltung der Freiflächen und die Ersatzpflanzungen für den Baumverlust eingegrünt. Charakteristisches Element der Grünfläche wird eine Baumreihe, die der wellenförmigen städtebaulichen Leitstruktur folgend, wesentlich zur Gliederung und Raumbildung beiträgt. Zudem wird durch eine flächendeckende Strauchpflanzung im südwestlichen Bereich des Plangebietes, nördlich des Grundstücks am Hansering, eine Sichtschutzmaßnahme getroffen.

➢ **Vermeidung von Beeinträchtigungen der Menschen durch Lärm**

Die Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch Lärmeinwirkungen werden abhängig von den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung im B-Plan 03.50.00 festgelegt. Grundsätzlich gilt:

- Die neu errichteten Gebäude mit lärmschützenden Fassaden dienen als Schallschutz für die Schützenstraße vor dem Schienenverkehrslärm.
- Für die Neubauten in den Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen sind passive Schallschutzmaßnahmen und schallabgewandte Grundrissorientierung von Wohn- und Schlafräumen vorzusehen.

➢ **Vermeidung von Beeinträchtigungen der Menschen durch Erschütterungen**

Gemäß der Untersuchung wird eine Empfehlung ausgesprochen, um eine Reduzierung des Komfortniveaus zu verhindern: Für die geplanten Gebäude mit einem Abstand von 30 m zu den Bahngleisen sollte ein Deckenbiegeeigenfrequenzen unterhalb von 15 Hz vermieden werden. Zur Bestätigung der Ergebnisse sollte nach Gebäudefertigstellung eine erneute messtechnische Untersuchung erfolgen.

6.4.2 Maßnahmen zum Ausgleich

➢ **Anpflanzung von Bäumen im Geltungsbereich**

Für Baumverluste besteht gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ein Ersatzbedarf. Die Anzahl der Ersatzpflanzungen richtet sich nach dem Stammumfang eines zu rodenden Baumes (bis 100 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum, für jede weitere angefangene 50 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum). Gemäß der Baumschutzsatzung ist eine Anpflanzung von Einzelbäumen mit Stammumfang von mind. 12/14 erforderlich, um den Ausgleich für eine Rodung zu erbringen. Im Plangebiet werden überwiegend Gehölzstrukturen zur landschaftlichen Gestaltung der Parkanlage gepflanzt, die mit ihrer linearen Gestaltung an die ehemaligen Bahngleise erinnern sollen. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung

von Lübeck geschützten Bäume werden mind. 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 18 im Plangebiet gepflanzt. Die Lage der Ausgleichsbäume ist dem konkreten Konzept der Parkanlage im Anhang des Bebauungsplanes (03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof) zu entnehmen.

➢ **Anlage von Sukzessionsflächen und mesophilem Grünland auf Ökokontoflächen**

Der Ausgleich von rd. 3,86 ha erfolgt z.T. innerhalb der Hansestadt Lübeck über den Kompensationspool „Neue Koppel“. Die für den Ausgleich vorgesehene Fläche der „Neuen Koppel“ mit einer Flächengröße von rd. 0,4 ha liegt auf dem Flurstück 1/1 der Flur 6 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten. Die Fläche liegt an einem trocken, sandigen sowie mageren Standort und wird der Sukzession überlassen.

Die gesamte Kompensation für den Verlust der Ruderalfluren und teilversiegelten Flächen mit geringem Anteil an Rote-Liste Arten ist aus Mangel an verfügbaren Flächen für externe Investoren und aufgrund bestehender Pachtverträge, die eine Anlage oder Bewirtschaftung für das Ziel trocken, magerere Sukzession nicht erlauben, nicht im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck umsetzbar.

Aufgrund dessen wird gemäß dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom MELUR 2013 analog zur Ökokontoverordnung der Restausgleich auf Flächen im Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg durchgeführt. Die Fläche hat eine Größe von 2,47 ha und liegt in einer relativ ebenen, durch Knicks gegliederten Agrarlandschaft. Die Nutzung der Fläche war überwiegend durch den Ackerbau gekennzeichnet, inzwischen wurde die Ackerfläche durch Ansaat mit Regiosaatgut in eine Grünlandfläche umgewandelt. Der Rand der Fläche ist geprägt durch eine Ruderalflur und Gräben sowie eine Baumreihe im nördlichen Randbereich. Als Entwicklungsziel ist ein artenreiches mesophiles Grünland vorgesehen, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Als Maßnahmen sind die Aufnahme einer extensiven Pflegenutzung durch eine an die Produktivität der Fläche angepasste Mahd oder extensive Beweidung sowie der Verzicht auf Einsatz von Dünger, Pflanzenschutzmitteln und chemischer Schädlingsbekämpfung vorgesehen.

Aufgrund der Kompensation über ein hochwertiges, gesetzlich geschütztes Biotop ist für die Eingriffe am ehemaligen Güterbahnhof nach Abzug der Kompensation innerhalb der Hansestadt Lübeck ein Restausgleich von 34.593 m² (3,46 ha) auf Flächen des Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“.

➢ **Vorgezogener Ausgleich für den Turmfalken (CEF-Maßnahme)**

Das Gebäude mit dem bisherigen Brutstandort des Turmfalken wurde nach Ende der Brutzeit im September 2019 abgerissen. Ein geeigneter Turmfalkenersatzhorst wurde am 05./06.02.2020 fachgerecht am Wasserturm innerhalb des Geltungsbereichs angebracht.

Hinweis: Die o.g. CEF-Maßnahme wurde regelkonform durchgeführt. Der Kasten ist instand zu halten und wird nach Erfordernis außerhalb der Brutzeit gereinigt.

➢ **Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gebäude**

Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögel der Gebäude sind Kästen an geeigneten Standorten im Plangebiet und ggf. im Nahbereich des Plangebietes aufzuhängen. Zu den Kästen gehören: Nischenbrüterkästen, Höhlenbrüterkästen und Sperlingskoloniekästen. Die Kästen werden jährlich gewartet, gereinigt und bei Schadhaftigkeit ersetzt. Die Lage der Nistkästen ist vor Ort durch einen qualifizierten Biologen zu ermitteln. Die Kästen können in

die Fassaden der neuen Gebäude integriert werden. Da es sich um ungefährdete, weit verbreitete Brutvogel-Arten handelt, ist ein time-lag hinnehmbar, d.h. die Maßnahme muss nicht vorgezogen durchgeführt werden.

- **Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gehölze**

Der erforderliche Gehölzausgleich ist im Verhältnis 1:1 zu erbringen. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleich für das Schutzgut Pflanzen erbracht. Es erfolgt eine Gehölzanpflanzung von 34 standortgerechten einheimischen Gehölzen im Plangebiet.

- **Ausgleich für den Lebensraumverlust besonders geschützter Arten im Rahmen der Eingriffsregelung**

Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren, diese können in Teilen durch die geplante Parkanlage ersetzt werden. Als Ausgleichsflächen können magere, trockene Standorte genutzt werden: In Lübeck und der Nebengemeinde Groß Schenkenberg werden Ökokontoflächen mit dem Ziel der Sukzession und mesophilem Grünland an mageren, trockenen Standorten erworben und angelegt.

Weitere Maßnahmen z.B. für die Westliche Beißschrecke sind nicht erforderlich, da sie in 2020 nicht mehr auf dem Gelände des Güterbahnhofs vorgefunden wurde.

- **Maßnahmen zum Ausgleich für das Landschaftsbild**

Kompensationsmaßnahmen im Geltungsbereich für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch gelegenen Geländes für die Wohnbebauung nicht in Betracht. Die für Boden und Pflanzen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf Ökokontoflächen der Stadt Lübeck und Nachbargemeinde Groß Schenkenberg können jedoch multifunktional als Ersatz herangezogen werden.

6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der gut erschlossene Standort der seit Jahrzehnten nicht genutzten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs kommt vorrangig für eine bauliche Nachnutzung in Betracht, da dies in besonderer Weise den Grundsätzen der Bauleitplanung mit den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz nach den §§ 1 und 1a BauGB für Baugebietsentwicklungen entspricht:

- städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung,
- sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden,
- Wiedernutzbarmachung von Flächen,
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes durch Minimierung von Kfz-Verkehren in der Stadt.

Aufgrund der innenstadtnahen und in ein Wohngebiet integrierten Lage drängt sich die Fläche besonders zur Schaffung von Wohnbauflächen für den bestehenden Bedarf auf. Die geplante Bebauung schließt sich direkt an die bestehende Bebauung der Schützenstraße an. Zwischen der gemischten Baufläche und den Wohnbauflächen kann im Zuge der Entwicklung einer Parkanlage dem öffentlichen Interesse an einem Grünzug für die Naherholung entsprochen werden. Dabei dient die öffentliche Grünfläche u.a. zur Trennung der wohnbaulichen und gewerblichen Nutzung. Bereits bestehende Bausubstanzen, z.B. der Verladehallen des ehemaligen Güterbahnhofs werden wieder nutzbar gemacht. Zudem können durch die geplante Bebauung innerhalb der Wohnbauflächen die Lärmimmissionspegel durch den nördlich des

Plangebietes verlaufenden Schienenverkehr an den bestehenden Wohngebäuden der Schützenstraße reduziert werden.

Insofern kommen grundsätzlich anderweitige Planungsmöglichkeiten zur baulichen Umnutzung an diesem Standort nicht in Betracht.

6.6 Zusätzliche Angaben

6.6.1 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu der nördlich des Plangebietes gelegenen Gleisanlage besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Ausweisung von Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen im Plangebiet jedoch keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangeltungsbereichs befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Planung bewirken könnten.
- Es befinden sich keine derartig erhöhten Geländeformen, sodass infolge von Erdrutschen nachteilige Auswirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangeltungsbereich sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

6.6.2 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist der Ziffer 8.3 der Begründung zu entnehmen.

6.6.3 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen

Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Bei der Ermittlung der Eingriffe und der sich daraus ergebenden Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wurde der Gemeinsame Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ aus dem Jahre 2013 verwendet.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachtenberichten aufgeführt.

6.6.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Die Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs für die Eingriffe im Plangebiet, die Festlegung der konkreten Ausgleichsmaßnahmen sowie die sachgerechte Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan (03.50.00) vertraglich geregelt.

6.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist bereits seit 1999 Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen. Nun wird die 129. Änderung des Flächennutzungsplans St. Lorenz-Brücke durchgeführt, um auf den aufgegebenen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs südwestlich der Lübecker Innenstadt Wohnbauflächen mit zugehöriger öffentlicher Grünfläche zu entwickeln. Die brachgefallenen Bahnflächen liegen innenstadtnah und sind gut erschlossen in direkter Nähe zu Wohnquartieren an der südlich im Plangebiet gelegenen Schützenstraße.

Im vorliegenden Umweltbericht wurden die relevanten Eingriffe und deren Auswirkungen auf die Umwelt betrachtet. Die relevanten Eingriffe beschränken sich jedoch auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einer Fläche von rd. 8,4 ha von rd.12,9 ha Fläche des gesamten Plangebietes für die 129. Änderung des Flächennutzungsplans. Die Restfläche von 4,5 ha wird durch den Bestand der Schützenstraße geprägt, für den derzeit keine bauliche Änderung angestrebt wird.

Auf ca. 3,5 ha werden öffentliche Grünflächen südlich des denkmalgeschützten Wasserturms zwischen den nördlich gelegenen gemischten Bauflächen und den südlich geplanten Wohnbebauungen angelegt. Das Wohngebiet ist weitgehend verkehrsberuhigt geplant, sodass fast alle benötigten Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden.

Der Boden im Plangebiet ist bereits auf insgesamt ca. 7,7 ha durch Gebäude und asphaltierten Straßen oberirdisch versiegelt, auf weiteren ca. 2 ha Fläche befinden sich gepflasterte ehemalige Laderampen/Bahnsteige, Wege und Fahrflächen. Der Boden des Güterbahnhofgeländes ist überwiegend kontaminiert: es bestehen vier Kontaminationsflächen, für die die Prüfwerte der BBodSchV teilweise überschritten werden. Zudem bestehen diffuse Verlagerungen von Herbiziden im Boden und Grundwasser. Das Grundwasser steht rd. 2,0 – 3,5 m unterhalb der Geländeoberkante an. In den nördlichen Randbereichen sind die Abstände von Geländeoberkante zum Grundwasser z.T. geringer, im Süden jedoch geringfügig höher. Die Fließrichtung des Grundwassers ist nach Südosten gerichtet.

Durch die geplante Neubebauung mit Tiefgaragen sowie für geplante Wege in den Grünflächen entstehen Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser. Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Versiegelung sowie der Kontamination des Bodens im Plangebiet werden keine zusätzlichen, erheblichen Beeinträchtigungen des Bodens durch die Planung erwartet. Grundwasserabsenkungen erfolgen nur temporär während der Bauphase. Das anfallende Niederschlagswasser wird über die Dach- und Tiefgaragenbegrünung reduziert. Überschüssiges Niederschlagswasser wird in Retentionsboxen und Mulden in der Parkanlage geleitet und gedrosselt weitergegeben. Durch die Nutzung von ehemaligen Bahnhofsflächen für die Wohnbebauung, die fachgerechte Entsorgung der anfallenden Abbruchmaterialien und Sanierung der kontaminierten Böden werden Auswirkungen auf Boden und Grundwasser im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs vermieden.

Für das Lokalklima hat das Plangebiet mit seinen geringen Gehölzbeständen und der Lage zwischen teilweise dicht bebauten Wohngebieten und den nördlich gelegenen Bahngleisen eine geringe bis mittlere Bedeutung. Die Luftgüte in diesem Gebiet des Stadtteils St. Lorenz

Süd wird mit mittlerer Qualität eingestuft. Durch die geplanten Gebäude wird der Luftaustausch zwischen den unbebauten und bebauten Bereichen weiter eingeschränkt. Die lufthygienische Bedeutung wird jedoch durch die Anlage der Parkfläche und Anpflanzung von Gehölzen langfristig verbessert.

Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere hat das Plangebiet trotz der innenstadtnahen Lage und der noch vorhandenen Bahnhofsstrukturen einen relativ hohen Wert. So ist das Gelände vor allem durch Brachen geprägt, die einen Lebensraum für Rote-Liste-Pflanzenarten und diverse Insektenarten darstellt. Die Vegetationsausstattung bietet aufgrund der Ungestörtheit des Geländes Lebensraum für eine ausgesprochen arten- und individuenreiche Tierwelt. So wurden acht Fledermausarten ermittelt, von denen vor allem Zwergfledermäuse am häufigsten im Plangebiet nachgewiesen wurden. Bei den Brutvögeln wurde ein Turmfalkenpaar im Bereich der ehemaligen Bahnhofsgebäude beobachtet. Weiterhin wurden ungefährdete und wenig anspruchsvolle Arten im Bereich der Gebäude und in den wenigen Bäumen und Sträuchern nachgewiesen.

Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt entstehen vor allem durch den Verlust von Gebäuden und der ruderal bewachsenen Brachfläche. Es werden 25 Bäume gerodet, von denen 10 Bäume gemäß der Baumschutzsatzung von Lübeck geschützt sind. Die Biotopverluste und Gebäudeabbrüche bedeuten auch Lebensraumverluste für Fledermäuse (Tages-, Balz- und Paarungsquartiere) und Brutvögel (Turmfalken). Zur Minderung der Auswirkungen auf die Tierwelt werden zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden im September und Rodungen von Bäumen ab Oktober bis Ende Februar festgelegt. Zum Teil wurden die Maßnahmen mit Hilfe von Umweltbaubegleitungen fristgerecht in 2019 bereits durchgeführt. Die gerodeten geschützten Bäume werden im Plangebiet durch die Anpflanzung von 34 standortgerechten Laubbäumen ausgeglichen, weiterhin werden hier oder im direkten Umfeld Nistkästen für Gebäude-, Nischen- oder Höhlenbrüter aufgehängt. Zum Ausgleich für den Verlust des Ruderalbewuchses mit Rote-Liste-Arten und als Lebensraum diverser Insekten werden auf Ökokontoflächen der Stadt Lübeck und der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg Sukzessionsflächen und mesophiles Grünland angelegt. Weiterhin wurde bereits ein Turmfalkenersatzhorst aufgehängt.

Das Landschafts- und Ortsbild ist gekennzeichnet durch das ruderal geprägte ehemalige Bahngelände mit seinem geringen Baumbestand und dem weithin sichtbaren Wasserturm, das zwischen den nördlich gelegenen Bahngleisen und südlich gelegenen Siedlungsflächen südwestlich der Innenstadt liegt.

Mit der geplanten Wohnbebauung und der Anlage einer öffentlichen Grünfläche wird sich das Plangebiet verändern. Die Gebäude im nördlichen Bereich des Plangebietes bleiben z.T. erhalten, werden saniert oder erneuert und z.T. erweitert. Im südlichen Bereich weicht die Brachfläche mehreren Wohnungsbauten, während im zentralen Bereich eine Parkanlage mit einer linearen Gehölzanpflanzung geschaffen wird. Der Bereich der Schützenstraße bleibt nach derzeitigem Kenntnisstand im Bestand erhalten.

Durch die Ausweisung von Wohnbauflächen und einer öffentlichen Grünfläche kann sich das Plangebiet gegenüber seiner derzeitigen Gestaltung und Zugänglichkeit verändern. Das konkrete Konzept wird im Bebauungsplan 03.50.00 aufgestellt. Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch gelegenen Geländes für die Wohnbebauung nicht in Betracht.

Für das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, aus der die Notwendigkeit für Schallschutzmaßnahmen

abgeleitet wird. Grundsätzlich wirkt sich die Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofs jedoch positiv und lärmmindernd auf die Bestandsgebäude der Schützenstraße aus. Die Untersuchungen zu Erschütterungen ergaben keine nachteiligen Auswirkungen für die vorgesehenen Gebäude und künftigen Bewohner. Im Hinblick auf die Naherholungsfunktion des Plangebietes wird sich die Situation für die Anwohner deutlich verbessern, da die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs derzeit nur teilweise zugänglich ist und nach Umsetzung der Planung eine öffentliche Grünfläche für alle Anwohner besteht.

Negative Auswirkungen auf die Erholung, kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter und Natura-2000 Gebiete sowie durch Wechselwirkungen oder kumulierende Wirkungen sind nicht zu erwarten.

7. Prüfung von Planungsalternativen

Die Zielvorstellung für die künftige Stadtentwicklung Lübecks wurde gem. § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB in verschiedenen Entwicklungskonzepten festgehalten und durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen. Diese Konzepte bilden einen ganzheitlichen Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks und zeigen für die einzelnen Stadtteile bestimmte Entwicklungsperspektiven und -szenarien auf.

Um auch in Zukunft allen Bevölkerungsschichten ausreichenden, qualitativen, zentralen und günstigen Wohnraum bieten zu können, gilt es die in den genannten Konzepten lokalisierten, innenstadtnahen Bereiche einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Das Plangebiet bietet insbesondere aufgrund seiner Lage in der Nähe zum Hauptbahnhof und zum Busbahnhof sowie zu bereits erschlossenen Quartieren ein großes Potential für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit einer Nutzungsmischung von Wohnraum, Freiflächen sowie gewerblichen Flächen.

Diese Zielsetzung der Hansestadt Lübeck ist nur bei der Realisierung der vorgesehenen Planung gegeben. Bei einem Verzicht auf die Planung in diesem Bereich werden die bisherigen Flächen in ihrer Struktur nicht verändert und somit den Entwicklungsperspektiven nicht entsprochen.

Die Bebauung und die Neuordnung des Areals ist städtebaulich sinnvoll, da die zum Teil brachliegenden Flächen bzw. deren Unternutzung der Lagegunst dieses Standortes nicht gerecht werden. Vor dem Hintergrund einer vorrangigen Entwicklung von Projekten der Innenentwicklung für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung wurde bereits im Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ das Plangebiet als Untersuchungsbereich für die Entwicklung von Wohnbauflächen mit höchster Priorität (Kategorie 1) dargestellt. Flächen mit vergleichbarer Lage, Eignung, Größe und kurzfristiger Entwicklungsmöglichkeit sind in Lübeck für die Erreichung der vorgenannten Zielsetzung nicht vorhanden.

Alternativ könnten die Flächen des Plangebietes mit einem anderen städtebaulichen Konzept bebaut werden. Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat in seiner Sitzung am 18.07.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit zugehöriger 129. Änderung des Flächennutzungsplanes mit zwei Konzeptvarianten beschlossen. Die beiden städtebaulichen Konzepte unterscheiden sich hauptsächlich durch Abbruch (Konzept 1) bzw. Erhalt der Güterhallen (Konzept 2). Konzept 1 gliedert sich somit in eine nördliche öffentliche Grünfläche und südliche Wohnbauflächen, während Konzept 2 in nördliche Mischbauflächen, eine mittige öffentliche Grünfläche sowie südliche Wohnbauflächen aufgeteilt ist.

Weitere Unterschiede betreffen die Themen

- Städtebau
- Öffentliche Grünfläche
- Erschließung
- Städtebauliche Einbindung des denkmalgeschützten Wasserturms

Im Rahmen der Alternativenprüfung stellte sich Konzept 2 als geeignet heraus. Einerseits kann durch den Erhalt der Güterhallen eine charakteristische Baustruktur im Gebiet erhalten werden, die zur Identitätsbildung im neuen Wohnquartier beitragen kann. Andererseits bilden sich aus dem geschwungenen Städtebau im Zusammenwirken mit den geradlinigen Güterhallen dynamische Freiräume heraus, welche thematisch differenziert bespielt werden können. Weitere positive Effekte zu Gunsten der Wohn- und Aufenthaltsqualität ergeben sich aus der Umsetzung eines verkehrsarmen Quartiers, einem zumindest optischen Schutz von den Gleisanlagen sowie einem von Ost nach West durchgezogenen Grünzug und diversen Wegebeziehungen innerhalb des Quartiers. Zudem werden durch das Riegel- bzw. Kammgebäude im Nordwesten Teilflächen der Parkanlage vor Bahnlärm geschützt. Darüber hinaus trägt die Nachnutzung der Güterhallen mit zumindest teilweise wohnnutzungsergänzenden Räumlichkeiten (bspw. KiTa) zur Quartiersbelebung bei. Die Nutzung dieser Flächen unterstützt zudem die wirtschaftliche Realisierung des Gesamtareals.

Für die Konzeptvariante 2 ist es erforderlich, dass für die zu erhaltenden Güterschuppen eine tragfähige Nachnutzung dargelegt und gesichert umgesetzt wird, um einen städtebaulichen Missstand in Form von Leerstand und Verfall der Bestandsgebäude zu vermeiden. Es ist beabsichtigt, dies in einem städtebaulichen Vertrag im Rahmen des Bebauungsplans abzusichern.

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

8.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Die Beschlüsse für die Aufstellung des Bebauungsplans 03.50.00 und die zugehörige Änderung des Flächennutzungsplans wurden am 18. Juli 2016 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst.

Planungsanzeige gemäß § 11 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Der Abteilung Landesplanung in der Staatskanzlei des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein wird die Planung im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 11. Abs. 1 des Landesplanungsgesetz angezeigt.

Mit Schreiben vom 17.02.2020 hat die Landesplanungsbehörde mitgeteilt, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplans 03.50.00 und gegen die zugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Bedenken bestehen. Insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den mit der Bauleitplanung für das Plangebiet verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 19.03.2018 bis einschließlich 30.03.2018 durch Aushang in den Räumen der Bauverwaltung sowie in einer am 20.03.2018 in der Aula des Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasiums durchgeführten Erörterungsveranstaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der

Aushangzeit sowie in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung wurden überwiegend Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung, Verkehrsproblemen und der Zunahme des ruhenden Verkehrs in der Nachbarschaft geäußert. Darüber hinaus wurden Fragen nach der Höhe und Nutzung der baulichen Anlagen, nach Anzahl und Art der Wohnungen gestellt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Wohnbauflächen stark verdichtet seien. Zudem wurde sich darüber informiert, ob der Erhalt der Güterhallen gesichert sei oder ein Abriss weiterhin möglich sei sowie welche Auswirkungen sich in letzterem Fall ergeben. Weitere Fragen wurden bzgl. der vorhandenen privaten Stellplatzanlage am Hansering 61/63 sowie zur Erschließung der neuen Wohnbauflächen über dieses Grundstück gestellt sowie auf potentielle eigentumsrechtliche Konflikte hingewiesen. Zudem erkundigten sich die Anwesenden über die Freiraumgestaltung, zu erbringende Gutachten, Lärmschutz und den zeitlichen Ablauf der Bauleitplanverfahren sowie der hochbaulichen Umsetzung. Des Weiteren wurden Wünsche für eine größere öffentliche Grünfläche sowie den Erhalt des Ringlokschuppens vorgebracht.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Wesentliche Stellungnahmen bezogen sich primär auf den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 03.50.00. Auf dessen Begründung wird verwiesen.

8.2 Rechtsgrundlagen

8.3 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert am 01. Oktober 2019 (GVOBl. S. 398)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 13.11.2019, (GVOBl. S. 425)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

8.4 Vorhandene Fachgutachten und umweltbezogene Informationen

Es liegen folgende Fachgutachten und umweltbezogene Informationen vor:

- Sanierungsplan (Mull & Partner: Juni 2020)
- Bodengutachten: Gefährdungsabschätzung, Teilstufe Detailuntersuchung (H.U. Mücke: Juli 2015, Nachuntersuchung: April 2016)
- Grundwassermonitoring (Dr. Köhler & Dr. Pommerening: März 2020)
- Erschließung Verkehr und Entwässerung (pbh: Juli 2020)
- Grobplanung der Feuerwehr- und Bewegungsflächen (BIP Concept: Juli 2020)
- Mobilitätskonzept (SHP Ingenieure: August 2020)
- Verkehrsuntersuchung, verkehrliche Auswirkungen (urbanus: Juli 2020)
- Biotop- und Nutzungstypenkartierung (Brien Wessels Werning: Juli 2020)
- Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung (Greuner-Pönicke: Juli 2020)
- Fledermausgutachten (Mull & Partner: September 2017)
- Gutachten zur Beurteilung des Baumbestands (Andreas Scheel: Februar 2019)
- Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose (ISD: Oktober 2018 sowie April 2019)
- Schalltechnisches Gutachten (Lärm) (Taubert und Ruhe: August 2020)
- Sichtachsenstudie Weltkulturerbe (TGP Landschaftsarchitekten: August 2020)

Lübeck, den 22.04.2021

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit

Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB

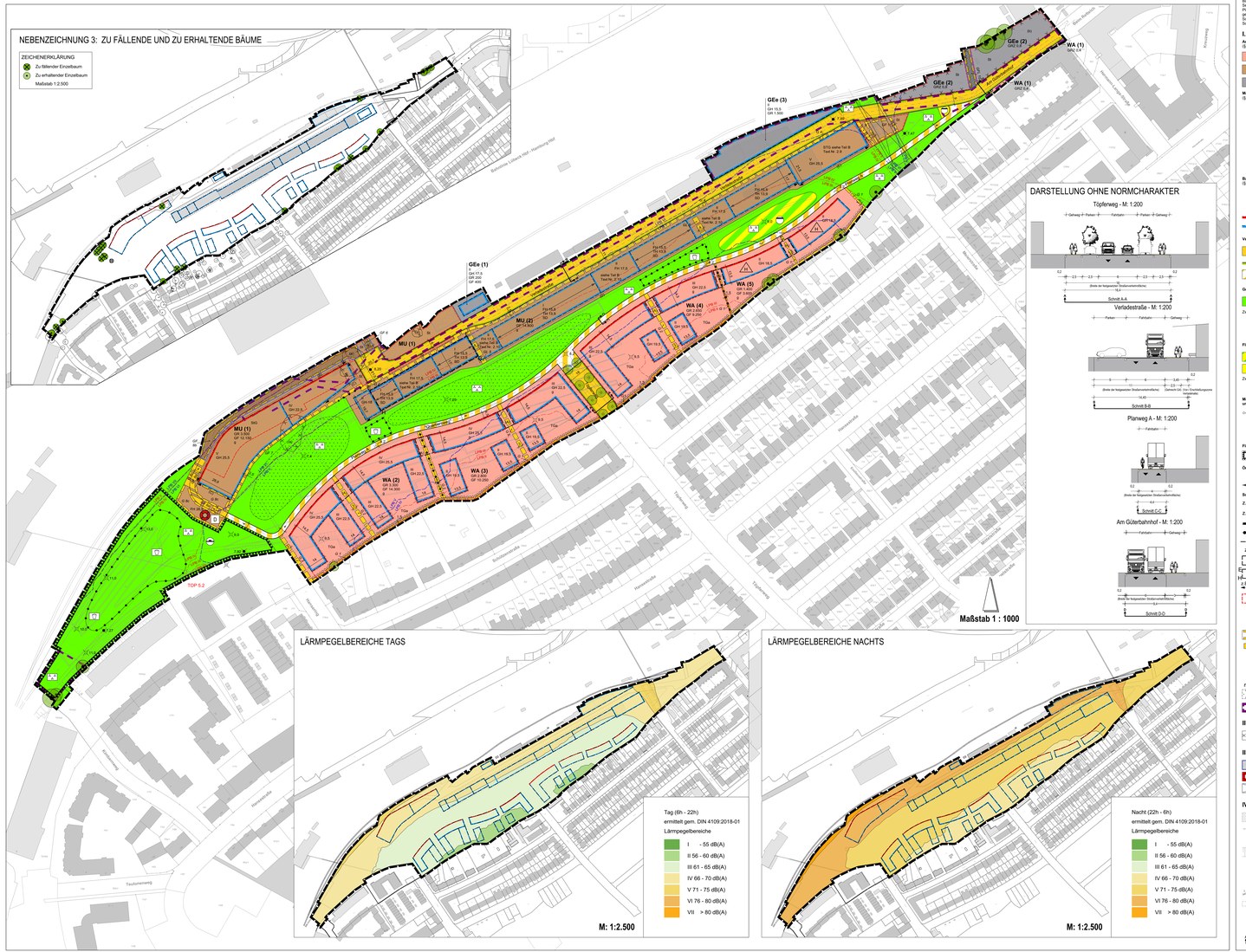
Brien.Wessels.Werning, Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH

03.50.00 "ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF" TEIL A - PLANZEICHNUNG

Fassung zum Satzungsbeschluss
Stand: 23.04.2021

NEBENZEICHNUNG 3: ZU FÄLLENDE UND ZU ERHALTENDE BÄUME

ZEICHENERKLÄRUNG
- Zu fällender Einzelbaum
- Zu erhaltender Einzelbaum
- Maßstab 1:2.500



DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

LÄRMPEGELBEREICHE TAGS

LÄRMPEGELBEREICHE NACHTS

ZEICHENERKLÄRUNG

Es gelten das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (Bundesgesetzblatt I Seite 3786) in Verbindung mit der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (Bundesgesetzblatt I 1991, Seite 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (Bundesgesetzblatt I S. 1057) und § 84 der Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO SH) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert am 1. Oktober 2019 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein S. 398).

I. FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 4, 4a und 8 NutzNVO)

- WA – Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)
- MU – Urbanes Gebiet (§ 6a BauNVO)
- GEe – Eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 16, 18, 19 und 20 BauNVO)

- GR – Grundfläche in Quadratmetern, als Höchstmaß (§ 19 Abs. 2 BauNVO)
- GF – Geschossfläche in Quadratmetern, als Höchstmaß (§ 20 Abs. 2 BauNVO)
- z.B. II – Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, (§ 20 Abs. 1 BauNVO)
- STG – Gebäudehöhe in Metern über Normalhöhennull, gemäß Landesausdehnung für das Land Schleswig-Holstein (§ 20 Abs. 1 BauNVO i.V.m. § 2 Abs. 8 LBO SH)
- GH – Gebäudehöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)
- FH – Firsthöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)
- TH – Traufhöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

- Nur Hausgruppen zulässig (§ 22 Abs. 2 BauNVO)
- Geschlossene Bauweise (§ 22 Abs. 3 BauNVO)
- Baulinie (§ 23 Abs. 2 und 2 BauNVO)
- Baugrenze (§ 23 Abs. 1 und 3 BauNVO)

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Öffentliche Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Quartierweg"

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche

Zweckbestimmung:
- Parkanlage
- Spielplatz

Fläche für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

- Übergeordnete Festsetzung: Öffentliche Grünfläche und unterirdische Anlage zur Regenwasserrückhaltung
- Fläche für Versorgungsanlagen

Zweckbestimmung:
- Abwasser

Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

- Anpflanzung von Hecken
- Erhaltung von Einzelbäumen
- Anpflanzung von Einzelbäumen

Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

- Fläche für Aufschüttungen

Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 84 Abs. 3 LBO)

- SD – Satteldach
- Vorbindliche Firstrichtung

Sonstige Planzeichen

- z.B. LPB V – Abgrenzung der Lärmpegelbereiche tags (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- z.B. LPB VII – Abgrenzung der Lärmpegelbereiche nachts (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung oder des Maßes der Nutzung (§ 1 Abs. 4, § 16 Abs. 5 BauNVO)
- Sonstige Abgrenzung
- z.B. (A) – Besondere Festsetzung (siehe textliche Festsetzung Nr. 4.4)
- z.B. (A) – Sonstige Abgrenzung: Siehe textliche Festsetzungen, Nr. 3.1 und 4.3
- z.B. (B) – Sonstige Abgrenzung und besonderer Festsetzung: Siehe textliche Festsetzung Nr. 1.10
- z.B. (B) – Besondere Festsetzung (siehe textliche Festsetzungen Nr. 12.2 und 12.3)
- Umgrenzung von Flächen für Stellplätze, Garagen und Tiefgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)
- St – Stellplätze
- StG – Stellplätze Garagengeschoss
- TGa – Tiefgaragen
- Mit Geh-, Fahr- bzw. Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. Nr. 21 BauGB)
- G – Gehrechte
- F – Fahrrechte
- L – Leitungsrechte
- z.B. LH mind. 3,5 – Lichte Höhe der Ausfahrung in Metern, als Mindestmaß
- Retentionsflächen
- Flächen mit einseitverschränkter Zweckbestimmung: Die überlagernden Festsetzungen treten erst mit der Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt in Kraft. (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

II. KENNZEICHNUNG

- Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umwelt-gefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

III. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- Fläche mit Eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung (mit Festsetzungen des B-Plans verändert)
- Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen
- Brücke sowie Brückenfundament

IV. DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER / HINWEISE

- Vorhandene Gebäude
- Vorhandene Flurstücksgrenze
- 652/5 – Flurstücksbezeichnung
- Böschung
- Bestehende Geländeoberfläche in Metern bezogen auf Normalhöhennull
- 7,26
- 8,2
- 18 – Bemaßung in Metern
- Geplante öffentliche Fußwege
- FH 25,0 – Bestehende Firsthöhe in Metern bezogen auf Normalhöhennull
- Geplante Straßenaufteilung und Stellplätze innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche
- Schnitt des Straßenprofils
- Plangrundlage

TEIL B - TEXT:

PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr. 3 Satz 2, Abs. 5, 6 und 9 sowie 4a, 6a und 13a BauNVO)

1.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 bis Nr. 5 BauNVO nicht Bestandteile des Bebauungsplans.

1.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) und im Urbanen Gebiet (MU) sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO unzulässig.

1.3 Im Urbanen Gebiet (MU) sind Vergnügungsstätten im Sinne des § 3a Abs. 3 Nr. 1 BauNVO, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.

1.4 Im Urbanen Gebiet (MU) werden Ausnahmen für Tankstellen (§ 6a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO) ausgeschlossen. Es kann eine Ausnahme für Tankstellen als untergeordnete Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Tankstelle in Verbindung mit einem Gewerbebetrieb steht, der nicht Tankstellenbetrieb ist und wenn die Tankstelle nach Art, Größe und Umfang dem Gewerbebetrieb, zu dem sie gehört, funktional untergeordnet ist. Tankstellen sind nicht zulässig, wenn sie in Verbindung mit Gewerbebetrieben stehen, die Kraftfahrzeuge abfertigen.

1.5 Im urbanen Gebiet (MU) sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hiervon ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 400 m², die ausschließlich der Versorgung des Gebietes dienen und deren Sortiment nur Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogerieartikel, Zeitschriften, Blumen, Schnittblumen und Zooartikel umfasst. Zudem können Verkaufsstellen als untergeordnete Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Betrieb stehen und dessen Produktion oder Lagerung dienen und wenn sie nach Art, Größe und Umfang dem Betrieb, zu dem sie gehören, funktional untergeordnet sind. Sortimentsliste des Einzelhandels: Zulässig sind Sortimente des Einzelhandels der Hansestadt Lübeck (siehe auch Textliche Festsetzung zum Einzelhandel Nr. 5.1 des Satz 1 der Nutzungsregelung).

1.6 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihren Störungsgrad auch in einem Gewerbegebiet zulässig wären (§ 8 BauNVO), die jedoch in einem Abstand zu schutzbedürftigen Gebieten (WA) nicht mehr als 50 dB(A) tags und nachts nicht mehr als 40 dB(A) emittieren. Zur Ermittlung dieser Werte ist das flächenbezogene Schallleistungsniveau gemäß Schallgutachten Stand 23.04.2021 zugrunde zu legen.

1.7 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Vergnügungsstätten im Sinne des § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.

1.8 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.

1.9 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) werden die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsicht- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausgeschlossen.

1.10 Im Gebiet (MU 2) ist innerhalb der mit "EFGHE" beschriebenen Fläche nur eine Kindertagesstätte (Kita) zulässig. Hiervon kann abgewichen werden, wenn innerhalb der EFGHE beschriebenen Fläche nicht nur eine andere Teilfläche innerhalb des Plangebietes eine Kita entstehen würde.

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16, 19 sowie 20 BauNVO)

2.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) darf die zulässige Grundfläche durch die Flächen von Terrassen und Balkonen um bis maximal 30 vom Hundert überschritten werden. Maßgebend für die Zulässigkeit ist die Festsetzung gemäß Punkt 4.4.

2.2 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen im Teilgebiet WA (S) bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und in dem Teilgebiet WA (D) bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

2.3 Im Urbanen Gebiet (MU) darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen sowie die Grundfläche von Vorbauten wie Rampen oder Deckstockelementen im Teilgebiet MU (1) bis zu einer GRZ von 0,9 und im Teilgebiet MU (2) bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

2.4 Im eingeschränkten Gewerbegebiet für Gebäude und Fortführen durch Aufgrabungen um bis zu 1,0 m überschritten werden, wenn technische Aufbauten wie Schornsteine oder Anlagen zur Nutzung von Solarenergie um bis zu 1,0 m überschritten werden. Dachaufbauten müssen dabei einen Abstand von mindestens 1,5 m zu den Außenwänden einhalten. Die Gesamtlänge der Dachaufbauten darf 50 vom Hundert der jeweiligen Gebäudelänge nicht überschreiten. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind die Flächen für die Höchstzahl festgesetzten Gebäude und Fortführen und Anlagen zur Nutzung von Solarenergie, die unter die Festsetzung 2.5 fallen.

2.5 Im Teilgebiet GEe (1) darf mit 17,5 m (UKRH als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe durch einen Schornstein um bis zu 3 m überschritten werden.

2.6 Im Teilgebiet MU (2) darf mit 25,50 m (UKRH als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe durch Schornsteine um bis zu 1,5 m überschritten werden.

2.7 Innerhalb der Baugrenzen des Teilgebietes MU (2), in denen V-Vollgeschosse zulässig sind, ist ebenfalls die fünften Vollgeschosses nur an Stellen zulässig, die mindestens 2,5 m von den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückspringen. Die Gesamtlänge der Fassadenabschnitte, an denen das fünfte Vollgeschoss zurückspringt, darf maximal 50 Prozent der Länge der darunterliegenden Fassade betragen. Die maximale Gebäudehöhe dieses Staffelgeschosses wird mit 28,5 m (KRH) festgesetzt. Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind auf diesen Staffelgeschossen ausgeschlossen.

2.8 Innerhalb der Baugrenzen des Teilgebietes MU (2), in denen V-Vollgeschosse zulässig sind, darf die Länge des oberen Vollgeschosses jeweils zum Bereich 17 m nicht überschreiten. Die Länge ist die horizontale Gesamtlänge der Fassadenabschnitte.

Von Bezeichnungsinhalt abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)

2.9 Im Außenbereich, also an und dem Bordsteinkanten zu gekennzeichnete Flächen angrenzen, beträgt die erforderliche Abstandsfläche 0,3 H.

Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1, 2 und 3 BauNVO)

3.1 Eine Überschreiten der Baulinien durch Balkone und untergeordnete Gebäudeteile ist unzulässig. Ausnahmsweise können Überschreitungen für bis zu 1,5 m tiefe Vorsätze an den Hausgiebeln zugelassen werden.

3.2 Ein Zurücktreten von der in den Teilgebieten WA (2) bis WA (4) und MU (1) festgesetzten geschlossenen Bauline durch bauliche/nicht erforderliche Anlagen/eingeschränkte ist mit einer Abweichung von bis zu 0,5 m zulässig. Die grundsätzlichen Regelungen des § 23 Abs. 2 BauNVO zur Fassaden-abweichung.

4.3 Im Teilgebiet WA (2) sowie innerhalb des für gewerbegen Bauliches das Teilgebiete WA (5) müssen die Außenwände des obersten zulässigen Vollgeschosses mindestens 2,5 m von den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückspringen. Die Länge der Fassadenabschnitte, an denen das Zurückspringen des Bauliches des Teilgebietes WA (3) dürfen die Außenwände des darunterliegenden Geschosses hinter der Baulinie zurücktreten. Dieser Absatz dürfen Loggien hinter Bauliinen zurücktreten, sofern auf der die Loggienöffnungen entlehnen Anteil 50 % der jeweiligen Gebäudeaußenwandlänge nicht überschreitet.

4.4 Im Teilgebiet WA (3), (4) WA (5) dürfen die Baulinien durch Balkone bis zu einer Tiefe von 2,0 m sowie an den vor der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Quartierweg" abgewandten Gebäudeseiten durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 3,0 m überschritten werden. Balkone und Terrassen müssen einen Abstand von mindestens 2,5 m zu der Straßenbegrenzungslinie des Quartierweges einhalten. Terrassen dürfen 6,0 m tief sind Balkon an der Gesamtlänge der jeweiligen Außenwand je Geschoss 40 % nicht überschreiten.

4.5 Die Baugrenzen, die an die mit „LC" beschriebenen Flächen angrenzen, dürfen durch Balkone nur bis zu einer Tiefe von 1,0 m überschritten werden, sofern die Länge der Balkone jeweils 3,0 m und mit Abstand an den Gebäudeecken der betreffenden Außenwand je Geschoss 30 % nicht überschreitet.

4.6 Im Teilgebiet MU (2) dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Vorbauten, Terrassenüberdachungen um bis zu 2,0 m überschritten werden. Dächer dieser dürfen die festgesetzten Baugrenzen um bis zu 3,5 m und die südöstlichen Baugrenzen um bis zu 3,1 m überschreiten.

Nebenanlagen, Garagen, Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 und 14 BauNVO)

5.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) und innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebietes (GEe) sind Garagen, Carports und Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO unzulässig. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ist ein überdachter Garagenschuss nur innerhalb der hierfür festgesetzten Teilfläche (St) zulässig.

5.2 Im Teilgebiet MU (1) sind oberirdische Stellplätze nur innerhalb der dafür festgesetzten Flächen zulässig. Garagen einschließlich Carports sind unzulässig. Tiefgaragen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche und im überbaubaren Grundstücksfläche ist ein überdachter Garagenschuss nur innerhalb der hierfür festgesetzten Teilfläche (St) zulässig.

5.3 Im Teilgebiet MU (2) sind oberirdische Stellplätze nur innerhalb der dafür festgesetzten Flächen zulässig. Garagen einschließlich Carports und sonstigen Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind außerhalb der überbaubaren Fläche unzulässig. E-Ladestationen sind innerhalb der ausgewiesenen Flächen für Stellplätze zulässig.

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

6.1 Die in der Planzeichnung festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartierweg" (Planweg A) dient dem öffentlichen Fuß- und Radverkehr sowie der Nutzung durch Ver- und Entsorgungsträger (LB MobilVO), der Feuerwehr sowie ausnahmsweise den Anliegern im Rahmen des Ein- und Ausfahrt.

Ver-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7.1 Die mit Geh-, Fahr- bzw. Leitungsrechten zu belastenden Flächen begründen die Eintragung der folgenden Nutzungsrechte:
G 1: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit
G 2: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit
F 1: Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit
F 2: Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit
L 1: Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger
GF 1: Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger und der Feuerwehr.
GF 2: Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger und der Feuerwehr.
GFL 1: Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger und der Feuerwehr und des Deutschen Bahn.
G 3: Gehrecht zugunsten der Deutschen Bahn
GFL 2: Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer und Nutzer der Bestandsbauten im Teilgebiet GEe (D) des eingeschränkten Gewerbegebietes sowie der Deutschen Bahn.
GFL 3: Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Hansestadt Lübeck.

Erhaltungs- und Anpflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB)

8.1 Bei mehr als fünf Stellplätzen sind Bepflanzungen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangenen sechs Stellplätzen ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Pflanzbeete 8 sind einschließlich von mindestens 16 qm, gemessen in 1,2 m Höhe, in einer mindestens 6,5 m² großen offenen Baumscheibe und mit mindestens 12 m² Wurzelraum auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

8.2 Die Anpflanzungs- und Erhaltungsbindung begrünen Gehölze sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Bei deren Abgang ist ein gleichartiger Ersatz mit der in Nr. 8.1 genannten Baumschutzqualität zu pflanzen.

8.3 In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) sind nördlich an das Gehrecht 1.0 (Langsamgrund mit einem Abstand von 50 cm zum Gehrecht Hecken mit einer Tiefe von mindestens 50 cm aus standortgerechten Laubgehölzen gemäß Pflanzliste A von mindestens 3,6 m bis höchstens 1,50 m Höhe zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Ein Abgang ist ein artgleicher Ausgleich zu schaffen.

8.4 Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche sind 24 standortgerechte Laubbäume gemäß Pflanzliste A mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Ein Abgang ist ein artgleicher Ausgleich zu schaffen.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)

9.1 Flächenfolien oder flach gemäßigte Dächer unter 15 Grad sind vegetationsfähig zu gestalten und zu begrünen. Dafür ist die Dachbegrünung mit einer mindestens 8,0 cm starken, durchwurzelbaren Substratschicht, die aus mindestens zwei unterschiedlichen Substraten besteht, herzustellen. Ausgenommen sind Flächen, die Anlagen zur Nutzung der Solarenergie vorgesehen sind.

9.2 Tiefgaragen sind mit Ausnahme von den befahrbaren Bereichen, Zufahrtsrampen, Fahrradstellplätzen, Spielflächen sowie Terrassen mit einer vegetationsfähigen Überdeckung von mindestens 50 cm herzustellen und zu begrünen.

9.3 Die Anpflanzung von Sträuchern, Heckenpflanzen und Bäumen ist mit standortgerechten Arten vorzunehmen.

9.4 Zur Verwendung der Sträucher sollen heimischer Pflanzenarten und für die Ausbringung nach unten abstehender Leuchten und Lichtquellen eine Leuchthöhe mit geringer möglicher Streuhöhe zu verwenden, wie z.B. Leuchten mit geschlossen Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichtfarbtemperatur.

9.5 Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögeln und Kleben an den Gebäuden innerhalb des Plangebietes aufzuhängen sowie in die Gebäude zu integrieren. Es sind Nistkästen gemäß folgender Nistkastenliste zu verwenden: 1) Vollhöhlenkästen und 3 Sperlingskoloniekästen, Die Kästen sind jährlich zu warten, reinigen und bei Schadhaftigkeit zu ersetzen/anzupassen.

9.6 Ein Turmfalkenkastenkasten ist als vogelgerechte Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) innerhalb des Plangebietes an dem mit 0 gekennzeichneten Wasserturm anzubringen. Der Kasten ist jährlich zu halten und nach Erfordernis auszureinigen.

Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (§ 9 Abs. 1a BauGB)

10.1 Zum Ausgleich für naturausgeglichene Eingriffe in Natur und Landschaft werden die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen den Grundstücken im Urbanen Gebiet, den Gewerbegebieten sowie den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen zugeordnet.

10.2 Der Nichtige Ausgleichsbedarf für den Eingriff in nutzbare Staudenflächen trockener Standorte mit Rote-Liste-Arten beträgt rund 3,86 ha und wird durch Maßnahmen auf dem Flurstück 1145/6 Flur 5, Gemarkung Groß Schretstaken, dem Flurstück 1 Flur 5, Gemarkung Groß Schretstaken und dem 0,46 ha im Groß Schretstaken, Schretstaken(2 (Flurstück 114/6& Flur 5, Gemarkung Groß Schretstaken) erfüllt.

Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

11.1 Der im südwestlichen Plangebiet als Fläche für Aufschüttungen festgesetzte Bereich darf auf maximal 13 m über Normalhöhennull erhöht werden.

11.2 Die Flächen für Aufschüttungen sind gemäß Sonnenquadrat Teil 2 mit einem vegetationsfähigen Substrat zu überdecken, so dass mindestens eine Begrünung mit Landschaftsrasen und Sträuchern möglich ist.

Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

12.1 Für die dem städtischen Außenbereich von Personen dienenden Räume sind an allen Fassaden passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der aktuellen Fassung von DIN 4109 Schallschutz im Hochbau" (Juli 2016) entsprechend den in der Planzeichnung festgesetzten Lärmpegelbereichen III bis V tags bzw. III bis VI nachts vorzusehen. Der Lärmpegelbereich nachts gilt dabei gemäß DIN 4109:2018-01 für alle Räume, die zum Schlafen geeignet sind (z.B. Schlafräume in Wohnungen, Hotels, Rüstheimen u.ä.). Der Lärmpegelbereich tags gilt für alle anderen Aufenthaltsräume (Büros, Praxen usw.).

Die erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maße ($R'_{w,ges}$) aller Außenbauteile (Außenwände, Fenster, Zuluftöffnungen) der jeweiligen Aufenthaltsräume gemessen bemessen gemäß der aktuellen Fassung von DIN 4109:2018-01:

Lärmpegelbereich	Im Lärmpegelbereich anzusetzender „Maßgeblicher Außenlärmpegel" (MBA)	Raumart		
		Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume	Büroräume und ähnliches	
		Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches		
		$I.erf.R'w,ges$		$I.erf.R'w,ges$
II	60	30		30
III	65	35		30
IV	70	40		35
V	75	45		40
VI	80	50		45

Nachweise zur Schallminderung sind im Baugenehmigungsverfahren nach DIN 4109 in der jeweils gültigen bauaufsichtlich eingeführten Fassung (zurzeit DIN 4109:2018-01) zu führen.

12.2 Für die Teilgebiet MU (1) wird die Anordnung von offenen Aufenthaltsräumen (Terrassen, Balkone, Loggien) an der nördlichen, zentralen Gebäudeschenkel (Richtung Lübeck) ausgeschlossen. Ausgenommen sind Räume, die auf diesen Außenschutzbereich an maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (prüfd. 10 dB(A)/h) eingehalten sind.

Ausnahmen sind zulässig, wenn durch geeignete Grundrissorientierung (Fensterlosen (Ci) und offene Aufenthaltsräume (Terrassen, Balkone, Loggien) nur dann, wenn durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Verglasung) gewährleistet ist, dass auf diesen Außenschutzbereich an maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (prüfd. 10 dB(A)/h) eingehalten sind.

12.3 Im Teilgebiet MU (1) sind die Anordnung von offenen Aufenthaltsräumen (Terrassen, Balkone, Loggien) an der nördlichen, zentralen Gebäudeschenkel (Richtung Lübeck) ausgeschlossen. Ausgenommen sind Räume, die auf diesen Außenschutzbereich an maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (prüfd. 10 dB(A)/h) eingehalten sind.

12.4 Fenster von dem Wohnen dienenden Aufenthaltsräumen im Sinne von DIN 4109 (Wohnräume) in den Fassadenbereichen (Ei und Ci) sind nur dann zulässig, wenn durch geeignete Grundrissorientierung (z.B. Fensterlosen (Ci) und offene Aufenthaltsräume (Terrassen, Balkone, Loggien) nur dann, wenn durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Verglasung) gewährleistet ist, dass auf diesen Außenschutzbereich an maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (prüfd. 10 dB(A)/h) eingehalten sind.

12.5 Innerhalb des Teilgebietes WA (2) sind Aufenthaltsräume (Terrassen, Balkone, Loggien) nur auf den südwestlichen Gebäudeseite der ehemaligen Güterhalle (Fassadenbereich (Ei) sowie an der Südostseite des Kultbaus (Fassadenbereich (Ci)) zulässig.

12.6 Innerhalb der Teilgebiete WA (2) bis WA (5) sind Fenster von den Schlafen dienenden Räumen (Wohnräumen von Einraumwohnungen sowie Schlafräumen und Kinderzimmern) vorzugsweise an den gemäß gerauschbelasteten Fassaden anzuordnen. Sofern solche Räume an den nicht stärker gerauschbelasteten Fassaden angeordnet werden, ist hierfür ein ausreichender Schallschutz gegenüber Außenlärm gemäß DIN 4109 in Verbindung mit der Verordnung über die Wärmeschutz.

Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

13.1 Die Flächen für Aufschüttungen sind gemäß Sonnenquadrat Teil 2 mit einem vegetationsfähigen Substrat zu überdecken, so dass mindestens eine Begrünung mit Landschaftsrasen und Sträuchern möglich ist.

Ausschluss von Schutz- und Vorkehrungen gegen Außenlärm, Nutzer und Lüftung (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 und 25 BauGB)

14.1 Für den Teilgebiet WA (2) sind die Anordnung von offenen Aufenthaltsräumen (Terrassen, Balkone, Loggien) an der nördlichen, zentralen Gebäudeschenkel (Richtung Lübeck) ausgeschlossen. Ausgenommen sind Räume, die auf diesen Außenschutzbereich an maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (prüfd. 10 dB(A)/h) eingehalten sind.

Dachflächen

14.1 Die Dächer von Neubauten sind als Flachdächer oder als flachgeneigte Satteldächer (Dachneigung zwischen 0 und 15 Grad) mit Dachbegrünung auszuführen. Nr. 9.1 zu beginnen.

Einfriedungen

15.1 Im Allgemeinen Wohngebiet, dem Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes sowie im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einfriedungen nur in Form von geschlossenen Laubholzhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,3 m zulässig. Zulässige offene Zäune dürfen ausschließlich grundstücksseitig angeordnet werden. Ausnahmsweise können an den Grundstücksgrenzen zu Flächen mit Leitungsrechten Einfriedungen in Form von offenen Zäunen bis zu einer Höhe von 2,0 m zugelassen werden, wenn diese mit einer standortgerechten Gehölzart bepflanzt sind.

Liste der nicht standortgerechten Sorten
Nicht zulässig sind folgende Arten und Sorten:
Nadelgehölze (Koniferen): Thujastämme, Lawsonzypressen, Fichtenarten, Lärche, Kiefernarten, Douglasie, Blautanne, Scheinzypressen, Eibe, Tannenarten, Hemlocktanne, Kunsthecken, Hecken, Hecken, H

03.50.00 "ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

TEIL A - PLANZEICHNUNG

Auszug aus dem Planoriginal

Bahnlinie Lübeck Hbf - Hamburg Hbf

Verladestraße

Quartierweg

Pierweg A

Am Güterbahnhof

Beim Reiterteich

Meierstraße

Schützenstraße

Hansestraße

Töpferweg

Mittelstraße

Emilienstraße

Hansering

Sächsische Straße

Lindenstraße

Kinderm...

GEe (1)
II
GH 17,5
GR 200
GF 400

MU (1)
GR 3.500
GF 12.150
g

MU (2)
GF 14.800
g

GEe (2)
GRZ 0,8

WA (1)
GRZ 0,4

GEe (3)
II
GH 15,5
GR 1.500

WA (2)
GR 3.300
GF 14.300
g

WA (3)
GR 2.800
GF 10.250

WA (4)
GR 2.650
GF 9.250

WA (5)
GR 1.400
GF 3.600
g

STG siehe Teil B Text Nr. 2.9

siehe Teil B Text Nr. 2.10

LPB IV LPB III LPB II

Maßstab 1 : 1000
(im Original)

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK
BEBAUUNGSPLAN 03.50.00

"ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

Anlage 5

Verkleinerung um 50 %

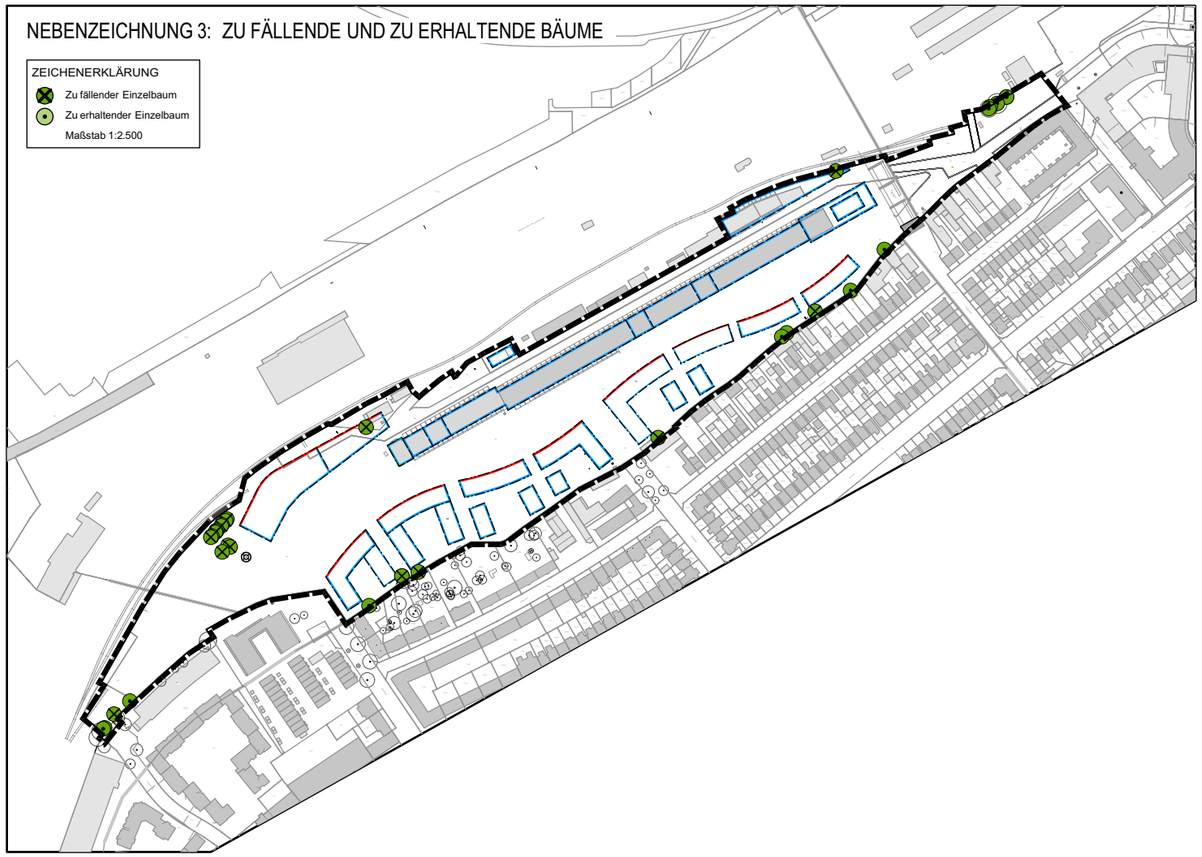
Stand des Verfahrens: **Satzungsbeschluss**

Hansestadt LÜBECK

Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen Bereich
5.610 Stadtplanung und Bauordnung

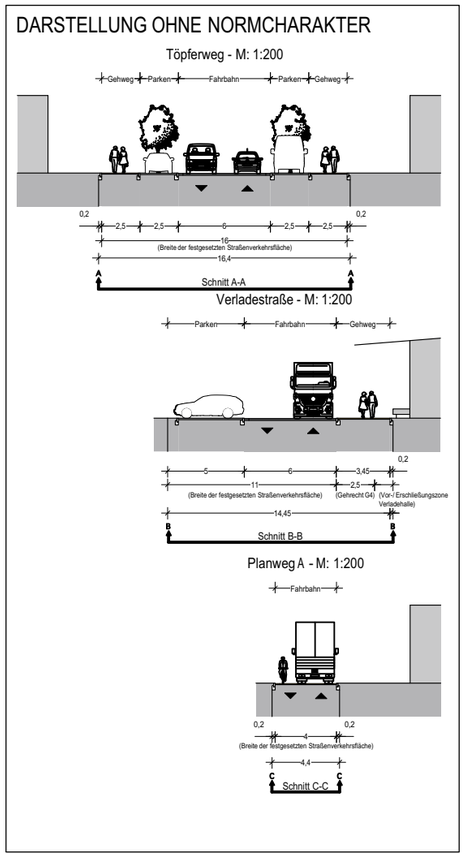
03.50.00 "ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

NEBENZEICHNUNG 3: ZU FÄLLENDE UND ZU ERHALTENDE BÄUME



TEIL A - PLANZEICHNUNG

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER



Auszug aus dem Planoriginal

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK
BEBAUUNGSPLAN 03.50.00

"ST. LORENZ-BRÜCKE, EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF"

Anlage 5 Nebenzeichnungen

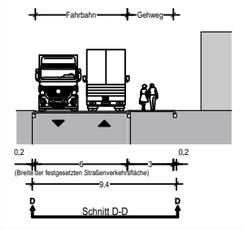
Verkleinerung um 50 %

Stand des Verfahrens: **Satzungsbeschluss**

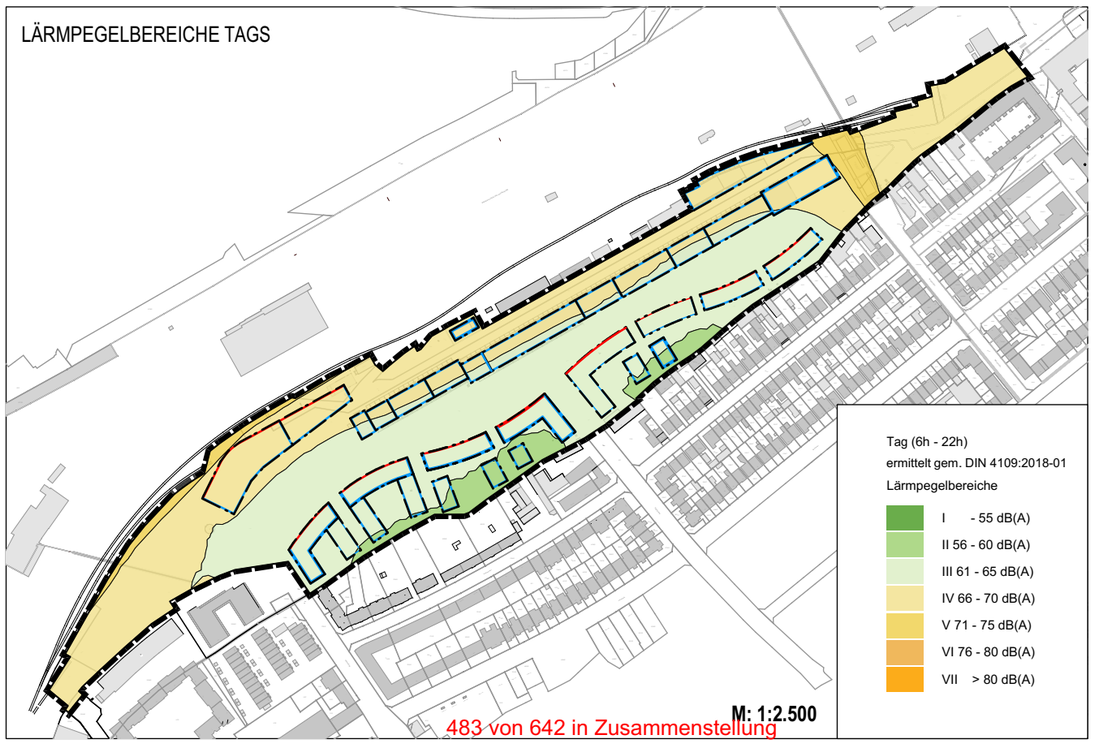
Hansestadt LÜBECK

Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen Bereich
5.610 Stadtplanung und Bauordnung

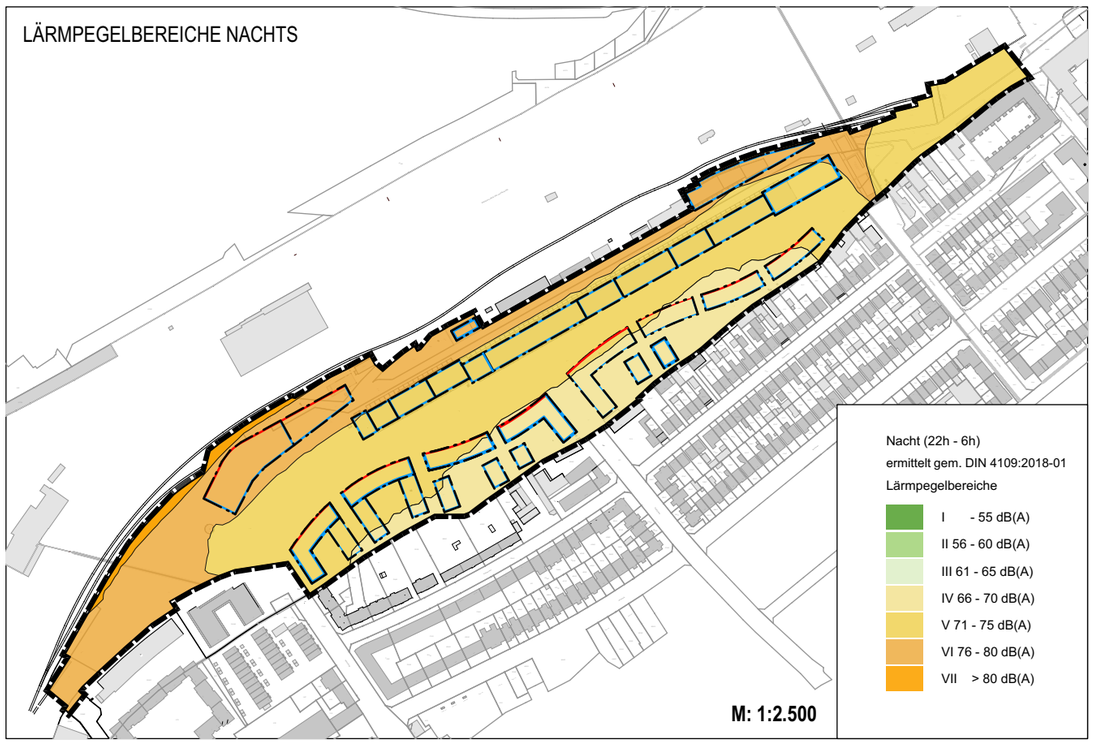
Am Güterbahnhof - M: 1:200



LÄRMPEGELBEREICHE TAGS



LÄRMPEGELBEREICHE NACHTS



ZEICHENERKLÄRUNG

Es gelten das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (Bundesgesetzblatt I Seite 587) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (Bundesgesetzblatt I Seite 3786) in Verbindung mit der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (Bundesgesetzblatt I 1991, Seite 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (Bundesgesetzblatt I S. 1057) und § 84 der Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO SH) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert am 1. Oktober 2019 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein S. 398)

I. FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 4, 6a und 8 NauNVO)

WA	Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)
MU	Urbanes Gebiet (§ 6a BauNVO)
GEe	Eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 16, 18, 19 und 20 BauNVO)

GR	Grundfläche in Quadratmetern, als Höchstmaß (§ 19 Abs. 2 BauNVO)
GF	Geschossfläche in Quadratmetern, als Höchstmaß (§ 20 Abs. 2 BauNVO)
z.B. II	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 20 Abs. 1 BauNVO)
STG	Staffelgeschoss als Nicht-Vollgeschoß gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (§ 20 Abs. 1 BauNVO i.V.m. § 2 Abs. 8 LBO SH)
GH	Gebäudehöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)
FH	Firsthöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)
TH	Traufhöhe in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

H	Nur Hausgruppen zulässig (§ 22 Abs. 2 BauNVO)
g	Geschlossene Bauweise (§ 22 Abs. 3 BauNVO)
	Baulinie (§ 23 Abs. 1 und 2 BauNVO)
	Baugrenze (§ 23 Abs. 1 und 3 BauNVO)

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

	Öffentliche Straßenverkehrsfläche
	Straßenbegrenzungslinie
	Öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Quartiersweg"

Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

	Öffentliche Grünfläche

Zweckbestimmung:

	Parkanlage

Spielplatz

Fläche für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Überlagernde Festsetzung: Öffentliche Grünfläche und unterirdische Anlage zur Regenwasserrückhaltung

Fläche für Versorgungsanlagen

Zweckbestimmung:

Abwasser

Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Anpflanzung von Hecken

Erhaltung von Einzelbäumen

Anpflanzung von Einzelbäumen

Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

Fläche für Aufschüttungen

Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 84 Abs. 3 LBO)

SD — Satteldach

Verbindliche Firstrichtung

Sonstige Planzeichen

z.B. LPB V — Abgrenzung der Lärmpegelbereiche tags (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

z.B. LPB VII — Abgrenzung der Lärmpegelbereiche nachts (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung oder des Maßes der Nutzung (§ 1 Abs. 4, § 16 Abs. 5 BauNVO)

Sonstige Abgrenzung

z.B. (A) — Besondere Festsetzung (siehe textliche Festsetzung Nr. 4.4)

(A) — Sonstige Abgrenzung: Siehe textliche Festsetzungen, Nr. 3.1 und 4.3

E F H G — Sonstige Abgrenzung und besondere Festsetzung: Siehe textliche Festsetzung Nr. 1.10

z.B. (B) — Besondere Festsetzung (siehe textliche Festsetzungen Nr. 12.2 und 12.3)

Umgrenzung von Flächen für Stellplätze. Garagen und Tiefgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

St — Stellplätze

StG — Oberirdisches Garagengeschoss

TGa — Tiefgaragen

Mit Geh-, Fahr- bzw. Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. Nr. 21 BauGB)

G — Gehrechte

F — Fahrrechte

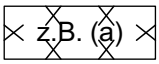
L — Leitungsrechte

z.B. LH mind. 3,5 — Lichte Höhe der Auskragung in Metern, als Mindestmaß

Retentionsflächen

Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung: Die überlagernden Festsetzungen treten erst mit der Freistellung vom Fachplanungsvorbehalt in Kraft. (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

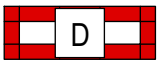
II. KENNZEICHNUNG



Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umwelt-gefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

III. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Fläche mit Eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung (mit Festsetzungen des B-Plans vereinbar)



Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen

Brücke sowie Brückenfundament

IV. DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER / HINWEISE

Vorhandene Gebäude

Vorhandene Flurstücksgrenze

652/5 Flurstücksbezeichnung

Böschung

7,26 Bestehende Geländeoberfläche in Metern bezogen auf Normalhöhennull

Plangrundlage

8,2 Geplante Geländehöhe in Metern bezogen auf Normalhöhennull

18 Bemaßung in Metern

Geplante öffentliche Fußwege

FH 25,0 Bestehende Firsthöhe in Metern bezogen auf Normalhöhennull

Geplante Straßenaufteilung und Stellplätze innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche

A A Schnitt des Straßenprofils

ANLAGE 6

BEBAUUNGSPLAN 03.50.00
- ST. LORENZ-BRÜCKE / EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF -
TEIL B - Text

Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB / Stand: 21.04.2021

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 1 Abs. 4 Nr. 2 Satz 2, Abs. 5, 6 und 9 sowie 4, 6a, 8 und 13a BauNVO)

1.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 bis Nr. 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

1.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) und im Urbanen Gebiet (MU) sind Ferienwohnungen im Sinne des § 13a BauNVO unzulässig.

1.3 Im Urbanen Gebiet (MU) sind Vergnügungsstätten im Sinne des § 6a Abs. 3 Nr. 1 BauNVO, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.

1.4 Im Urbanen Gebiet (MU) werden Ausnahmen für Tankstellen nach § 6a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausgeschlossen. E-Ladestationen sind innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze zulässig.

1.5 Im Urbanen Gebiet (MU) sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Hiervon ausgenommen sind Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 qm und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 qm betragen.

1.6 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störungsgrad auch in einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zulässig sind. Im GEe sind eigenständige Lagerplätze, Betriebe oder Anlagen mit Außenlagerung von Geräten, Schrottfahrzeugen, Schrott und sonstigen Stoffen aller Art, Speditions- und Logistikbetriebe, sowie Tankstellen unzulässig. Zudem sind Anlagen im Sinne des § 3a Abs. 5a BImSchG nicht zulässig.

1.7 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Vergnügungsstätten im Sinne des § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.

1.8 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.

1.9 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) werden die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausgeschlossen.

1.10 Im Gebiet (MU 2) ist innerhalb der mit "EFGHE" bezeichneten Fläche nur eine Kindertagesstätte (Kita) zulässig. Hiervon kann abgewichen werden, wenn innerhalb der mit "EFGHE“ bezeichneten Fläche oder auf einer anderen Teilfläche innerhalb des Plangebietes eine Kita errichtet wurde.

2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16, 18, 19 sowie 20 BauNVO)

2.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) darf die zulässige Grundfläche durch die Flächen von Terrassen und Balkonen um bis maximal 30 vom Hundert überschritten werden. Maßgeblich für die Zulässigkeit ist die Festsetzung gemäß Punkt 4.4.

2.2 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen im Teilgebiet WA (5) bis zu einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und in den Teilgebieten WA (2) bis (4) bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

2.3 Im Urbanen Gebiet (MU) darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen sowie die Grundfläche von Vorbauten wie Rampen oder Dachüberständen im Teilgebiet MU (1) bis zu einer GRZ von 0,9 und im Teilgebiet MU (2) bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

2.4 Im eingeschränkten Gewerbegebiet darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen in den Teilgebieten GEe (1) und GEe (2) bis zu einer GRZ von 0,9 sowie im Teilgebiet GEe (3) bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

2.5 Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in oberirdischen Nicht-Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.

2.6 Die als Höchstmaße festgesetzten Gebäude- und Firsthöhen dürfen durch Aufzuganlagen um bis zu 1,5 m sowie durch sonstige technische Aufbauten wie Schornsteine oder Anlagen zur Nutzung von Solarenergie um bis zu 1,0 m überschritten werden. Dachaufbauten müssen dabei Mindestabstände zu den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses einhalten, die ihrer Höhe (Abstand zwischen der Oberkante Dachhaut und Oberkante Dachaufbau) als Maß entsprechen. Ausgeschlossen von dieser Festsetzung zur Überschreitung der als Höchstmaße festgesetzten Gebäude- und Firsthöhen sind Anlagen zur Nutzung von Solarenergie, die unter die Festsetzung 2.9 fallen.

2.7 Im Teilgebiet GEe (1) darf die mit 17,5 m ü.NHN als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe durch einen Schornstein um bis zu 3 m überschritten werden.

2.8 Im Teilgebiet MU (2) darf die mit 25,50 m ü.NHN als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe durch Brüstungen um bis zu 1,5 m überschritten werden.

2.9 Innerhalb der Baugrenzen des Teilgebietes MU (2), in denen V Vollgeschosse zulässig sind, ist oberhalb des fünften Vollgeschosses nur ein Staffelgeschoss (STG) zulässig, dessen Grundfläche höchstens 25 Prozent der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses jedoch nicht mehr als 325 m² betragen darf. Die maximale Gebäudehöhe dieses Staffelgeschosses wird mit 28,5 m üNHN festgesetzt. Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind auf diesem Staffelgeschoss ausgeschlossen.

2.10 Innerhalb der Baugrenzen des Teilgebietes MU (2), in denen II Vollgeschosse zulässig sind, darf die Länge des oberen Vollgeschosses jeweils (pro Baufeld) 17 m nicht überschreiten. Als Länge ist die horizontale Ausdehnung paralell zur Verladestraße definiert.

3. Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)

3.1 Für Außenwände, die an mit dem Buchstaben (A) gekennzeichnete Flächen angrenzen, beträgt die erforderliche Abstandsflächentiefe 0,3 H.

4. Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1, 2 und 3 BauNVO)

4.1 Ein Überschreiten der Baulinien durch Balkone und sonstige untergeordnete Gebäudeteile ist unzulässig. Ausnahmsweise können Überschreitungen für bis zu 1,5 m tiefe Vordächer an den Hauszugängen zugelassen werden.

4.2 Ein Zurücktreten von der in den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) sowie MU (1) festgesetzten geschwungenen Baulinie durch bautechnisch erforderliche Anpassungen/ Segmentierung ist mit einer Abweichung von bis zu 0,5 m zulässig. Die grundlegenden Regelungen des § 23 Abs. 2 BauNVO sind hiervon unbenommen.

4.3 Im Teilgebiet WA (2) sowie innerhalb des IV geschossigen Baufeldes des Teilgebietes WA (3) müssen die Außenwände des obersten zulässigen Geschosses mindestens 2,0 m hinter die jeweilige Baulinie zurücktreten. In den Teilgebieten WA (4) und WA (5), MU (1) sowie in den III geschossigen Baufeldern des Teilgebietes WA (3) dürfen die Außenwände des obersten zulässigen Geschosses hinter der Baulinie zurücktreten. Darüber hinaus dürfen Loggien hinter Baulinien zurücktreten, sofern der auf die Loggienöffnungen entfallende Anteil 30 % der jeweiligen Gesamtfassadenfläche nicht überschreitet.

4.4 In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) dürfen die Baugrenzen durch Balkone bis zu einer Tiefe von 2,0 m sowie an den von der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung abgewandten Gebäudeseiten durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 3,0 m überschritten werden, sofern die Länge der vortretenden Gebäudeteile bzw. Terrassen jeweils 6,0 m und ihr Anteil an der Gesamtlänge der jeweiligen Außenwand je Geschoss 45 % nicht überschreitet.

4.5 Die Baugrenzen, die an die mit „(A)“ bezeichneten Flächen angrenzen, dürfen durch Balkone nur bis zu einer Tiefe von 1,0 m überschritten werden, sofern die Länge der Balkone jeweils 3,0 m und ihr Anteil an der Gesamtlänge der betreffenden Außenwand je Geschoss 30 % nicht überschreitet.

4.6 Im Teilgebiet MU (2) dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Verladerampen, Treppen und sonstige Erschließungsanlagen um bis zu 2,0 m überschritten werden. Darüber hinaus dürfen die nordwestlichen Baugrenzen um bis zu 3,8 m und die südöstlichen Baugrenzen um bis zu 3,1 m durch Vordächer und Dachüberstände überschritten werden.

5. Stellplätze, Garagen, Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 und 14 BauNVO)

5.1 Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind oberirdische Stellplätze, Garagen einschließlich Carports sowie oberirdische Garagengeschosse unzulässig.

5.2 Im Teilgebiet MU (1) sind oberirdische Stellplätze ausschließlich innerhalb der Umgrenzung von Flächen für Stellplätze zulässig. Garagen einschließlich Carports sind hier unzulässig. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ist ein oberirdisches Garagengeschoss nur innerhalb der hierfür festgesetzten Teilfläche (St) zulässig.

5.3 Im Teilgebiet MU (2) sind oberirdische Stellplätze nur innerhalb der dafür festgesetzten Flächen zulässig. Garagen einschließlich Carports sind unzulässig. Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind außerhalb der überbaubaren Fläche unzulässig. E-Ladestationen sind innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze zulässig.

6. Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

6.1 Die in der Planzeichnung festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersweg“ (Planweg A) dient dem öffentlichen Fuß- und Radwegeverkehr sowie der Nutzung durch Ver- und Entsorgungsträger (z.B. Müllabfuhr), der Feuerwehr sowie ausnahmsweise den Anliegern im Rahmen des Ein- und Auszuges.

7. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7.1 Die mit Geh-, Fahr- bzw. Leitungsrechten zu belastenden Flächen begründen die Eintragung der folgenden Nutzungsrechte:

G 1: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

G 2: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

G 3: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

G 4: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

GL 5: Gehrecht mit einer lichten Durchgangshöhe von 3,5 m zugunsten der Allgemeinheit sowie Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger

GF 6: Geh- und Fahrrecht zugunsten der Deutschen Bahn

GF 7: Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit

GF 8a: Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger und der Feuerwehr.

GF 8b: Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger, der Feuerwehr und der Deutschen Bahn.

G 8c: Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

L 9: Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

GFL 10: Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer und Nutzer der Stellplätze im Teilgebiet GEe (2) des eingeschränkten Gewerbegebietes sowie der Deutschen Bahn.

GF 11: Nutzungsrecht zur Brückenunterhaltung zugunsten der Hansestadt Lübeck.

8. Erhaltungs- und Anpflanzungsgebote (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB)

8.1 Bei mehr als fünf Stellplätzen sind Stellplatzanlagen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangenen sechs Stellplätzen ein standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 8,0 m^2 großen offenen Baumscheibe und mit mindestens 12 m^3 Wurzelraum auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

8.2 Die mit Anpflanzungs- und Erhaltungsbindung festgesetzten Gehölze sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Bei deren Abgang ist ein gleichartiger Ersatz mit der in Nr. 8.1 genannten Baumschulqualität zu pflanzen.

8.3 In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) sind nördlich an das Gehrecht 1 (G 1) angrenzend mit einem Abstand von 50 cm zum Gehrecht Hecken mit einer Tiefe von mindestens 50 cm aus standortgerechten Laubgehölzen gemäß Pflanzliste A von mindestens 0,8 m bis höchstens 1,30 m Höhe anzupflanzen. Hiervon ausgenommen sind Grundstückszugänge sowie Kreuzungsbereiche von Gehrechten.

8.4 Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche sind 34 standortgerechte Laubbäume gemäß Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Bei Abgang ist ein artgleicher Ausgleich zu schaffen.

9. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 und 20 BauGB)

9.1 Flachdächer oder flach geneigte Dächer unter 15 Grad sind vegetationsfähig zu gestalten und zu begrünen. Dabei ist die Dachbegrünung mit einem mindestens 8,0 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen. Ausnahmsweise kann für bestehende Gebäude, beispielsweise im Bereich der ehemaligen Verladehalle, der Verzicht auf eine Dachbegrünung zugelassen werden.

9.2 Tiefgaragen sind mit Ausnahme von den überbauten Bereichen, Zuwegungen, Fahrradstellplätzen, Spielplatzflächen sowie Terrassen mit einer vegetationsfähigen Überdeckung von mindestens 50 cm herzustellen und zu begrünen.

9.3 Oberirdische Stellplätze und neu anzulegende private Wege sind mit wasserdurchlässigem Aufbau herzustellen.

9.4 Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Fledermäuse sind für die Außenbeleuchtung nach unten abstrahlende Leuchten und insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringst möglicher Störwirkung zu verwenden, wie z.B. Leuchten mit gelblichem Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichttemperatur.

9.5 Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögeln sind Kästen an den Gebäuden innerhalb des Plangebietes aufzuhängen sowie in die Fassade zu integrieren. Zu den Kästen gehören: 15 Nischenbrüterkästen, 10 Höhlenbrüterkästen und 5 Sperlingskoloniekästen. Die Kästen sind jährlich zu warten, reinigen und bei Schadhaftigkeit zu ersetzten/reparieren.

9.6 Ein Turmfalkenersatzkasten ist als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) innerhalb des Plangebietes an dem mit D gekennzeichnetem Wasserturm anzubringen. Der Kasten ist instand zu halten und nach Erfordernis außerhalb der Brutzeit zu reinigen.

10. Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (§ 9 Abs. 1a BauGB)

10.1 Zum Ausgleich für bebauungsplanbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft werden die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen den Wohngebieten, dem Urbanen Gebiet, den Gewerbegebieten sowie den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen insgesamt zugeordnet:

10.2 Der flächige Ausgleichsbedarf für den Eingriff in ruderale Staudenfluren trockener Standorte mit Rote-Liste Arten beträgt rund 3,86 ha und wird über die Kompensations-(pool)flächen mit 0,40 ha über „Neue Koppel“ (Flurstück 1/1 der Flur 6) in Lübeck, Gemarkung Niendorf-Moorgarten und über 3,46 ha in Groß Schenkenberg „Schenkenberg 2“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) erfüllt.

11. Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

11.1 Der im südwestlichen Plangebiet als Fläche für Aufschüttungen festgesetzte Bereich darf auf maximal 13 m über Normalhöhennull erhöht werden.

11.2 Die Flächen für Aufschüttungen sind gemäß Sanierungsplan Teil 2 mit einem vegetationsfähigen Substrat zu überdecken, so dass mindestens eine Begrünung mit Landschaftsrasen und Bäumen möglich ist.

12. Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

12.1 Für die dem ständigen Aufenthalt von Personen dienenden Räume sind an allen Fassaden passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der aktuellen Fassung von DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" (zurzeit DIN 4109:2018-01) entsprechend den in der Planzeichnung festgesetzten Lärmpegelbereichen II bis V tags bzw. II bis VI nachts

vorzusehen. Der Lärmpegelbereich nachts gilt dabei gemäß DIN 4109:2018-01 für alle dem Schlafen dienenden Räume (alle Aufenthaltsräume in Wohnungen, Hotels, Wohnheimen u.ä.). Der Lärmpegelbereich tags gilt für alle anderen Aufenthaltsräume (Büros, Praxen usw.).

Die erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges) aller Außenbauteile (Außenwände, Fenster, Zuluftöffnungen) der jeweiligen Aufenthaltsräume gemeinsam betragen gemäß der aktuellen Fassung von DIN 4109:2018-01:

Lärmpegelbereich	Im Lärmpegelbereich anzusetzender „Maßgeblicher Außenlärmpegel“ /dB(A)	Raumart	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches /erf.R'w,ges	Büroräume und ähnliches /erf.R'w,ges
II	60	30	30
III	65	35	30
IV	70	40	35
V	75	45	40
VI	80	50	45

Nachweise zur Schalldämmung sind im Baugenehmigungsverfahren nach DIN 4109 in der jeweils aktuell gültigen bauaufsichtlich eingeführten Fassung (zurzeit DIN 4109:2018-01) zu führen.

Auf einen ausreichenden Luftwechsel ist zu achten. Gegebenenfalls daraus erforderliche schalldämmende Zuluftöffnungen sind beim Nachweis der Schalldämmung der Außenbauteile zu berücksichtigen.

Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den passiven Schallschutz resultieren.

12.2 Für das Teilgebiet MU (1) wird die Anordnung von offenen Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone, Loggien) an der nördlichen, parallel zur Bahntrasse gelegenen und dieser zugewandten Fassade (Fassadenbereich (B)) ausgeschlossen.

12.3 An den äußeren senkrecht zur Bahntrasse gelegenen Fassaden und der südlichen Stirnseite des östlichen Gebäudeschenkels (Fassadenbereich (C)) sind offene Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone, Loggien) nur dann zulässig, wenn durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen nachgewiesen werden kann, dass auf diesen Außenwohnbereichen ein maximaler Beurteilungspegel von Lr < 64 dB(A) tags gemäß 16. BImSchV eingehalten wird.

12.4 Fenster von dem Wohnen dienenden Aufenthaltsräumen im Sinne von DIN 4109 (Wohnräume) in den Fassadenbereichen (B) und (C) sind nur zulässig, wenn durch bauliche Maßnahmen (wie zum Beispiel vorgehängte Fassaden oder vorgelagerte Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Konstruktionen) nachgewiesen werden kann, dass vor jedem Fenster eines solchen Aufenthaltsraumes (auf der abgeschirmten Seite einer Vorhangfassade oder innerhalb eines vorgelagerten Wintergartens) ein

maximaler Beurteilungspegel von Lr < 64 dB(A) tags und Lr < 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV eingehalten wird.

12.5 Innerhalb des Teilgebietes MU (2) sind Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone, Loggien) nur auf der bahnabgewandten Südostseite der ehemaligen Güterhallen (Fassadenbereich (D)) sowie an der Südostfassade des Kopfbaus (Fassadenbereich (E)) zulässig.

12.6 Innerhalb der Teilgebiete WA (2) bis WA (5) sind Fenster von dem Schlafen dienenden Räumen (Wohnzimmer von Einraumwohnungen sowie Schlafzimmer und Kinderzimmer) vorzugsweise an den geringer geräuschbelasteten Fassaden anzuordnen. Sofern solche Räume an den stärker geräuschbelasteten Fassaden angeordnet werden, ist hierfür ein ausreichender Schallschutz gegenüber Außenlärm gemäß DIN 4109 in der jeweils bauaufsichtlich eingeführten Fassung vorzusehen.

13. Aufschiebend bedingte Festsetzungen (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

13.1 Die in der Planzeichnung gekennzeichneten Flächen, welche bislang noch nicht von ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt worden sind, können erst nach Inkrafttreten eines Freistellungsbescheides gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes bebaut und genutzt werden.

II. BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 84 Abs. 3 LBO SH)

14. Dachflächen

14.1 Die Dächer von Neubauten sind als Flachdächer oder als flachgeneigte Sattel- oder Pultdächer mit einer Dachneigung zwischen 0 und 15 Grad auszuführen und gemäß Festsetzung Nr. 9.1 zu begrünen.

15. Einfriedungen

15.1 Im Allgemeinen Wohngebiet, dem Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes sowie im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einfriedungen nur in Form von geschnittenen Laubholzhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,30 m zulässig. Zusätzliche offene Zäune dürfen ausschließlich grundstücksseitig angeordnet werden. Ausnahmsweise können an den Grundstücksgrenzen zu Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Einfriedungen in Form von offenen Zäunen bis zu einer Höhe von 2 m zugelassen werden, wenn dies aus sicherheitsrelevanten Gründen erforderlich ist.

15.2 Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes sind Einfriedungen nur als geschlossene Laubgehölzpflanzungen oder Laubhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig.

15.3 Der Pflanzabstand von Hecken zu öffentlichen Verkehrsflächen muss mindestens 50 cm betragen.

16. Anzahl von Pkw- und Fahrräderabstellplätzen

16.1 Die Anzahl der gemäß Landesbauordnung erforderlichen Kfz-Stellplätze bemisst sich nach folgenden Richtwerten:

a) Wohnungen und Wohnheime:

Einfamilienhäuser (einschl. Doppel- u. Reihenhäuser/Hausgruppen)	je 1 Stpl.,
Wohnungen in Mehrfamilienhäuern oder in sonstigen Gebäuden	
… bei einer Wohnfläche über 50 m²	0,7 Stpl. je Wohnung
… bei einer Wohnfläche über 30 m²	0,5 Stpl. je Wohnung
… bei einer Wohnfläche bis zu 30 m²	0,25 Stpl. je Wohnung
Studierenden- und Pfleger:innenwohnheime	1 Stpl. je 5 Plätze
Alten(wohn)heime	1 Stpl. je 15 Plätze

b) Beherbergungsbetriebe, Versammlungs- und Gaststätten:

Hotels und sonstige Beherbergungsbetriebe (ggf. zzgl. Stpl. für Versammlung- und Gaststätten)	1 Stpl. je 6 Betten
Jugendherbergen	1 Stpl. je 15 Betten
Versammlungsstätte mit örtlicher / überörtl. Bedeutung	1 Stpl. je 15 / 8 Sitzplätze
Gaststätten mit örtlicher / überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 18 / 12Sitzplätze

c) Sonstige gewerbliche Nutzungen:

Büros und Verwaltungsräume	1 Stpl. je 75 m² Nutzfläche
Arztpraxen und sonstige Räume mit erheblichem Besucherverkehr	1 Stpl. je 60 m² Nutzfläche
Läden mit normalem / geringen Besucherverkehr	1 Stpl. je 60/75 m² Verkaufsfl.
Handwerks- und Gewerbebetriebe	1 Stpl. je 100 m² Nutzfläche oder je 4 Beschäftigte
Lagerräume, Ausstellungs- und Verkaufsräume	1 Stpl. je 150 m² Nutzfläche oder je 4 Beschäftigte

(Hinweis: Für alle anderen Nutzungen wird der erforderliche Stellplatzbedarf im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt.)

16.2 Die Anzahl der gemäß Landesbauordnung erforderlichen Fahrradabstellplätze bemisst sich bei Mehrfamilienhäusern auf Grundlage der Anzahl der Zimmer je Wohneinheit.

Anzahl Zimmer	1	2	3	4	5	6	≥ 7
Notwendige Fahrradabstellplätze	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0

Dabei sind 80 % der notwendigen Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen sowie 20 % für Besucher:innen vorzusehen.

Für Einfamilienhäuser/ Doppelhaushälften ist kein Nachweis für Fahrradabstellplätze erforderlich. Für Studierenden- und Pfleger:innenwohnheimen ist je Bewohner:in ein Fahrradabstellplatz sowie zusätzlich 0,2 Fahrradabstellplätze für Besucher:innen vorzusehen.

Für Altenheime sind keine Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen nachzuweisen; für Mitarbeiter:innen und Besucher:innen ist jeweils ein Fahrradabstellplatz je 20 Bewohner:innen umzusetzen.

(Hinweis: Für alle anderen Nutzungen wird der erforderliche Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder im Baugenehmigungsverfahren nach den üblicherweise für die betreffende Nutzung verwendeten Richtwerten ermittelt.)

16.3 Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen und Mitarbeiter:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen, d.h.

a) ebenerdig, über einen Aufzug, über eine Rampe oder über eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar,
b) mit ausreichender Beleuchtung über Bewegungsmelder und
c) ohne selbstschließende Türen (bzw. Verschließen nur mit zeitlicher Verzögerung).

Bei Mehrfamilienhäusern sind auch Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhänger vorzusehen.
Fahrradabstellplätze für Besucher:innen sind frei zugänglich und möglichst in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.

17. Werbeanlagen (§ 84 Abs. 1 Nr. 2 LBO SH)

17.1 Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung und nur an den straßenseitigen Außenwänden zulässig. Freistehende Werbeanlagen sind unzulässig.

17.2 Bewegliche und blendende Werbeanlagen und Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind nicht zulässig.

III. KENNZEICHNUNGEN

Bodenbelastungen (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)

Bei den gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB und zusätzlich mit (a) gekennzeichneten Flächen handelt es sich um schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die folglich als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet werden. Gemäß abgestimmtem Sanierungsplan werden diese Flächen entsprechend der festgelegten Sanierungszielwerte saniert. Mit Bestätigung des Sanierungserfolges kann die Kennzeichnung der mit (a) markierten Flächen aufgehoben werden.

Bei den gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB und zusätzlich mit (b) gekennzeichneten Flächen handelt es sich um Altlastenverdachtsflächen, die als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet werden.

IV. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN (§ 9 Abs. 6 BauGB)

A) Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung

Innerhalb des Plangebiets befinden sich planfestgestellte Flächen der Deutschen Bahn AG. Die Flächen (Flurstücksnummern 52, 1388, 1389, 1407, 1408, 237/3 (tlw.) und 277 (tlw.)) dienen als bahnbetrieblich notwendige unterirdische und ebenerdige Erschließungsanlagen und werden auf Dauer nicht freigestellt.

B) Planfestgestellte Straßen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird die St. Lorenz-Brücke als planfestgestellte Straße nachrichtlich übernommen.

C) Denkmale

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß DSchG SH geschützt.

V. VERHÄLTNIS ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes treten alle bauplanungs- und baugestalterischen Festsetzungen der folgenden Bebauungspläne außer Kraft:

- 03.60.00 – Bahnhofsviertel, in Kraft getreten am 15.08.1990
- 03.59.00 – Hansestraße / Märkische Straße, in Kraft getreten am 23.12.1985

VI. HINWEISE

A) Schutz des Mutterbodens

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

B) Archäologische Bodenfunde, Kulturdenkmale

Das Vorkommen von archäologischen Boden- oder Kulturdenkmalen im Plangebiet kann nicht ausgeschlossen werden. Vor Bodeneingriffen ist daher die obere Denkmalschutzbehörde, Abteilung Archäologie über den Baubeginn zu informieren. Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 15 Denkmalschutzgesetz. Demnach sind bei der Auffindung von frühgeschichtlichen Funden oder sonstigen Kulturdenkmalen die Erdarbeiten einzustellen und die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu verständigen.

C) Kampfmittel

Im Plangebiet bestehen gemäß Kampfmittelräumdienst keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg. Kampfmittel können dennoch nie gänzlich ausgeschlossen werden.

D) Bodenbelastungen

Aufgrund der langjährigen Nutzung als Güterbahnhof liegt im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine gewisse Grundbelastung der Auffüllungshorizonte mit PAK bzw. MKW vor.

Außerdem gibt es eine diffuse Beeinträchtigung des Bodens (künstliche Auffüllung / Geogen) durch bahntypische Herbizidwirkstoffe (i.B. Ethidimuron) aus der Vegetationskontrolle. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden – Mensch kann diesbezüglich für die geplante Nutzung (Wohngebiet) ausgeschlossen werden.

In den Freianlagen ist eine unbelastete und vegetationstechnisch geeignete Bodenschicht in geeigneter Mächtigkeit gemäß Sanierungsplan aufzubringen. Bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht ist im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen. Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.

E) Grundwasserbelastung

Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer schädlichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide. Die festgestellten Konzentrationen stehen den Anforderungen gem. §1 (6) Nr. 1 BauGB an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entgegen. Etwaige Grundwasserentnahmen/-nutzungen sind im Einzelfall mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen. Das Sammeln und zielgerichtete Einleiten von Niederschlagswasser von befestigten Flächen in das Grundwasser mittels Versickerung ist nicht genehmigungsfähig. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall von der zuständigen unteren Wasserbehörde zugelassen werden. Die Nutzung von Gartenbrunnen ist nicht genehmigungsfähig.

F) Grundstücksentwässerung

Für die Entwässerung privater Grundstücke ist durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 9,8 l/(s*ha) vorgegeben. Darüber hinaus auf den Grundstücken anfallendes Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken zurückzuhalten. Für das 30-jährige Regenereignis ist im Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis für das Grundstück zu führen. Der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet ist auf 40 l/s zu drosseln. Das Ableiten von Drainagewasser ist nicht möglich. Die Notwasserwege dienen der Ableitung des bei Starkregen (100-jährig) anfallenden Niederschlagswassers.

G) Landschaftsplanerische Hinweise / Artenschutzrechtliche Ge- und Verbote / Naturschutzrechtliche Maßnahmen

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, etc.). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren, Bodenmassen und anderes Baumaterial dürfen in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege müssen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege erfolgen.

Abriss- und Sanierungsarbeiten von Gebäuden sind zum Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen zwischen dem 1. März bis 31. August unzulässig. Der Beginn der Abrissarbeiten von Gebäuden (Entkernung, schonender Rückbau der Außenverkleidungen) soll ab September stattfinden. Bei dem Rückbau von Gebäuden, für die ein Vorkommen bzw. ein Verdacht von Fledermäusen aufgezeigt wurde, sowie bei Sanierungsarbeiten am Wasserturm ist zwischen dem 1. Oktober und 30. April eine ökologische Baubegleitung mit Fachkenntnissen der Artengruppe der Fledermäuse erforderlich, die mögliche Quartiere erkennt und verbliebene Tiere fachgerecht zu bergen und umzusetzen hat.

Vor geplanten Baumfällungen/Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen, nur in Abstimmung mit der zuständigen Behörde, nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und die Bäume später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen dem 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten (von Oktober bis August) im September erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

Gemäß § 39 Abs. 5 Ziffer 2 BNatSchG dürfen Gehölze nur außerhalb der Frist vom 01. März bis 30. September auf den Stock gesetzt, gefällt oder gerodet werden.

Die Flugtrasse im Bereich der Verladestraße ist in ihrer Durchgängigkeit für Fledermäuse zu erhalten. Das Abstellen von Baumaschinen und das nächtliche Arbeiten bei Flutlicht sind nur zwischen dem 1. November bis 31. März zulässig.

H) Potentielle Baustelleneinrichtungsfläche Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Innerhalb der im westlichen Plangebiet befindlichen öffentlichen Grünfläche ist eine potenzielle, temporäre Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ angedacht. Soweit diese Option tatsächlich zur Umsetzung kommt, wäre die durch den Bebauungsplan festgesetzte künftige Nutzung erst nach Freigabe dieser Fläche möglich. Das hierzu erforderliche Planfeststellungsverfahren wurde bislang nicht eingeleitet.

I) Einsichtnahme DIN und anderen Normen sowie Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommenen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsichtnahme bereit.

VII. PFLANZLISTEN

Pflanzliste A	**Hecken**
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus mas	Kornelkirsche
Crataegus monogyna	Weißdorn
Fagus sylvatica	Rotbuche
Malus-Hybriden	Zierapfel
Ligustrum vulgare ‚Atrovirens‘	Liguster, Wintergrün

Qualität: Heckenpflanzen, geschnitten, 100 cm – 125 cm

Pflanzliste B	**Bäume**
Acer campestre	Feldahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Betula pendula	Birke
Carpinus betulus	Hainbuche
Celtis australis	Südlicher Zürgelbaum
Fraxinus pennslvanica ‘Summit’	Rotesche
Ginko biloba ‘Fastigiata’	Ginko
Gleditsia triacanthos ’Skyline’	Gleditschie
Liquidambar styraciflua	Amberbaum
Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Quercus robur	Stieleiche
Sophora japonica ’Regent‘	Perlschnurbaum
Zelkova serrata ’Green Vase‘	Zelkove

Qualität: Solitärbäume oder Hochstämme STU 18 cm oder 400 cm – 500 cm Höhe

Pflanzliste C	**Strauchpflanzung**
Amelanchier ovalis	Gewöhnliche Felsenbirne
Berberis thunbergii ‘Atropurpurea	Blutberberitze
Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
Corylus avellana	Haselnuss
Crataegus monogyna	Weissdorn
Ribes sanguineum ‘Atrorubens‘	Blut-Johannisbeere
Rosa canina	Hundsrose
Rosa multiflora	Vielflütige Rose
Rosa pimpinellifolia	Bibernell-Rose
Rubus phoenicolasius	Japanische Weinbeere
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Spiraea thunbergii	Frühlingsspiere
Syringa vulgaris	gewöhnlicher Flieder

Qualität: Sträucher 60 cm – 100 cm, 1 Stck/m²

VIII. LÜBECKER SORTIMENTSLISTE

Gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Hansestadt Lübeck vom 24.02.2011

Liste der zentrenrelevanten Sortimente

- Bekleidung (Damen, Herren, Kinder, Baby)
- Wäsche, Strümpfe. sonstige Bekleidung
- Schuhe
- Lederwaren, Kürschnerwaren (inkl. Pelze, Taschen, Koffer, Schulranzen)
- Sportartikel (inkl. Sportschuhe und Sportbekleidung)
- Becher
- Schreibwaren (Fachhandel)
- Spielwaren (inkl. Hobbybedarf. Basteln)
- Musikinstrumente
- Hausrat
- Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel
- Foto, Film
- Optik
- Unterhaltungselektronik (Braune Ware: TV, Video, HiFi, Ton- und Datenträger)
- Elektroartikel (Elektrokleingeräte, Haushaltsgeräte)
- Großelektro (Weiße Ware: Waschmaschinen etc.)
- Beleuchtung
- Computer, Telekommunikation
- Uhren und Schmuck
- Heimtextilien, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf, Teppiche (Stapelware)
- Kunstgegenstände (inkl. Bilderrahmen, Klein-Antiquitäten)
- Fahrräder (inkl. Zubehör)
- Sanitätswaren (Sanitätshäuser)

Liste der nahversorgungsrelevanten Sortimente

- Lebensmittel (inkl. Getränke, Reformwaren, Bio-Artikel)
- Drogerieartikel (Körperpflege, Reinigungsmittel), Parfümerieartikel, Friseurartikel
- Pharmazeutische Artikel / Arzneimittel
- Schnittblumen
- Zeitungen, Zeitschriften (Kiosksortiment, Supermärkte)

Liste der nicht zentrenrelevante Sortimente

- Möbel (inkl. Matratzen), Antiquitäten (Möbel)
- Sportgroßgeräte
- Bodenbeläge (inkl. Teppichrollen, Laminat)
- Farben, Lacke
- Tapeten
- Baustoffe, Baumarktartikel, Installationsmaterial
- Campingartikel (ohne Bekleidung und Schuhe)
- Sanitärwaren
- Werkzeuge, Eisenwaren
- Kfz-Zubehör
- Büromaschinen (inkl. Büroeinrichtungen)
- Zoobedarf (inkl. Tiere, Tiernahrung. Heimtierbedarf)
- Gartenbedarf (Inkl. Pflanzen, Pflanzgefäße)
- Babybedarf (Kindermöbel, Kindersitze, ohne Babybekleidung)

ANLAGE 7

BEGRÜNDUNG

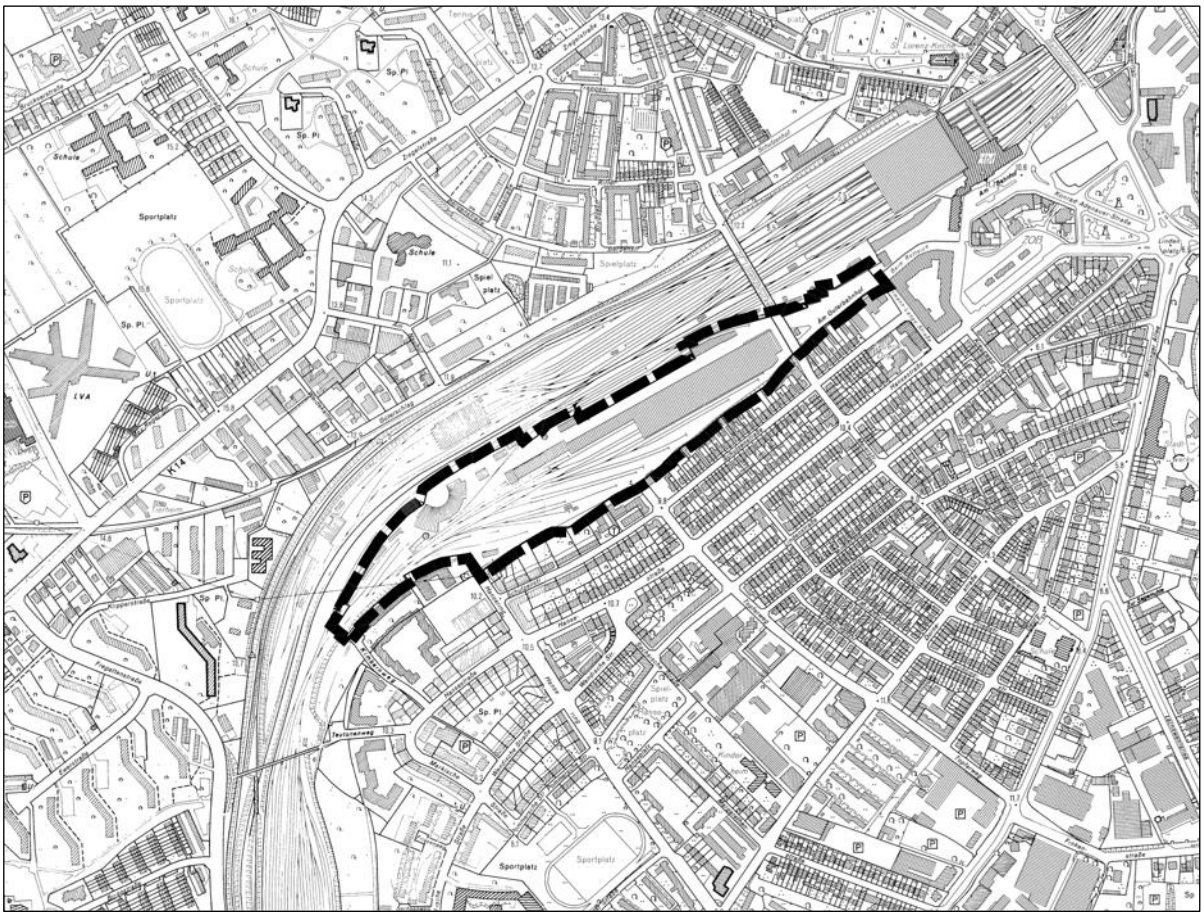
zum

Bebauungsplan 03.50.00

- St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof -

Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB

Stand 22.04.2021



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros:
Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB und
Brien.Wessels.Werning, Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH

Inhaltsverzeichnis

Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB 1

1. Einleitung 5
1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes 5
1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung 5
1.3 Planungsrechtliches Verfahren 6

2. Ausgangssituation 6
2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung 6
2.1.1 Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand) 6
2.1.2 Verkehrliche Erschließung 7
2.1.3 ÖPNV-Anbindung 7
2.2 Natur und Umwelt 9
2.2.1 Topographie / Hochwasser 9
2.2.2 Landschaftsbild und Erholung 9
2.2.3 Vegetationsbestand / Natur- und Artenschutz 9
2.2.4 Bodenversiegelung 11
2.2.5 Altlasten 12
2.2.6 Potentielle Kampfmittelbelastung 15
2.2.7 Baugrunduntersuchung / (Grund-)Wasser / Niederschlagswasser 15
2.3 Archäologische Bodenfunde 16
2.4 Denkmalschutz 16
2.5 Eigentumsverhältnisse 16
2.6 Bisheriges Planungsrecht 16
2.6.1 Fachplanungsrecht 16
2.6.2 Flächen außerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne oder sonstiger Satzungen 16
2.6.3 Festsetzungen in rechtswirksamen Bebauungsplänen 17

3. Übergeordnete Planungen 17
3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung 17
3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes 18
3.3 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck 18
3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) 19
3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 19
3.6 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2018 19
3.7 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck 20
3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan 20
3.9 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung 21

4. Ziele und Zwecke der Planung 22

5. Inhalt der Planung 22
5.1 Flächenbilanz 24
5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung 24

5.2.1 Art der baulichen Nutzung 24
5.2.2 Überbaubare Grundstücksflächen und Maß der baulichen Nutzung 30
5.3 Bauweise 43
5.4 Erschließung 44
5.4.1 Verkehrliche Erschließung 44
5.4.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 46
5.4.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen 46
5.4.4 Stellplätze, Tiefgaragen und öffentliche Besucherparkplätze 47
5.4.5 Ver- und Entsorgung 48
5.5 Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung 49
5.6 Immissionsschutz 50
5.6.1 Lärmimmissionen 50
5.6.2 Erschütterungsschutz 59
5.7 Grün, Natur und Landschaft 60
5.7.1 Grünflächen 60
5.7.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung 60
5.7.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 61
5.7.4 Aufschüttungen 62
5.8 Umgang mit dem Wasserturm 63
5.9 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen 63
5.9.1 Gestaltung baulicher Anlagen 63
5.9.2 Anzahl von Pkw- und Fahrräderabstellplätzen 64
5.9.3 Werbeanlagen 66
5.10 Nachrichtliche Übernahmen 66
5.11 Hinweise 67

6. Umweltbericht 70
6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte 70
6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen 72
6.3 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen 74
6.3.1 Schutzgut Fläche 74
6.3.2 Schutzgüter Boden und Wasser 75
6.3.3 Schutzgüter Klima und Luft 83
6.3.4 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) 86
6.3.5 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) 95
6.3.6 Schutzgut Landschaft 100
6.3.7 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit 102
6.3.8 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter 113
6.3.9 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern 115
6.3.10 Kumulierende Wirkungen 116
6.3.11 NATURA-2000 oder sonstige Schutzgebiete 116
6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose) 116
6.5 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 117

6.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen 117
6.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich 122
6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 124
6.7 Zusätzliche Angaben 127
6.7.1 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen 127
6.7.2 Gutachten und umweltbezogene Informationen 128
6.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 128
6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 128

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung 130
7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung 130
7.2 Wohnfolgebedarfe 131
7.3 (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen 132
7.4 Verkehrliche Auswirkungen 132
7.5 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur 132
7.6 Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft 133
7.6.1 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote 133
7.6.2 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen 133
7.6.3 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes 134
7.6.4 Sonstige Umweltauswirkungen 134
7.7 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen 134

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes 135

9. Finanzielle Auswirkungen 136
9.1 Unmittelbare Kosten 136
9.2 Mittelbare Kosten 136

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 136
10.1 Verfahrensübersicht 136
10.2 Rechtsgrundlagen 139
10.3 Fachgutachten 139

11. Anhang 140

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der zu überplanende Bereich liegt innenstadtnah südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs im Stadtteil Lübeck - St. Lorenz-Süd und umfasst im Wesentlichen die Grundstücke des ehemaligen Güterbahnhofs. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 8,44 ha und beinhaltet konkret folgende Flurstücke:

Gemarkung St. Lorenz, Flur 14: 275, 276, 277, 78, 82,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 15: 99/67, 1380, 1381, 1388, 1389, 1406 (teilw.), 1407, 1408,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 19: 15/434, 15/443 (tlw.), 15/446, 50, 52, 53.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Nordosten durch die Straßenkreuzung Beim Retteich / Hermann-Lange-Straße,
- im Nordwesten durch Bahnanlagen,
- im Süden durch die Nordgrenze des Flurstücks 15/444 und durch die Nordwestgrenzen der Flurstücke 15/442, 15/443, 15/446, 727/5, 728/5, 721/5, 708/5, 707/5, 665/5, 652/5, 349/6, 508/5, über den Töpferweg, durch die Nordwestgrenzen der Flurstücke 7/13, 301/7, 297/7, 280/7, 267/7, 207/7, 206/7, 228/7, 227/7, 7/26, 173/7, 172/7, 171/7, 170/7, 201/7, 189/7, 157/7, 167/7, 255/7, 7/5, über die Meierstraße/ St. Lorenz-Brücke, durch die Nordwestgrenzen der Flurstücke 757/234, 726/34, 725/34, 667/235, 668/236, 237/2, 710/237, 237/3, 1400.

Der räumliche Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht im Wesentlichen dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes 03.50.00. Er schließt jedoch zudem vollumfänglich die Bebauung nördlich der Schützenstraße inklusive Straßenverkehrsfläche, Teilflächen der Meierstraße und des Kimbernweg ein.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Der südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofes gelegene Güterbahnhof wird seit den 1990er Jahren nicht mehr für Bahnzwecke benötigt. Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs liegen seitdem brach und ein Teil der Gebäude wurde mit anderweitigen Zwischennutzungen belegt.

Das Plangebiet war bereits im Rahmen des Bund-Land-Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ von 1999 bis 2007 und nachfolgend im Zuge der ebenfalls geförderten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen. Als primäres Planungsziel wurden der Wohnungsbau und die Schaffung öffentlicher Grünflächen identifiziert. Mit Bescheid vom 26.09.2013 hat das Eisenbahnbundesamt die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Teilbereiche innerhalb des Geltungsbereichs verbleiben jedoch weiterhin für Bahnzwecke.

Mit dem Ziel, die bestehende Brachfläche einer neuen Nutzung zu zuführen, wurde das Planverfahren im Juli 2016 mit dem Aufstellungsbeschluss eingeleitet. Anlass für die Änderung des Flächennutzungsplanes sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes ist somit die Wiedernutzbarmachung einer Brachfläche. Vorgesehen ist die Entwicklung von Flächen für den Wohnungsbau und für nicht störende gewerbliche Nutzungen sowie für Flächen und Wege für die Naherholung im Sinne eines Stadtteilparks.

Die Güterbahnhofsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes waren im Flächennutzungsplan bisher als Bahnanlagen dargestellt. Für die Schaffung der vorgesehenen Bau- und Nutzungsrechte ist ein Bebauungsplanverfahren und die Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - erfolgt im Regelverfahren gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) inklusive Erstellung eines Umweltberichtes.

Im Rahmen dieses Verfahrens wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Diese werden im Umweltbericht dargelegt, welcher Teil der Begründung zu diesem Bebauungsplan wird.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

2.1.1 Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)

Innerhalb des Plangebietes

Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet. Der Bereich mit seinen Gleisen und Gebäuden wurde bis in die 1990er Jahre von der DB AG als Güterbahnhof genutzt. Der ehemalige Güterbahnhof wird durch die 400 Meter lange und 17 Meter breite Verladehalle, welche zu beiden Seiten mit je einer bis zu 2,0 Meter breiten Ladebühne bestückt ist, und den freistehenden denkmalgeschützten Wasserturm im südwestlichen Plangebiet geprägt. Ein an diese Verladehalle angebauter 220 Meter langer Hallentrakt (ehem. Stückgutabfertigung), der Ringlokschuppen und die südlich an die Verladehalle angebaute Kantine wurden zwischenzeitlich abgebrochen. Parallel zur Verladehalle verläuft die sogenannte Verladestraße, die das nördliche Plangebiet erschließt. Dieser Bereich mit seinen wesentlichen Gebäuden wurde um die Wende zum 20. Jh. zusammen mit dem Neubau des Hauptbahnhofs und zuführenden Gleisanlagen, die St. Lorenz Nord und Süd trennen, angelegt.

Die Gleis- und Gebäudenutzung des Güterbahnhofs wurde bereits in den 1990er Jahren aufgegeben. Die Bestandsgebäude wurden anschließend zum Teil für gewerbliche Zwecke vermietet, zum großen Teil verblieben sie jedoch leerstehend. Die Gleisanlagen nordwestlich der Güterhallen wurden abgeräumt.

Im Nordosten des Plangebiets befindet sich ein Abschnitt der St. Lorenz-Brücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die Brücke verbindet die Meierstraße und die Wisbystraße - St. Lorenz Süd mit St. Lorenz Nord.

Außerhalb des Plangebietes

Entlang der Schützenstraße prägen Mehrfamilienhäuser in geschlossener Blockrandbebauung mit drei Geschossen und teils mit Flachdach teils mit geneigten Dächern das Straßenbild. Diese Grundstücke verfügen nach Nordwesten über tiefe Garten- und Hofflächen, die überwiegend mit Nebengebäuden und in wenigen Fällen auch mit

Hauptnutzungen bestanden sind. Zum Teil befinden sich hier auch gewerbliche Nutzungen. Nordwestlich des Hanserings besteht ein zweigeschossiger, u-förmig ausgebildeter Baukörper mit Staffel- bzw. Dachgeschoss, der zum südlich ausgerichteten Innenhof lärmabgewandte Fassaden ausbildet.

Die westliche und nördliche Umgebung des Plangebiets wird von der Bahntrasse und vereinzelten, niedriggeschossigen Gebäuden der Deutschen Bahn AG geprägt. Westlich der Bahnanlagen grenzen Wohnungsbauzeilen in der Klipper-, Fregatten- und Ewerstraße an; nördlich befinden sich niedriggeschossige Mischnutzungen wie Einzelhandel, Gewerbe und Wohnnutzungen an der Ziegelstraße.

Östlich des Plangebiets, in den Straßen Beim Retteich, Kreuzweg, Hansestraße und Hermann-Lange-Straße, grenzen überwiegend Wohn- aber auch Mischnutzungen, wie bspw. Dienstleistungen und Beherbergungsgewerbe, in geschlossener Blockrandbebauung. der Haupt- und Busbahnhof Lübeck befindet sich nordöstlich des Plangebietes.

Südlich des Plangebiets befinden sich weitere Mehrfamilienhäuser in geschlossener Blockrandbebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und teils mit abgeflachten Dachflächen teils mit geneigten Dachflächen in der Schützen-, Hanse- und Lindenstraße. Die privaten Freiflächen sind in den Innenhöfen verortet, die teilweise mit Nebengebäuden und in wenigen Fällen mit Hauptnutzungen bebaut, teilweise aber auch freigehalten sind.

Die südwestliche Nachbarschaft wird teilweise von dreigeschossigen, (halb-)offenen Blockstrukturen, aber auch zweigeschossigen Gebäudezeilen mit teilweise ausgebauten Dachgeschossen in den Straßen Kimbernweg, Teutonenweg und Hansestraße geprägt.

2.1.2 Verkehrliche Erschließung

Das neu zu entwickelnde Plangebiet, der ehemals als Güterbahnhof genutzte Bereich, kann über die Straßen Beim Retteich und Töpferweg an das bestehende Straßenverkehrsnetz angeschlossen werden.

Nordwestlich parallel zur Verladehalle verläuft die sogenannte Verladestraße, eine private Erschließungsstraße, die die Gebäude beidseits bis hin zum ehemaligen Ringlokschuppen erschließt und über die private Straßenfläche Am Güterbahnhof an die Straße Beim Retteich angebunden ist. Die Straße stammt aus der Erbauungszeit (ebenfalls Wende 19./20. Jh.) und ist in Asphalt und teilweise Kopfsteinpflaster ausgeführt. Die Anbindung der Verladestraße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Hansestadt Lübeck erfolgt nach Unterquerung der St. Lorenz-Brücke („Meierbrücke“) an die Straße Beim Retteich.

2.1.3 ÖPNV-Anbindung

Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, zur Innenstadt und zur sozialen Infrastruktur aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes.

Bei der Bewertung der Erschließungs- und Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs wird zwischen dem straßengebundenen Verkehr (Busverkehr) und dem schienengebundenen Verkehr (Bahnverkehr) unterschieden. Zumeist wird hier im Wesentlichen der Busverkehr betrachtet. Auf Grund der räumlichen Nähe zum Bahnhof ist jedoch auch eine attraktive Verbindung mit dem Regional- und Fernverkehr gegeben.

Das Anforderungsprofil zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im ÖPNV kann dem Regionalen Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck entnommen werden. Zu den

wesentlichen Bewertungskriterien gehören die Erschließungsqualität und die Angebotsqualität.

Die Erschließungsqualität wird im Wesentlichen durch die räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele an die ÖPNV-Haltestellen sowie durch die barrierefreie Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Haltestellen bestimmt. Dabei werden verschiedene Gebietskategorien definiert, welche die unterschiedlichen Nutzungsarten berücksichtigen. Das Quartier liegt in der Kategorie „Zentrale Gebiete“. Bei zentralen Gebieten gilt die Erschließungsqualität bei einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie als ausreichend. Neben der Luftlinie wird auch die tatsächliche Wegelänge bewertet. Diese sollte bei zentralen Gebieten maximal 360 m betragen.

Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie.

Da das Quartier sehr langgestreckt ist, erschließen nicht alle Haltestellen die gesamte Fläche. Die Buslinien 6 und 16 bedienen alle drei Haltestellen, so dass das gesamte Quartier von den Verbindungen erschlossen ist. Die weiteren vier Buslinien bedienen im Einzugsbereich lediglich die Haltestelle Meierstraße. Somit liegt ausschließlich der nordöstliche Bereich des Quartiers im Einzugsbereich der Buslinien 6 und 16 bzw. der Haltestelle.

Die Angebotsqualität wird durch die Festlegung von Mindestbedienzeiten sowie Mindesttaktfolgezeiten bzw. Mindestbedienhäufigkeiten bewertet. Dabei erfolgt eine Differenzierung in verschiedene Verkehrszeiten (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit). Des Weiteren wird auch die Angebotsqualität an den Gebietskategorien bemessen. So ist für zentrale Gebiete eine dichte Taktfolge durch Linienüberlagerungen vorgegeben. Werktags bieten alle Buslinien zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten mindestens einen 30-Minuten-Takt, vermehrt auch einen 15-Minuten-Takt an. Die Buslinie 5 weist zu den Stoßzeiten einen 10-Minuten-Takt auf. In den Schwachverkehrszeiten bedienen die Buslinien größtenteils einen 60-Minuten-Takt. Samstags und sonntags wird die Bedienungshäufigkeit teilweise stark reduziert, so dass die Busse in der Regel einen 30- oder 60-Minuten-Takt anbieten. Ausnahme bildet hier die Buslinie 5, welche samstags im 15-Minuten-Takt verkehrt.

Das Quartier kann somit gut in das bestehende Busnetz eingebunden werden. So befinden sich drei Haltestellen in einem Einzugsbereich von 300 m Luftlinie, welche von bis zu sechs Buslinien bedient werden. Die Haltestellen Wendische Str. und Töpferweg werden von zwei Buslinien bedient, so dass je Richtung alle acht bis 15 Minuten eine Verbindung genutzt werden kann. Die Haltestelle Meierstraße wird von allen sechs Buslinien bedient. Dadurch kann je Richtung alle drei bis sechs Minuten eine Verbindung genutzt werden.

Auf Grund der räumlichen Nähe zum Hauptbahnhof weist das Quartier auch für den Regional- und Fernverkehr eine gute Erschließungsqualität auf. Vor allem für Pendlerverkehre aber auch für die Erreichbarkeit des geplanten Hotels bietet sich eine attraktive Alternative zum privaten Pkw an.

Statistiken zeigen, dass etwa 31% der Berufstätigen ihren Arbeitsplatz außerhalb von Lübeck haben. Auf Grund der hohen Pendlerverkehre in den Großraum Hamburg ist vor allem diese Verbindung von Interesse. Zwischen Lübeck und Hamburg wird tagsüber ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die Fahrtdauer beträgt ca. 45 Minuten.

Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Regionalen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topographie / Hochwasser

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist weitgehend eben. Ein Höhenversprung von 2 bis 4 Metern befindet sich zwischen den ehemaligen Bahnflächen und dem U-förmigen Wohngebäude am Hansering (Hs. Nr. 61 und 63) sowie dem westlich angrenzenden Grundstück Richtung Kimbernweg. Im Süden des Plangebiets befindet sich ein Höhenversprung von ca. 1 m zwischen den ehemaligen Bahnflächen und den Grundstücken entlang der Schützenstraße.

Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, sodass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes keine Rolle spielen.

2.2.2 Landschaftsbild und Erholung

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes wird überwiegend durch Brachflächen (ehemalige Gleisanlagen) und die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs, insbesondere durch die lange Verladehalle und den Wasserturm geprägt. Die südlich an das Plangebiet angrenzenden Siedlungsflächen sind durch bestehende Wohnnutzungen (s. Kapitel 2.1.1) mit entsprechenden Garten- bzw. Frei- sowie Stellplatzflächen geprägt.

Vom Bahngelände Richtung Nordosten blickend sind teilweise Sichtbeziehungen auf die Silhouette der Lübecker Altstadt gegeben.

Das ehemalige Bahngelände ist – obschon privat – teilweise öffentlich zugänglich und wird von einigen Bewohnern im Umfeld für Spaziergänge genutzt.

2.2.3 Vegetationsbestand / Natur- und Artenschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope; das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes weisen nur wenige Vegetationsstrukturen auf. Es überwiegen versiegelte und bebaute Flächen sowie offene Brachflächen in den Bereichen der ehemaligen Gleisanlagen. In den südwestlichen Randbereichen, entlang der Grundstücksgrenzen zu den rückwärtigen Grundstücksteilen der Wohngrundstücke an der Schützenstraße sowie zu Parkplätzen und der Parkpalette beidseits des Kimbernweg sind lineare Gehölzstrukturen anzutreffen. Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes selbst befinden sich westlich des Wasserturms einige Laubbäume sowie im südwestlichen Bereich des ehemaligen Lokschuppens einige Pappeln.

In den Untersuchungen zum Artenschutz wurden aufgrund einer Ersteinschätzung sowie in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Lübeck folgende Arten/Artengruppen als von der Planung betroffen eingeschätzt: Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer. Für diese Arten wurden Kartierungen durchgeführt. Potentielle Vorkommen weiterer wertgebender Artengruppen wurden mittels einer Potentialanalyse [1] eingeschätzt.

<u>Brutvögel</u>

[1] BBS Büro Greuner-Pönicke (2018): B-Plan Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung, Kiel, Stand: 28.07.2020

Im Bereich der z.T. ehemaligen, hochbaulichen DB-Infrastrukturen brütet seit Jahren ein Turmfalkenpaar; 2017 wurde ein Jungtier beobachtet. Zu den weiteren im Plangebiet vorkommenden Arten zählen u.a. Hausrotschwanz, Ringeltaube und Haussperling sowie einzelne Brutpaare der Arten Amsel, Kohlmeise, Blaumeise, Zaunkönig und Grauschnäpper. Anspruchsvollere Arten wie Dohle und Mauersegler wurden zwar beobachtet, diese nutzen das Plangebiet jedoch nur als Nahrungshabitat.

Auf den offenen Freiflächen des ehemaligen Güterbahnhofs waren keine Brutvorkommen zu verzeichnen.

Fledermäuse

Insgesamt konnte zwischen Mai und September 2017 folgende acht Fledermausarten nachgewiesen werden: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Braunes Langohr, Wasserfledermaus und Teichfledermaus.

Das untersuchte Gebiet ist nicht als Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Fledermausschutz zu bewerten. Innerhalb des Plangebietes wurden keine Reproduktions- bzw. Sommerquartiere festgestellt, die nachgewiesenen Individuen stammen vermutlich überwiegend aus Quartieren der umliegenden Stadtteile St. Lorenz Nord und Süd (Lokalpopulation). Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die im Gebiet nachgewiesenen Balzquartiere von Zwerg- und Mückenfledermausmännchen den Tieren ebenfalls als Winterquartier dienen. An zahlreichen weiteren Stellen innerhalb und außerhalb der Gebäude bestehen Möglichkeiten für Fledermäuse, ein Tagesversteck oder, sollte die Raumtemperatur tief genug liegen, ein Winterquartier zu beziehen. Das Potenzial an Spaltenverstecken ist insbesondere in den Dachstühlen und Vorbauten mit Holzträgerwerk sowie im Bereich zugänglicher, noch bestehender Außenverkleidungen und Türzargen und im Bereich der Fensterbänke am Lokschuppen hoch. Eine Eignung für unterschiedliche Quartiernutzungen bieten auch Risse im Mauerwerk sowie abgeplatzter Putz und Wandverkleidungen in Innenräumen. Potenzielle Winterquartiere in den kalten und trockenen Bereichen unterhalb der Dielenböden der Güterhallen sind ebenfalls nicht auszuschließen. Die Ladestraße dient unterschiedlichen Arten als Flugstraße. Die festgestellte Jagdraumnutzung während der Wochenstubenzeit durch nicht gefährdete Arten wie Zwergfledermaus und Mückenfledermaus sowie das Vorhandensein von Balzrevieren ergibt lediglich eine geringe bis mittlere Bedeutung des Plangebietes für die Fledermausfauna. Die Jagdgebiete können dabei von den Tagesschlafplätzen bzw. Wochenstubenquartieren und Winterquartieren mehrere Kilometer weit entfernt liegen, sie werden sowohl innerhalb einer Nacht als auch jahreszeitlich gewechselt. Das späte Auftreten des Braunen Langohrs im Bereich des Lokschuppens und im Nahbereich von Gebäude 57 (westlich des Wasserturmes) wies darauf hin, dass diese Art hier möglicherweise überwintert hat (potentielles Winterquartier) oder im Bereich der Gehölzbestände südlich und westlich des Lokschuppens ein Nahrungsgebiet besaß. Bei der rückbaubegleitenden Kontrolle der Umweltbaubegleitung durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH wurden keine Hinweise auf mögliche Quartiere an den Gebäuden festgestellt.

Zauneidechse

Es sind zwar geeignete Habitate weiträumig im Bereich der ehemaligen Gleisflächen vorhanden. Dennoch konnten bei den Begehungen keine Zauneidechsen auf der Fläche nachgewiesen werden, so dass ein Vorkommen hier ausgeschlossen werden kann.

Nachtkerzenschwärmer

In den untersuchten Nachtkerzen- und Weidenröschen-Beständen des Offenlandes wurden keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers gefunden.

Weitere europäisch geschützte Arten

Der Geltungsbereich befindet sich zwar innerhalb des Verbreitungsgebiets der Haselmaus, dennoch können Vorkommen hier ausgeschlossen werden, da geeignete Lebensraumstrukturen hier zwar vorhanden, jedoch zu kleinräumig und isoliert sind.

Auch europäisch geschützte Fortpflanzungsvorkommen von Amphibien (z.B. Moorfrosch, Kreuzkröte) und Nutzungen als Sommerlebensraum können auf Grund ungeeigneter Habitatbedingungen im Untersuchungsgebiet und seinem Umfeld ausgeschlossen werden.

Weitere Arten des Anhangs IV FFH-RL sind aufgrund nicht geeigneter Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht im Untersuchungsraum zu erwarten.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

In Schleswig-Holstein kommen nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und dem Amt für Planfeststellung Energie (2013) aktuell lediglich vier europarechtlich geschützte Pflanzenarten vor, die nur noch mit kleinen Restbeständen an zumeist bekannten Sonderstandorten vertreten sind. Es sind dies das Firnisglänzende Sichelmoos (Hamatocaulis vernicosus), Schierlings-Wasserfenchel (Oenanthe conioides), Kriechender Scheiberich (Apium repens) und Froschkraut (Luronium natans).

Der Untersuchungsraum stellt keinen geeigneten Lebensraum für diese Arten dar.

Weitere, nicht europäisch geschützte Arten

Im Rahmen der Zauneidechsenkartierung wurden mehrfach Waldeidechsen beobachtet.

In den feuchteren Bereichen sind auch Vorkommen der Erdkröte (nur Sommerlebensraum) und der Blindschleiche zu erwarten.

Möglich sind auch weitere national besonders geschützte Arten wie Maulwurf und Igel.

Im Bereich der Offenlandflächen wurden zahlreiche Insekten beobachtet, darunter auch die bestandsgefährdete Heuschreckenart (Westliche Beißschrecke), eine stark gefährdete Heuschreckenart (Heidegrashüpfer) sowie mehrere Käferarten der Roten Liste. Von der Westlichen Beißschrecke waren bisher nur wenige Vorkommen in Schleswig-Holstein bekannt, inzwischen wurde die Art in der Roten Liste SH heruntergestuft. Aufgrund der Bedeutung der in Schleswig-Holstein gefährdeten Westlichen Beißschrecke wurde ein Konzept für eine vorgezogene Umsiedlung der Art erstellt. Die Umsiedlung der Beißschrecke erfolgte jedoch nicht, da sie in 2020 an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde.

Weiterhin wurden auch diverse Wildbienen-, Hummel- und Grabwespenarten gefunden.

2.2.4 Bodenversiegelung

Die Böden des ehemaligen Güterbahnhofs sind insbesondere aufgrund der vorigen Bahnnutzung stark anthropogen überformt. Die Standorte und der Grund der Verladehallen und sonstigen Gebäude sowie der Erschließungsstraße nördlich der Verladehalle sind vollständig versiegelt, während sich eine Ruderalvegetation auf den durch Rückbau der Gleisanlagen entsiegelten Flächen gebildet hat.

2.2.5 Altlasten

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Altlasten. Es wurde ein Sanierungsplan gemäß § 6 und Anhang 3 BBodSchV erstellt, der aus Teil 1 (August 2019), „Sanierung im Bereich der Kontaminationsflächen“ und Teil 2, „Umgang mit abfalltechnisch relevanten Aushubmaterialien“ (Juni 2020) besteht.[2] Zu beiden Teilen liegt eine Bestätigung der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) vor.

Der Sanierungsplan ist in der vorgegebenen Form umzusetzen.

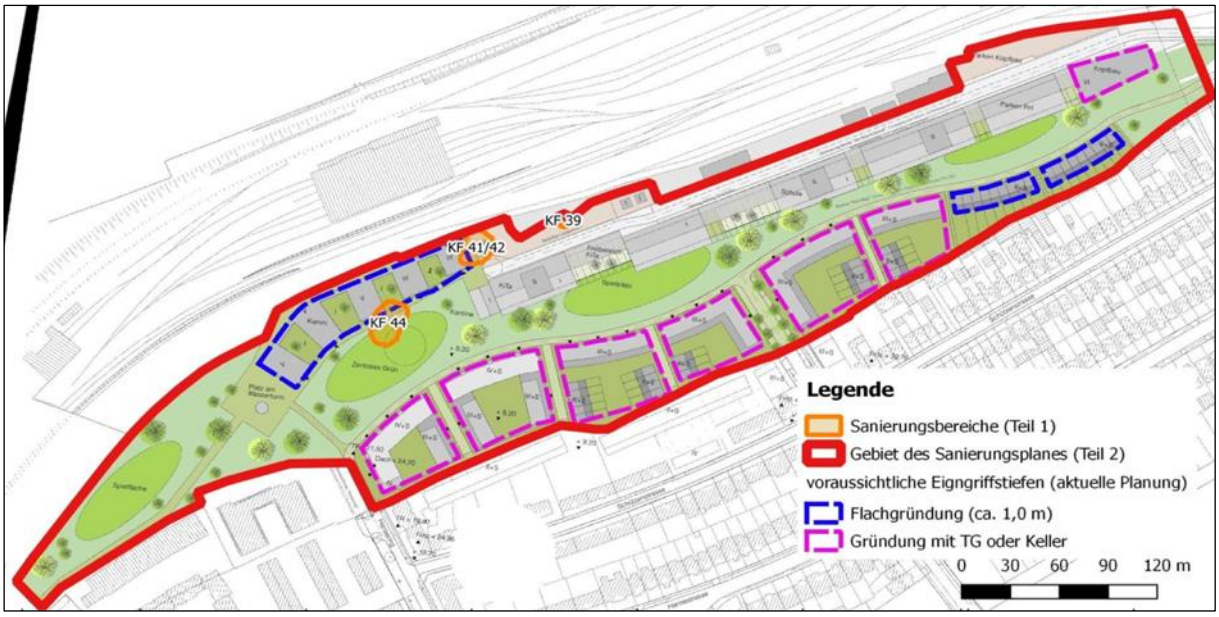


Abbildung 1: Sanierungsplan mit Sanierungsbereichen (Quelle: M & P 2020)

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Entwicklungsbereich Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Als Verursacher der Verunreinigung ist laut Bodengutachten die Deutsche Bundesbahn (heute DB AG) anzusehen.

Es wurden vier sanierungspflichtige **Kontaminationsflächen** ermittelt:

- Für den Gas-/Ölbehälter (KF 39) wurde eine kontaminierte Fläche von ca. 50 m² ermittelt, in welcher durch erhöhte MKW- (Mineralölkohlenwasserstoffe) und PAK-Gehalte (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs eine konkrete Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser abgeleitet werden kann.

- Auf den Flächen des Kesselhauses sowie der Fettgasanstalt (KF 41 und 42) werden die PAK- und BTEX-Werte (Summenparameter aus Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylol) um ein Vielfaches überschritten: da diese im Grundwasserschwankungsbereich nachgewiesen wurden, ist ein Grundwasserschaden belegt. Zudem werden einzelne Prüfwerte bzgl. der Parameter LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und MKW sowie für einzelne Schwermetalle überschritten. Diese schädlichen Bodenveränderungen werden im Zuge der Sanierungen gleichfalls entfernt. Bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch wurden demgegenüber keine Auffälligkeiten festgestellt. Die benachbarten Kontaminationsflächen wurden zusammengefasst und bilden eine

[2] Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck.

gemeinsame Fläche von ca. 350 m². Da im Rahmen der historischen Erkundung[3] keine Angaben zur Reststoffverbringung der Fettgasanstalt ermittelt werden konnten, ist im Zuge der geplanten Baumaßnahmen damit zu rechnen, dass evtl. weitere Bodenverunreinigungen durch Produktionsrückstände im Umfeld der Fettgasanstalt vorgefunden werden. Wenn bei der Durchführung von Baumaßnahmen Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, sind die in der Altlastenbearbeitung erfahrenen Sachverständigen einzuschalten und die untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren (LBodSchG § 2).

- Für den Ölkeller (KF 44) wurden erhöhte PAK-, Zink- und Cadmium-, leicht erhöhte BTEX-Werte sowie eine kleinräumige MKW-Verunreinigung nachgewiesen. In den erhöhten PAK- und MKW-Werten wird eine Gefährdung des Grundwassers gesehen; angesichts der bestehenden Versiegelung des Standorts wird für den Wirkungspfad Boden-Mensch derzeit kein Gefährdungspotential gesehen. Diese Kontaminationsfläche umfasst ca. 500 m².

Die vier Kontaminationsflächen (im Sanierungsplan (KF 39, KF 41/42 und KF 44) werden im Bebauungsplan mit dem Hinweis (a) gemäß § 5 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet, wobei die KF 41 und 42 - wie zuvor beschrieben - eine Flächeneinheit bilden.

Im Zuge der bisher durchgeführten Untersuchungen[4] sowie auf Grundlage von Abstimmungen mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck wurde für diese Kontaminationsteilflächen eine Sanierungspflicht formuliert. Deshalb ist eine vollständige Entfernung durch Aushub der Schadensbereiche im Vorfeld bzw. im Zuge der weiteren Grundstücksentwicklung erforderlich. Hierdurch wird eine Gefährdung des Schutzguts ‚menschliche Gesundheit' sowie ein Austrag von Schadstoffen in das Grundwasser dauerhaft ausgeschlossen.

Des Weiteren liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes verbreitet ein durchschnittlich 1,0 m mächtiger Auffüllungshorizont vor, der abfallrechtlich den LAGA[5]-Klassen Z0 bis Z2 sowie der Deponieklasse I zu zuordnen ist. Der Auffüllungshorizont wird überwiegend durch PAK, der Boden im gesamten südlichen und südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche durch bahntypische Herbizide (insbesondere Ethidimuron) beeinträchtigt. Die Verunreinigungen mit Herbiziden sind nicht nur auf den Auffüllungshorizont begrenzt, sondern betreffen vor allem den darunter anstehenden Boden.

- Der oberflächennahe Bodenhorizont besteht zum überwiegenden Teil aus Auffüllungsmaterial (mittlere Mächtigkeit 0,90 m), das beinahe auf dem gesamten nicht versiegelten Teil der Untersuchungsfläche mit Herbiziden beeinträchtigt ist (Ausnahme: mittlerer Bereich der Gleisanlage, südöstlich des Güterschuppens).

---

3 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998)

4 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998); ECOS Umwelt Nord: Orientierende Untersuchung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: Februar 2002); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: Juli 2015); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung – Nachuntersuchung PSM als ergänzende Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: April 2016); M&P Ingenieursgesellschaft mbH: Ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. Güterbahnhofes Lübeck (Stand: 2016)

5 Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)

- Im Bodenhorizont von 1,00 bis 2,00 m unter Geländeoberkante ist nur noch selten Auffüllungsmaterial anzutreffen. Jedoch ist dieser Bodenhorizont im beinahe gesamten Gleisbereich und im Süden der Fläche mit Herbiziden verunreinigt.
- Der anstehende Boden unterhalb von 2,00 m Tiefe wurde ausschließlich im südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche auf die Herbizid-Konzentrationen untersucht. Im Bereich der Gleisanlagen ist weiterhin Ethidimuron nachweisbar.
- Im Bodenhorizont von 3,00 bis 4,00 m unter Geländeoberkante sind die Ergebnisse der Herbizid-Analyse ähnlich. Auch hier ist Ethidimuron das einzig nachweisbare Herbizid. Die Konzentrationen sind im Vergleich zum Tiefenabschnitt darüber (2,00 bis 3,00 m) geringer.

Bezüglich der Herbizide sind hinsichtlich einer Verwertung die vier Einbauklassen gemäß Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung anzusetzen (s. Sanierungsplan Teil 2). Bei Erdbaumaßnahmen ist bei einer Überschreitung des Eluat-Wertes von 2,6µg/l eine geordnete externe Entsorgung vorzusehen.

Auf den ehemaligen Bahnflächen wurden von der DB AG insgesamt elf Grundwassermessstellen hergestellt. In allen Grundwasserproben wurde PAK nachgewiesen, jedoch überwiegend in geringer Größenordnung. Nur in drei Proben aus dem Abstrom der Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller wurden relevante PAK-Gehalte oberhalb der LAWA-Geringfügigkeitsschwelle nachgewiesen. Die BTEX-Nachweise beschränkten sich darüber hinaus auf eine Messstelle. Die Schwermetall-Gehalte zeigten sich im Grundwasser mit Ausnahme eines Zink-Gehalts deutlich unterhalb der LAWA[6]-Geringfügigkeitsschwelle. Die festgestellten Grundwasserverunreinigungen durch PAK und BTEX konnten ursächlich den Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller vorgefundenen Bodenverunreinigungen zugeordnet werden. Sie wurden als schädliche Grundwasserveränderungen im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes eingestuft. In der Gesamtschau des untersuchten Bereichs zwischen den Kontaminationsverdachtsflächen konnten diese schädlichen Grundwasserveränderungen jedoch als lokal, kleinräumig und nicht erheblich bewertet werden. Es wurde keine Besorgnis einer Gefährdung der regionalen Grundwassersituation festgestellt.

Zudem zeigen Grundwasser- und Bodenuntersuchungen weitere Grundwasserverunreinigungen durch bahntypische Herbizide auf, die diffus im Plangebiet verteilt im Boden vorliegen. Sie wurden nicht nur im Bereich des Lokschuppens, sondern auch im Gebiet der südlich gelegenen Gleise eingetragen. Es ist davon auszugehen, dass auch auf den nördlich und nordwestlich (Gleisharfe) angrenzenden aktiven Gleisanlagen Verunreinigungen des Bodens durch Herbizide vorliegen und dadurch auch Einträge ins abstromige Grundwasser stattfinden.

Durch die Deutsche Bahn fand hinsichtlich der Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide (i.d.R. dem Wirkstoff Ethidimuron) ein 3-jähriges Grundwasser-Monitoring statt, um die Belastung des Grundwassers mit Ethidimuron und untergeordnet auch mit PAK und BTEX zu überwachen. Das dreijährige Monitoring wurde mit Vorlage eines Abschlussberichts im März 2020 abgeschlossen. Aktuell wird in Abstimmung mit der uBB über den Umgang mit der Ethidimuronverunreinigung im Grundwasser entschieden. Hierzu ist die Erstellung einer Sanierungsuntersuchung mit technischer und kostenmäßiger Darstellung der Sanierungsvarianten vorgesehen.

[6] Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA)

Bei den vorliegenden Verunreinigungen ist somit zwischen den vier Kontaminationsflächen, der flächenübergreifenden Beeinträchtigung durch bahntypische Herbizide sowie der hieraus ableitbaren Grundwasserbelastung zu unterscheiden. Was die vier Kontaminationsflächen betrifft, ist eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächlichen horizontalen und lateralen Grenzen dieser vier Kontaminationsflächen müssen daher durch einen altlastenerfahrenen Gutachter vor Ort festgelegt und der Sanierungserfolg analytisch nachgewiesen werden. Als weitere Grenzen gelten die im Sanierungsplan festgelegten Gebiete. Ziel der Sanierung ist im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit unter dem Aspekt der zukünftigen Nutzung der Fläche.

Darüber hinaus befinden sich außerhalb der im Sanierungsplan festgelegten Gebiete im Nordosten des Plangebietes weitere Altlastenverdachtsflächen. Notwendigkeit und Umfang einer Sanierung der Flächen sind bei einer baulichen Veränderung abzustimmen. Es ist jedoch ein Beibehalt einer Nutzung als Stellplatzanlage vorgesehen und durch die Festsetzung des Bebauungsplanes auch auf diese begrenzt (siehe Ziffer 5.2.1). Der Bereich wird daher gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB zunächst als Altlastenverdachtsfläche (b) gekennzeichnet.

2.2.6 Potentielle Kampfmittelbelastung

Gemäß einer aktuellen Stellungnahme (Stand: 03.05.2017) des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein (KRD SH) liegt derzeit kein Kampfmittelverdacht vor. Kampfmittel können dennoch nie gänzlich ausgeschlossen werden.

2.2.7 Baugrunduntersuchung / (Grund-)Wasser / Niederschlagswasser

Regionalgeologisch liegt das Untersuchungsgebiet innerhalb eines tertiären Hochgebiets. In der jüngeren Eiszeit bildete sich das von Endmoränenzügen im Norden, Westen und Süden umgebene „Lübecker Staubecken". In diesem Becken kamen die heute oberflächennah anstehenden Tone, Schluffe und Feinsande des Jungpleistozäns zur Ablagerung.

Im Zuge der Flächenrisiko-Untersuchung wurde folgendes, stark schematisiertes Standortprofil angetroffen:

- bis max. 3,00 m unter Geländeoberkante: künstliche Auffüllung Sand, teilweise kiesig, häufig unterschiedliche Anteile anthropogener Beimengungen (Schotter, Schlacke, Ziegel- und Betonreste),
- bis max. 4,00 m unter Geländeoberkante (Endteufe): Beckenschluff und glazifluviatile Sande lagenweise Mittel- bis Feinsand und/oder Schluff.

Im Plangebiet sind keine Gewässer vorhanden.

Der Hauptgrundwasserleiter wird durch sandige Ablagerungen des Tertiärs, Erosionsrinnen (z. B. Stockelsdorfer Rinne) und glaziale Sande unterhalb des Geschiebemergels aufgebaut. Der Grundwasserspiegel im Bereich der Untersuchungsfläche befindet sich auf einer Höhe von 5,70 m ü. NHN (August 2015) bzw. 6,20 m ü. NHN (Februar 2016). Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen ca. 2,00 und 3,50 m.

An der nördlichen Grenze zu den Flächen der DB Netz AG lag das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,70 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 0,50 m bis

1,50 m. Südlich der Untersuchungsfläche wurde das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,30 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 3,90 m angetroffen. Das Grundwasser fließt von Nordwesten nach Südosten.

Das Grundwasser steht relativ hoch an und eine Versickerung ist mit hohem Aufwand begrenzt möglich. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser ist grundsätzlich nur dort möglich, wo der Boden nicht schluffig ausgebildet ist. Versickerungsanlagen sind so zu gestalten, dass unbeeinträchtigtes Bodenmaterial durchströmt wird bzw. keine nachweislichen Beeinträchtigungen vorliegen, um eine intensivierte Auswaschung von Schadstoffen mit dem Sickerwasser in das Grundwasser zu vermeiden. Hierfür kann u.a. ein Austausch des Bodens im Bereich der Versickerungsanlagen stattfinden. Darüber hinaus sind die jeweils gültigen Normen und Regelwerke für die Planung und den Betrieb von Versickerungsanlagen zu berücksichtigen. Baumaßnahmen sowie Nachweise über die Einhaltung der geforderten Vorhaben sind entsprechend zu dokumentieren.

2.3 Archäologische Bodenfunde

Im Plangebiet können archäologisch bedeutsame Funde nicht ausgeschlossen werden. Es wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist rechtzeitig bis spätestens vier Wochen vor Baubeginn zu informieren.

2.4 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß DSchG SH geschützt.

2.5 Eigentumsverhältnisse

Es befinden sich sämtliche Flächen im Plangebiet in Privateigentum.

2.6 Bisheriges Planungsrecht

2.6.1 Fachplanungsrecht

Der Güterbahnhof unterlag bis 2011 vollständig dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i.V.m. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)). Aktuell sind Teilflächen noch nicht von ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung freigestellt. Zudem befinden sich im Plangebiet bahnbetrieblich notwendige unterirdische und ebenerdige Erschließungsanlagen, die auf Dauer nicht freigestellt werden. Die Flächen wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.

2.6.2 Flächen außerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne oder sonstiger Satzungen

<u>Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB</u>

Der Güterbahnhof war bis 2011 für Bahnzwecke gewidmet; d.h. dass die öffentlichen Verkehrsflächen dem Bahnbetrieb dienten und für diese Flächen ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt galt. Nach erfolgter Freistellung der Fläche von den Bahnzwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bis einschließlich Längshälfte der Verladestraße ist der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs planungsrechtlich dem

Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zu zuordnen. Maßgeblich für diese planungsrechtliche Beurteilung sind die großen Freiflächen der ehemaligen Gleisanlagen, weiterhin ist das Gebiet im Bereich der bestehenden Gebäude aufgrund des überwiegenden Leerstandes kaum durch Nutzungen geprägt.

2.6.3 Festsetzungen in rechtswirksamen Bebauungsplänen

Der vorliegende Bebauungsplan 03.50.00 überplant eine Teilfläche des Bebauungsplans 03.59.00 – Hansestraße / Märkische Straße. Der nördlich an den Wendehammer des Kimbernwegs angrenzende Streifen befindet sich in Privateigentum und ist als Allgemeines Wohngebiet und Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan 03.50.00 soll ein Teilbereich dieser Fläche als öffentliche Grünfläche festgesetzt werden, welche eine Wegeverbindung zwischen dem Kimbernweg und der geplanten öffentlichen Parkanlage sicherstellen soll. Die Dimensionierung des Wendehammers wird in diesem Kontext nicht berührt. Für die Anlage des Weges entfallen voraussichtlich zwei öffentliche Stellplätze am Ende des Wendehammers. Die Bäume und Sträucher, die derzeit in der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern verortet sind, sind mit der Anlage eines öffentlichen Fuß- und Radweges vereinbar und können voraussichtlich erhalten werden.

Mit Bekanntmachung des vorliegenden Bebauungsplanes 03.50.00 gemäß § 10 Abs. 3 BauGB treten die Festsetzungen des zuvor genannten Bebauungsplanes, soweit sie durch den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes überlagert werden, außer Kraft.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Landesentwicklungsplan (2010)

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes, in dem das Plangebiet liegt, dargestellt. „Die Oberzentren sind Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren von überregionaler und landesweiter Bedeutung. Sie versorgen die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren spezialisierten Bedarfs und bieten ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln.“[7]

Zudem wird folgender konkreter Grundsatz im LEP formuliert: „Um den Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte zu schützen, sollen Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt – auch aus dem Lübecker Umland – erhalten bleiben.“[8]

Im Norden und Osten des Plangebiets wird eine elektrifizierte zwei- oder mehrgleisige Bahnstrecke dargestellt. Weitere Darstellungen für das Plangebiet trifft der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 nicht.

Der Landesentwicklungsplan wird auf Basis der Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 derzeit fortgeschrieben, um neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage werden die fünf Regionalpläne neu aufgestellt. Hierbei ist anzumerken, dass im Jahr 2014 die fünf Planungsräume auf drei zusammengefasst worden

[7] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, S. 38
[8] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, S. 52

sind. Solange die Regionalpläne nicht beschlossen sind, gilt für das Plangebiet weiterhin der Regionalplan II in der Fassung von 2004.

Regionalplan (2004)

Der Regionalplan für den Planungsraum II (RP) berücksichtigt alle raumbedeutsamen Fachplanungen der Landesregierung, insbesondere die Aussagen der Gesamtfortschreibung des Landschaftsrahmenplans 2003. Der RP setzt den landesplanerischen Ordnungs- und Entwicklungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung im östlichen Teil Schleswig-Holsteins fest. Ferner konkretisiert der RP schwerpunktorientiert die im Landesraumordnungsplan (1998 – mittlerweile durch den o.g. Landesentwicklungsplan ersetzt) und die in § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sowie die im Landesentwicklungsgrundsätzegesetz (LEGG) (wurde 2014 aufgehoben) dargestellten landesplanerischen Grundsätze.

Der Regionalplan stellt Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck stellt für den überwiegenden Bereich des aufzustellenden Bebauungsplans entsprechend der bisherigen eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung Bahnanlagen dar.

Außerhalb des Geltungsbereiches, im Bereich der vorhandenen Bebauung entlang der Schützenstraße sind gemischte Bauflächen dargestellt. Für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs als auch für die gemischten Bauflächen wird die Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Bebauungsplanes werden Teilgebiete als Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. Die Darstellungen der 129. Flächennutzungsplanänderung geben diese Zielsetzungen vor. Diese stellen für den betreffenden Bereich Gemischte Bauflächen dar, sodass den Darstellungen der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Ebene des Bebauungsplanes entsprochen wird.

Maßstabsbedingt wird von einer parzellenscharfen Darstellung der kleinteiligen Teilbereiche der eingeschränkten Gewerbegebiete auf Ebene des Flächennutzungsplanes abgesehen. Diese gehen in der Darstellung Gemischter Bauflächen auf.

3.3 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Bei den ehemaligen Güterbahnhofsflächen handelt es sich um den Biotoptyp Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen (größtenteils versiegelt), während die Grundstücke der Schützenstraße als Siedlungsbiotope – Biotope der gemischten Bauflächen/Stadtgebiete dargestellt werden. Der Landschaftsplan stellt eine naturschutzrechtlich geschützte Allee entlang der Schützenstraße dar. Die Karte „Typen des oberflächennahen Wasserhaushalts“ stellt die nordwestlichen Flächen als Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies) und die südwestlichen Flächen als Stautyp (Tonmergel) dar, während die östlichen Flächen nicht untersucht wurden. In der Karte „Kulturhistorische Landschaftsbestandteile“ ist ein Flur- und Grenzstein im Bereich der Schützenstraße abgebildet. Diese mit Hoheits- und Eigentumszeichen versehenen Steine, die alte Grenzverläufe markieren, sind im ganzen Stadtgebiet von Lübeck verteilt aufzufinden.

Das im Jahr 2010 von der Bürgschaft beschlossene Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ sieht eine öffentliche Grünfläche und Wege auf Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Plangebiet), der Schützenstraße und den Verladehallen des Güterbahnhofs mit weiterer Fortführung östlich zur Bahntrasse bis hin zu Kanal-Trave in Genin vor. Diese linearen Grünverbindungen am Rande des Stadtteiles St. Lorenz Süd sind auch in der Karte „Konzept Grünzüge“ des Landschaftsplanes der Hansestadt Lübeck abgebildet.

3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das ISEK wurde im März 2010 von der Bürgerschaft als ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist. Im ISEK 2010 sind u.a. für den Stadtteil St. Lorenz-Süd folgende Handlungsempfehlungen aufgeführt, die für das Plangebiet relevant sein können:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bahnhofsumfeldes und Klärung der Bebauung,
- Familien und junge Menschen durch attraktive wohnungsnahe Grünräume an den Stadtteil binden,
- mehr Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche im öffentlichen Raum,
- Leerstand und städtebauliche Missstände (Brachflächen) beseitigen,
- Nachbarschaftsnetzwerke stärken,
- Wohnumfeld mit Aufenthaltsqualität versehen,
- innovative Ideen beim Neubau von Gebäuden und deren Ausstattung,
- Neunutzung aufgegebener Gleisflächen südlich des Hauptbahnhofes und des Güterbahnhofes für attraktives Wohnen entwickeln,
- Sanierung und Nutzung des Wasserturms auf dem Bahnflächengelände als „Leuchtturm“ für den Stadtteil.

3.5 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ ist das Plangebiet Güterbahnhof als Untersuchungsbereich für die Entwicklung von Wohnbauflächen mit erster Priorität dargestellt.

3.6 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2018

Das Wohnungsmarktkonzept der Hansestadt Lübeck (2013) stellt eine strategische Grundlage für die Wohnungsmarktentwicklung in der Hansestadt bis 2025 dar. Die Auswirkungen des demographischen Wandels und Veränderungen bei den Haushaltsstrukturen führen zu einer sich stetig ändernden Nachfrage nach Wohnraum. Der Wohnungsmarktbericht aktualisiert jährlich das Wohnungsmarktkonzept von 2013, dient als Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnungsbauentwicklung und zeigt die zur Verfügung stehenden Bauflächen auf.

Der aktuelle Wohnungsmarktbericht (2018) zeigt einen Bedarf von ca. 3.900 Wohneinheiten bis 2025 auf.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs werden im Wohnungsmarktbericht von 2018 als „in Bearbeitung“ dargestellt. Durch Schaffung von Planungsrecht auf diesen Flächen, kann in städtebaulich integrierter Lage zeitnah Wohnungsbau vorangetrieben werden, um dem Wohnraumbedarf zu begegnen.

3.7 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

„Das Zentrensystem bildet das Grundgerüst für die (Nah-) Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelsgütern in der Hansestadt Lübeck. Durch Ansiedlungen darf die Versorgungsfunktion eines anderen zentralen Versorgungsbereiches nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“

„Zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment soll zukünftig nur im Hauptzentrum Innenstadt (...) zugelassen werden. Bei der Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel ist die Innenstadt zu favorisieren. Ausnahmsweise kann zentrenrelevanter Einzelhandel in begrenztem Umfang auch in den Stadtteil- und Nahversorgungszentren zugelassen werden.

Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel soll zukünftig nur in den zentralen Versorgungsbereichen zugelassen werden.“

„Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel kann zur Sicherung eines dichten Nahversorgungsnetzes auch an sonstigen städtebaulich integrierten Standorten zugelassen werden (...). Voraussetzung ist, dass dadurch keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche oder die wohnortnahe Grundversorgung entstehen.“

„Bei Betrieben des Handwerks oder des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes können im begrenzten Umfang ausnahmsweise Verkaufsstätten für zentrenrelevante oder nahversorgungsrelevante Sortimente für Eigenproduktion als untergeordnete Nebenbetriebe zugelassen werden (sogenanntes Handwerkerprivileg).“

Die Einzelhandel- und Nahversorgung des Plangebietes wird über das Stadtteilzentrums St. Lorenz-Süd „Hansering“, das Nahversorgungszentrum „Moislinger Allee – Töpferweg“ und den Sonderstandort „Hauptbahnhof“ weitreichend sichergestellt.

Um dem Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck zu entsprechen, sind im Bebauungsplan Festsetzungen zum Umfang des zulässigen Einzelhandels (im Urbanen Gebiet nur Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche von max. 400 qm, ansonsten bis auf das sogenannte Handwerkerprivileg kein Einzelhandel im MU und WA zulässig) getroffen worden.

3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Die historische Lübecker Altstadt wurde 1987 mit dem Welterbetitel ausgezeichnet und in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war u.a. die markante Stadtsilhouette mit den prägenden Kirchtürmen. Ziel des Managementplans ist die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte.

Bei der Planung von Hochbauten sind die Sichtachsen und wesentlichen Blickbeziehungen zur Altstadt zu beachten. Vom Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes, den ein- und ausfahrenden Zügen und auch den Wohngebieten jenseits der Gleise besteht zum Teil eine Sichtachse auf die Türme Lübecks. Bei der Ausweisung von Baugebieten und der Planung von Bauvorhaben innerhalb der Sichtachsen ist somit darauf zu achten, dass der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht erheblich beeinträchtig wird. Sie sind daher auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe hin im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten. Hierfür wurde eine

Sichtachsenstudie[9] erarbeitet. Im Ergebnis zeigen sich keine Beeinträchtigungen der Fernsicht. Die bestehenden Verladehallen schränken die Sicht je nach Standort im Plangebiet bereits ein. Eine Beeinträchtigung durch die geplante Bebauung wird in der Nahsicht bzw. Einfahrtsituation mit dem Zug zum Hauptbahnhof Lübeck festgestellt, indem das aktuell bei Einfahrt kurz bestehende Sichtfenster auf die Altstadt durch die geplante Bebauung im Teilgebiet MU (1) verdeckt wird. Aufgrund der Nähe des Sichtpunkts zum Gebäude brächte eine Reduktion des Geschossigkeit jedoch keine nennenswerte Verbesserung.

Darüber hinaus ergeben sich durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sichtachsen.

3.9 Beabsichtigtes Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung

Um die baulichen Voraussetzungen der geplanten festen Fehmarnbeltquerung zu schaffen, ist zum einen geplant, den an das Plangebiet angrenzenden Schienenverkehr zu intensivieren, zum anderen ist durch die Deutsche Bahn AG für die Bauzeit im südwestlichen Teilbereich des ehemaligen Güterbahnhofes eine Fläche für eine Baustelleneinrichtung angefragt worden. In den Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG, der Hansestadt Lübeck und dem Grundstückseigentümer wurde eine temporäre Nutzung von Teilflächen für die Baustelleneinrichtung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ in Aussicht gestellt. Für die Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren jedoch noch nicht eingeleitet. Nach derzeitigem Verhandlungsstand wird die öffentliche Grünfläche - mit Ausnahme des im Besitz der DB befindlichen letzten Abschnittes – zunächst vollständig hergestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die DB wird diesen Zustand nach der temporären Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche wieder herstellen und den Anschluss an den Kimbernweg ermöglichen. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Die erforderliche Baustelleneinrichtungsfläche kann folgender Abbildung entnommen werden.

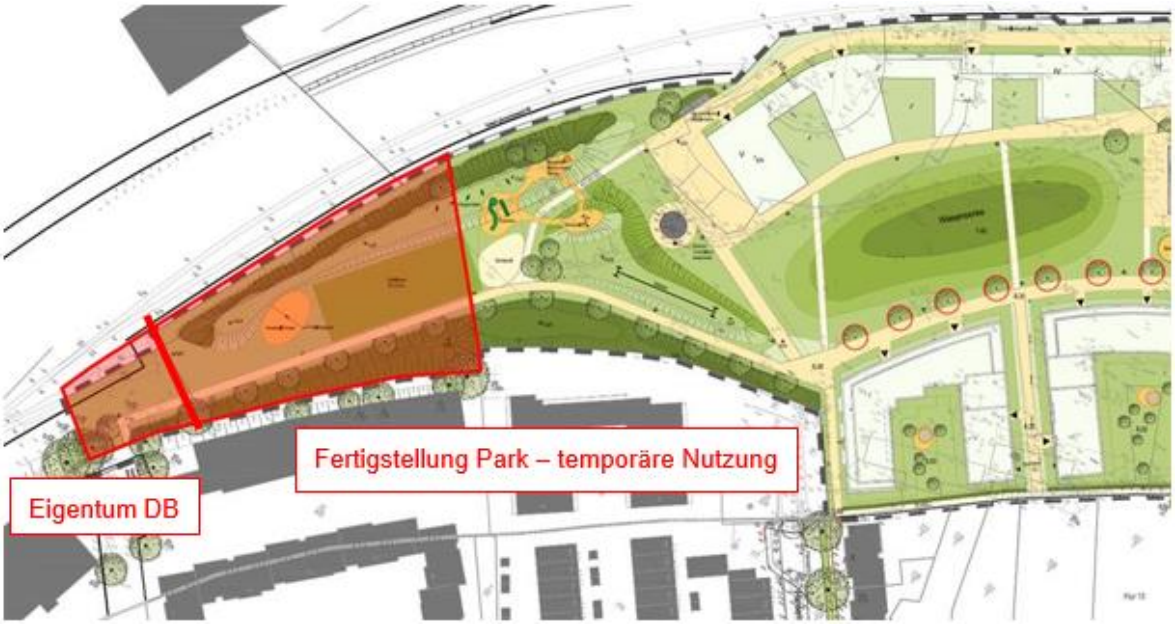


Abbildung 2: Baustelleneinrichtungsfläche für die Fehmarnbeltquerung (rote Umrandung)

9 TGP Landschaftsarchitekten: Untersuchung der Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe (Stand: August 2020)

4. Ziele und Zwecke der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof und der zugehörigen 129. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiedernutzbarmachung einer zentralen innerstädtischen Brachfläche durch die Errichtung von Wohngebäuden, einer öffentlichen Grünfläche im Sinne eines Stadtteilparks sowie für gemischte Nutzungen geschaffen werden.

Abbildung 3: Städtebaulicher Masterplan, Stand 24.09.2020

5. Inhalt der Planung

Wohnungsbau am Park

Das Konzept sieht die Errichtung von Mehrfamilienhäusern mit ca. 290 Wohnungen und überwiegend drei Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss und an der Parkaufweitung im Westen des Plangebietes vier Vollgeschosse plus Staffel vor, die eine wellenartige Raumkante zum geplanten Stadtpark ausbilden. Als nordöstlicher Ausläufer der geschwungenen Raumkante sind ca. 18 gereihte Stadthäuser mit zwei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss geplant. Im südwestlichen, rückwärtigen Grundstücksbereich setzt sich die Bebauung mit einer Höhe von zwei und drei Geschossen plus Staffelgeschoss fort. Im zentralen Bereich der Wohnbebauung sind rückwärtig weitere insgesamt ca. 20 Stadthäuser vorgesehen. Mindestens 30 % der Geschossfläche des Geschosswohnungsbaus der insgesamt voraussichtlich ca. 290 Wohneinheiten sind als öffentlich geförderte Wohnungen vorgesehen. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wohnungsgrößen entspricht dies etwa einer Anzahl von 87 Wohneinheiten im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau (1. Förderweg). Die Wohnbebauung soll zum Teil durch Tiefgaragenanlagen unterbaut werden, die an den Töpferweg anbinden, sodass die oberirdischen Freiflächen in diesem Bereich des Plangebietes von ruhendem Verkehr freigehalten werden. Für kommunale Fahrzeuge (z.B. Müll, Straßenreinigung, Grünpflege), die Ver- und Entsorgungsträger und Einsatzfahrzeuge ist eine Erschließung über einen begleitenden „Quartiersweg“ vorgesehen.

Kamm- bzw. Riegelgebäude zwischen ehemaliger Kantine und Wasserturm

Westlich der ehemaligen Kantine, parallel zu den Bahngleisen, soll ein vier- bis fünfgeschossiges Gebäude für Wohnformen mit Betreiberkonzept entstehen. Das aktuelle städtebauliche Konzept sieht eine Art Kamm- bzw. Riegelgebäude vor, wodurch sensible Räume und Nutzungen lärmabgewandt angeordnet werden können. Mögliche Nutzungen sind u.a. Studentenwohnungen, Appartementwohnen oder eine Pflegeeinrichtung. Gemäß dem aktuellen Konzept ist auf dem Grundstück die Errichtung eines sogenannten „Co-Living-Projektes“ angedacht. Insgesamt können hier ca. 200 bis 300 Einzimmerappartements entstehen.

Öffentliche Grünflächen

Zwischen den Wohnbauflächen und den zum Verbleib vorgesehenen Verladehallen wird ein öffentlicher Grünzug im Sinne einer Parkanlage mit aufgeweiteten Bereichen entwickelt. Die Grünfläche dient insbesondere den Bewohner:innen, Arbeitenden und Beherbergungsgästen des neuen Quartiers, steht aber als Stadtteilpark selbstverständlich allen Menschen – insbesondere auch den Bewohner:innen des Stadtteiles St. Lorenz Süd – für die Naherholung zur Verfügung.

Nachnutzungen der ehemaligen Güter- bzw. Verladehalle

Die Verladehalle soll als identifikationsbildendes Gebäude in Teilen erhalten werden. Vorgesehene Nutzungen sind eine Kindertagesstätte (inkl. Außenbereich in der teilweise geöffneten Halle) und nicht störendes Gewerbe. Durch diese Nutzungsmischung wird das Areal zu unterschiedlichen Tageszeiten belebt und soziale Einrichtungen in direkter Nähe zur Wohnnutzung geschaffen. Die ehemalige Kantine ist aufgrund starker Baufälligkeit zwischenzeitlich abgerissen worden und soll durch einen Neubau ersetzt werden.

Für die Herrichtung der Verladehalle sind umfangreiche Sanierungs- und Umbaumaßnahmen erforderlich, da der Gebäudebestand Schäden und Schadstoffbelastungen aufweist. So ist z.B. der komplette Austausch der hölzernen Dach- und Tragstruktur erforderlich. Es ist in diesem Sinne vorgesehen, dass Teile abgerissen und (teil-)rekonstruiert werden müssen.

Kopfbau

Am nordöstlichen Ende der bestehenden Verladehalle ist die Errichtung eines fünfgeschossigen Kopfbaus mit einem Staffelgeschoss vorgesehen, für den eine Hotelnutzung vorgesehen ist. Zur Sicherung einer städtebaulich verträglichen Höhenentwicklung ist das Staffelgeschoss auf höchsten25 % der Fläche des darunterliegenden Geschosses jedoch nicht mehr als 325 m² reduziert. Der geplante Kopfbau fungiert als städtebaulich überformter Auftakt zu den bestehenden eingeschossigen Verladehallen.

Parkplatzanlage / Gewerbegebiet

Gegenüber der Verladehalle in direkter Nähe zum Kopfbau im Teilgebiet GEe (3) ist eine maximal zweigeschossige Parkplatzanlage (Parkpalette) für den Stellplatzbedarf des Kopfbaus und/oder ggf. der gewerblichen Nutzungen möglich. Alternativ zu der derzeit favorisierten Parkplatzanlage (Parkpalette) soll zudem die Errichtung gewerblicher Nutzungen ermöglicht werden. Analog zur Gestaltung einer Parkpallette wäre daher die Entwicklung einer maximal II-geschossigen gewerblichen Nutzung möglich. Um ein verträgliches Nebeneinander gewerblicher und Wohnnutzungen zu gewährleisten wird das Spektrum der zulässigen Gewerbebetriebe eingeschränkt (siehe nachfolgendes Kapitel 5.1.2 b).

Wasserturm

Südwestlich des zuvor benannten „Kammgebäudes“ befindet sich der denkmalgeschützte ehemalige Wasserturm, welcher bewusst als Identifikationspunkt in das Konzept integriert wurde.

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	ca.	8,44 ha
davon:		
Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO	ca.	24.300 m²
Urbane Gebiete gemäß § 6a BauNVO	ca.	19.700 m²
Eingeschränkte Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO	ca.	4.530 m²
Öffentliche Grünflächen (inkl. Wege im Park)	ca.	25.840 m²
Öffentliche Verkehrsflächen (inkl. Planweg A)	ca.	9.950 m²
Versorgungsfläche	ca.	60 m²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete werden wie folgt gegliedert und festgesetzt:

a) Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO
(gegliedert in die Teilgebiete WA 1 bis WA 5):

Die in Kapitel 1.2 thematisierten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ haben als primäres Planungsziel Wohnungsbau und die Schaffung von öffentlichen Grünflächen identifiziert. Auch die städtischen Konzepte (s. Kapitel 3.4 und 3.5) sowie der aktuelle Wohnungsmarktbericht zeigen einerseits einen Wohnraumbedarf auf und stellen andererseits das Plangebiet als Entwicklungsfläche erster Priorität dar. Durch die Ausweisung als WA wird sichergestellt, dass die Wohnnutzung die Hauptnutzung dieser Flächen darstellt.

Die gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen sowie die als nicht störender Gewerbebetrieb ausnahmsweise zulässigen Ferienwohnungen gemäß § 13a BauNVO werden als mit dem angestrebten Gebietscharakter unvereinbare Nutzungen regelhaft ausgeschlossen, auch um sicherzustellen, dass an dieser für den Wohnungsbau prädestinierten Stelle möglichst viele (Dauer-)Wohnungen errichtet werden und später Wohnraum insbesondere auch durch Ferienwohnungen nicht zweckentfremdet wird. Ladestationen für E-Mobilität sind zulässig. Räume für freie Berufe im Sinne des § 13 BauNVO sind zulässig. Hintergrund dieses eingegrenzten Nutzungsspektrums ist die Umsetzung des städtebaulichen Ziels eines verkehrsberuhigten Wohnquartiers. Die gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen generieren nutzungsbedingt (Angestellten- und Kunden-) Verkehre, für die im Plangebiet und den benachbarten Straßen kein ausreichender Parkraum zur Verfügung steht. Darüber hinaus widersprechen die genannten Nutzungen dem eigentlichen Planungsziel, der Absicherung einer Wohnnutzung. Zudem haben die genannten Nutzungen andere Flächen-, Grundrissbedarfe und hochbaulichen Bedarfe und Anforderungen, die mit den Planungen nicht vereinbar sind. Deshalb sind sie an dieser Stelle städtebaulich nicht gewollt. Da Ladestationen für E-Mobilität untergeordnet und

dezentral in Flächen für den ruhenden Verkehr integriert werden können, aufgrund der längeren Ladedauer nur geringe Verkehre und somit Emissionen auslösen sowie zur Förderung der E-Mobilität sind E-Ladestationen weiterhin als Nebenanlage grundsätzlich zulässig. Tankstellen werden explizit aus dem Spektrum der zulässigen Nutzungen ausgeschlossen, da sie gegenüber E-Ladestationen eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung erzeugen und das Ortsbild deutlich entwerten.

Das Teilgebiet WA (1) des Allgemeinen Wohngebietes (entlang der Straße Am Güterbahnhof) dient privaten Erschließungszwecken der angrenzenden Flurstücke 240/10 und 1299/238, die nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplans sind. Deshalb werden Zuwegungen als ausreichendes Nutzungsspektrum für dieses Teilgebiet angesehen.

b) Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO
(gegliedert in die Teilgebiete MU 1 und MU 2):

Im Hinblick darauf, dass die Nutzungen des Kammgebäudes, der Verladehalle und des Kopfbaus noch nicht feststehen, wurde eine robuste Festsetzung gewählt, die viele Optionen zwischen Wohnen, Gewerbe, Kultur und sozialen Nutzungen ermöglicht. Der Bebauungsplan setzt entsprechend ein durch die Teilgebiete MU (1) und MU (2) gegliedertes Urbanes Gebiet (MU) nach § 6a BauNVO fest.

Die in der BauNVO 2017 neu eingeführte Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ (MU) orientiert sich hinsichtlich der Nutzungsstruktur stark an einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO, doch anders als im Mischgebiet, das für die Gleichwertigkeit und -gewichtung von Wohnen und gewerblicher Nutzung steht, ist im urbanen Gebiet keine Gleichwertigkeit der verschiedenen Nutzungen erforderlich, so lange beide Hauptnutzungen eine das Gebiet prägende Funktion haben. Gemäß § 6a BauNVO dienen Urbane Gebiete dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Dies ist hier der Fall, so dass durch die Ausweisung eine flexible Nutzungsmischung mit Wohnungen und gewerblichen Nutzungsanteilen ermöglicht wird, die den planerischen Zielen für das Quartier entspricht.

Der aktuelle städtebauliche Masterplan sieht derzeit Teilgebiet MU (1) konzeptionell einen Wohnschwerpunkt für Betreiberkonzepte wie Studentenwohnen, Appartementwohnen oder eine Pflegeeinrichtung sowie ergänzende gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossbereichen zur Parkanlage vor, während in der ehemaligen Verladehalle und dem anschließenden Kopfbau im Teilgebiet MU (2) vorwiegend Gewerbenutzungen sowie eine angestrebte Hotelnutzung verortet werden. Darüber hinaus sind im Teilgebiet MU (2) Wohnfolgenutzungen wie eine Kindertagesstätte geplant. Die bevorzugte Lage der Kindertagesstätte wird über die Festsetzung Nr. 1.10 gesichert. Weitere Details regelt der städtebauliche Vertrag. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass eventuelle Flächenüberhänge innerhalb der mit „EFGHE“ gekennzeichneten Fläche auch für andere Nutzungen, die nach der Art der baulichen Nutzung zulässig sind, zur Verfügung stehen, sofern für die Umsetzung der Kita nicht die gesamte Fläche in Anspruch genommen wird oder auf einer anderen Teilfläche innerhalb des Plangebietes eine Kita errichtet wurde. Diese Klarstellung wirkt der Entstehung unbeabsichtigter Leerstände entgegen. Neben dieser aktuell angedachten Nutzungsverteilung sind grundsätzlich alle aufgeführten Nutzungen frei innerhalb des Urbanen Gebietes umsetzbar.

<u>Ausschluss/Einschränkung von Nutzungen</u>

Um städtebauliche Spannungen bzw. eine Beeinträchtigung von den geplanten Wohnnutzungen zu vermeiden, wird das zulässige Nutzungsspektrum wie folgend

eingeschränkt. Innerhalb des Urbanen Gebietes (MU) sind folgende Arten von Nutzungen bzw. Arten von Betrieben und Anlagen unzulässig:

- Einzelhandelsbetriebe, hiervon ausgenommen Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche (VK) von max. 400 qm und einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment gemäß der Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck. Zudem können Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Gewerbegebetrieben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb einschließlich Reparatur und Serviceleistungen stehen. Die Verkaufsfläche (VK) für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Sortimentsliste des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Hansestadt Lübeck darf hierbei je Betrieb, der kein Nahversorgungsladen im Sinne des Satz 1 ist, höchstens 100 qm betragen.

- Tankstellen,

- Vergnügungsstätten, Spielhallen, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist,

- Ferienwohnungen.

Die Gründe sind nachfolgend erläutert:

Einzelhandelsbetriebe

Das Plangebiet befindet sich zunächst außerhalb eines durch das Einzelhandelskonzept der Hansestadt Lübeck definierten Versorgungsbereiches. Der Bedarf, der sich aus den geplanten Wohnnutzungen ergibt, wird als zu gering bewertet, als dass dieser einen Einzelhandelsbetrieb im Plangebiet begründen könnte. Das Gebiet ist ausreichend über die in der Nähe bestehenden Einzelhandelsbetriebe versorgt. Südwestlich des Plangebiets befindet sich im Bereich der Kreuzung Hansering/Dornestraße/Stettiner Straße ein Stadtteilzentrum.

Aufgrund der umgebenden Wohnnutzungen ist die ergänzende Entwicklung eines Grundangebotes für diesen Standort denkbar. Demgemäß sind im Plangebiet Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche von ca. 400 qm mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten zulässig. Diese Nahversorgungsläden verfügen nur über ein eingeschränktes Sortiment an Frischwaren und Non-Food Artikeln, sie bieten aber bereits ein, wenn auch nicht tiefes, so doch aber ein breites Angebot an nahversorgungsrelevanten Sortimenten an. Auch kleinere Nahversorgungsläden mit einer Verkaufsfläche von ca. 200 bis 400 qm bieten dieses Grundangebot eingeschränkt an. Das Angebot geht aber über die Angebotsstruktur beispielsweise eines Kiosks oder eines Backwarengeschäftes hinaus.

Bei Ansiedlung großflächigerer Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet bestünde die Gefahr von Leerständen bestehender Einzelhandelsflächen und einer Verödung des vorhandenen Stadtteilzentrums. Zudem geht mit Einzelhandelsbetrieben ein hoher Kundenverkehr einher, der dem städtebaulichen Ziel eines verkehrsberuhigten Quartiers widerspricht.

Zur Stärkung der geplanten gewerblichen Nutzungen sind zudem ergänzende, untergeordnete Verkaufsflächen zulässig. Die 100 qm Grenze sichert die Hauptfunktion des Betriebes als gewerblichen Betrieb, da mit dieser Größenordnung eine Unterordnung zu Fachgeschäften (in den zentralen Versorgungsbereichen) gewährleistet und somit noch keine städtebaulich relevante Größenordnung erreicht wird.

Tankstellen

Ebenfalls werden die sonst gemäß § 6a (3) BauNVO im Urbanen Gebiet ausnahmsweise zulässigen Tankstellen ausgeschlossen, da auch sie für die angrenzenden Wohnnutzungen eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung sowie Lichtimmissionen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden erzeugen und das Ortsbild deutlich entwerten würden. Analog zu den Ausführungen zum Allgemeinen Wohngebiet sind Ladestationen für E-Mobilität sind aus den zuvor genannten Gründen zulässig.

Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

Mit dem Ausschluss der gemäß § 6a (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten, hier insbesondere Spielhallen und Wettbüros, sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, soll eine Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Diese Betriebe erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten gewerblichen Nutzungen führen und den angestrebten Gebietscharakter eines lebendigen, gemischten Quartiers gefährden. Durch die genannten Betriebe könnte zudem eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung Kunden anzuwerben versuchen. Außerdem geht mit solchen Betrieben ein zusätzlicher Kraftfahrzeugs- und Publikumsverkehr einher, der dem städtebaulichen Ziel eines verkehrsberuhigten Quartiers -insbesondere in den Nachtstunden- entgegensteht. Die Ansiedlung würde unter den bereits zuvor erwähnten Aspekten insgesamt dem Ziel zuwiderlaufen, das Wohnen in St. Lorenz-Süd weiter zu stärken und Wohn- und Gewerbenutzung sowie Wohnfolgeeinrichtungen in einer verträglichen Nachbarschaft zu etablieren.

Ferienwohnungen

Die als nicht störender Gewerbebetrieb gemäß § 6a Abs. 2 Nr. 4 BauNVO in Verbindung mit § 13a BauNVO in Urbanen Gebieten zulässigen Ferienwohnungen werden als mit dem angestrebten Gebietscharakter unvereinbare Nutzungen regelhaft ausgeschlossen, um sicherzustellen, dass an dieser für den Wohnungsbau prädestinierten Stelle möglichst viele (Dauer-) Wohnungen errichtet werden und später Wohnraum insbesondere auch durch Ferienwohnungen nicht zweckentfremdet wird.

c) barrierefreie Wohnbebauung

Gemäß § 52 der Landesbauordnung müssen in Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten die Wohnungen mindestens eines Geschosses, oder in entsprechender Zahl in mehreren Geschossen, barrierefrei erreichbar und für die Benutzung mit einem Rollstuhl geeignet sein. Dies wird im weiteren Projektverlauf in den noch zu erstellenden Grundrissen für die Wohngebäude entsprechend berücksichtigt.

d) 30% geförderter Wohnungsbau im ersten Förderweg

Der erforderliche 30% Anteil an gefördertem Wohnungsbau bezogen auf die Geschossfläche im Geschosswohnungsbau wird durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert. Der Vertrag wird vor der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB geschlossen.

e) Eingeschränkte Gewerbegebiete (GEe) gemäß § 8 BauNVO:

Die Flächen nördlich der Verladestraße werden als eingeschränktes Gewerbegebiet, gegliedert in die Teilgebiete GEe (1) bis (3), festgesetzt. Damit sollen mit den geplanten Wohnnutzungen verträgliche ergänzende gewerbliche Nutzungen im Plangebiet untergebracht werden. Der aktuelle städtebauliche Masterplan sieht innerhalb des GEe (1) derzeit die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes, innerhalb des GE (3) ebenerdige Stellplatze oder eine II-geschossige Parkpalette vor. Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Einschränkungen zur Verträglichkeit mit der umgebenden Wohnnutzung sind selbstverständlich auch andere gewerbliche Nutzungen innerhalb dieser Teilgebiete GEe (1) und GEe (3) zulässig.

Das Teilgebiet 2 GEe (2) soll (wie auch im gegenwärtigen Bestand) weiterhin durch eine privatbewirtschaftete gewerbliche Stellplatzanlage genutzt werden.

Ausschluss/Einschränkung von Nutzungen

Um städtebauliche Spannungen bzw. eine Beeinträchtigung von den in den benachbarten Baugebieten geplanten Wohnnutzungen zu vermeiden, wird das Gewerbegebiet als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt und das zulässige Nutzungsspektrum wie folgend eingeschränkt. Die Beschränkung der Art der Betriebe und Anlagen sowie ihrer besonderen Bedürfnisse und Eigenschaften im eingeschränkten Gewerbegebiet erfolgt gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 Satz 2 BauNVO.

In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind folgende Arten von Nutzungen bzw. Arten von Betrieben und Anlagen unzulässig:

- eigenständigen Lagerplätze,
- Betriebe oder Anlagen mit Außenlagerung von Geräten, Schrottfahrzeugen, Schrott und sonstigen Stoffen aller Art,
- Speditions- und Logistikbetriebe,
- Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären,
- Einzelhandelsbetriebe,
- Tankstellen,
- Vergnügungsstätten,
- Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist,
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Zudem sind im eingeschränkten Gewerbegebiet solche Anlagen und Betriebe unzulässig, die hinsichtlich ihrer Lärm-, Luftschadstoff- und Geruchsimmissionen das Wohnen in den angrenzenden Gebieten wesentlich stören, wie z.B. regelhaft Lackierereien, Tischlereien, Brotfabriken, Fleischzerlegungsbetriebe, Räuchereien, Röstereien, kunststofferhitzende Betriebe oder in ihrer Wirkung vergleichbare Betriebe. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn im Genehmigungsverfahren eine immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit mit der Nachbarschaft nachgewiesen wird.

Die Gründe sind nachfolgend erläutert:

Eigenständige Lagerplätze sowie Speditions- und Logistikbetriebe und Betriebe oder Anlagen mit Außenlagerung von Geräten, Schrottfahrzeugen, Schrott und sonstigen Stoffen aller Art

Da eigenständige Lagerplätze, Speditions- und Logistikbetriebe sowie Betriebe oder Anlagen mit Außenlagerung von Geräten, Schrottfahrzeugen, Schrott und sonstigen Stoffen aller Art einen relativ hohen Anteil an Stellplatzanlagen, Betriebs- und Rangierflächen und Ladezonen

zwingend benötigen und der Betrieb für die angrenzende Wohnnutzung eine erhebliche Verkehrs- und damit Lärmbelastung erzeugt, werden die gemäß § 8 (2) BauNVO in einem Gewerbegebiet sonst zulässigen eigenständigen Lagerplätze, Speditions- und Logistikbetriebe sowie Betriebe oder Anlagen mit Außenlagerung von Geräten, Schrottfahrzeugen, Schrott und sonstigen Stoffen aller Art ausgeschlossen.

Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären

Die Seveso-III-Richtlinie fordert in Artikel 13 die Mitgliedstaaten auf, angemessene Abstände (Achtungsabstände) zu solchen Betrieben präventiv zu beachten und mit den Mitteln der Raum- und Flächenplanung zu steuern, in denen gefährliche Stoffe in bestimmten Mengen vorhanden sind (Betriebsbereiche nach Störfallverordnung). § 50 BImSchG setzt diese Forderung in deutsches Recht um. Im Rahmen von § 50 BImSchG ist dem Schutz vor den Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen in der Bauleitplanung präventiv Rechnung zu tragen. Auch in Gewerbegebieten ist eine Ansiedlung von Betrieben möglich, die der Störfallverordnung unterliegen. Aufgrund der gegebenen Abstände des Gewerbegebietes zu den schutzbedürftigen Nutzungen (insbesondere Wohngebiete, aber auch eine KiTa) werden Betriebe und Anlagen mit Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht für vertretbar gehalten. Im eingeschränkten Gewerbegebiet sind daher Anlagen ausgeschlossen, die einen Betriebsbereich i.S. von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären.

Einzelhandelsbetriebe

Das Einzelhandelskonzept der Hansestadt Lübeck sieht an dieser Stelle keine Versorgungsbereiche vor. Der Bedarf, der sich aus den geplanten Wohnnutzungen ergibt, wird als zu gering bewertet, als dass dieser einen Einzelhandelsbetrieb im Plangebiet begründen könnte. Das Gebiet ist ausreichend über die in der Nähe bestehenden Einzelhandelsbetriebe versorgt. Südwestlich des Plangebiets befindet sich im Bereich der Kreuzung Hansering/Dornestraße/Stettiner Straße ein Stadtteilzentrum. Der Einzelhandel soll an diesem Standort konzentriert bleiben. Bei Ansiedlung von typischen Einzelhandelsbetrieben im eingeschränkten Gewerbegebiet bestünde die Gefahr von Leerständen bestehender Einzelhandelsflächen und einer Verödung des vorhandenen Stadtteilzentrums. Zudem geht mit Einzelhandelsbetrieben ein hoher Kundenverkehr einher, der dem städtebaulichen Ziel eines verkehrsberuhigten Quartiers widerspricht.

Tankstellen

Ebenfalls werden die sonst gemäß § 8 (2) BauNVO im Gewerbegebiet zulässigen Tankstellen ausgeschlossen, da auch sie für die angrenzenden Wohnnutzungen eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung sowie Lichtimmissionen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden erzeugen und das Ortsbild deutlich entwerten würden. Ladestationen für E-Mobilität sind aus dem im vorigen Kapitel genannten Gründen zulässig.

Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist

Mit dem Ausschluss der gemäß § 8 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten, hier insbesondere Spielhallen und Wettbüros, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, soll eine gewerbegebietstypische Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Diese Betriebe erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass

sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten gewerblichen Nutzungen führen und den angestrebten Gebietscharakter eines lebendigen, gemischten Quartiers gefährden. Durch die genannten Betriebe könnte zudem eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung Kunden anzuwerben versuchen. Außerdem geht mit solchen Betrieben ein zusätzlicher Kraftfahrzeugs- und Publikumsverkehr einher, der dem städtebaulichen Ziel eines verkehrsberuhigten Quartiers -insbesondere in den Nachtstunden- entgegensteht. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten sowie Bordellen und bordellähnlichen Betrieben würde unter den bereits zuvor erwähnten Aspekten insgesamt dem Ziel zuwiderlaufen, das Wohnen in St. Lorenz-Süd weiter zu stärken, und Wohn- und Gewerbenutzung sowie Wohnfolgeeinrichtungen in einer verträglichen Nachbarschaft zu etablieren.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Darüber hinaus sind innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebietes die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und -leiter unzulässig. Von den angrenzenden Bahngleisen gehen Schienenverkehrslärmimmissionen aus, die eine Wohnnutzung Gewerbegebiet als nicht mit gesunden Wohnverhältnissen vereinbar erscheinen lassen (siehe Kapitel 5.6.1). Im Gegensatz zum Urbanen Gebiet weisen die Teilbereiche des eingeschränkten Gewerbegebietes nur eine sehr geringe Grundstückstiefe auf, so dass die Umsetzung eines entsprechenden Lärmschutzes nur schwer umsetzbar ist.

5.2.2 Überbaubare Grundstücksflächen und Maß der baulichen Nutzung

Zielsetzung für die Entwicklung im Plangebiet ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus urbane Strukturen und öffentliche Freiflächen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln.

Die angestrebte städtebauliche Struktur (siehe Städtebaulicher Masterplan) wird durch Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie zum Maß der baulichen Nutzung planungsrechtlich abgesichert.

a) Überbaubare Grundstücksfläche

Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts, der hieraus resultierenden teilbereichsbezogenen unterschiedlichen Bebauungsstruktur sowie zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden für die geplanten Neubauten im gesamten Plangebiet baukörperähnliche Festsetzungen mittels Baulinien und -grenzen in Kombination mit teilweise baukörperbezogenen, teilweise baugebietsbezogenen Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche (GR) und Geschossfläche (GF), zur Zahl der Vollgeschosse sowie Gebäude- (GH), Trauf- (TH) und Firsthöhen (FH) getroffen. Soweit eine Grundfläche oder eine Grundflächenzahl nicht festgesetzt ist, ergibt sich die zulässige Grundfläche aus der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche. Hinzu treten die Grundflächen von Balkonen, die die Baugrenzen überschreiten dürfen.

Teilgebiet WA (1) des allgemeinen Wohngebietes

Der schmale WA-Streifen wurde mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen, weil andernfalls eine unbeplante „Lücke“ zwischen der Erschließungsstraße und dem angrenzenden B-Plan für die Wohnbebauung an der Schützenstraße verbliebe.

Der Bereich dient privaten Erschließungszwecken der südlich angrenzenden Flurstücke (240/10 und 1299/238), die nicht innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans liegen. Da lediglich Zuwegungen in diesem Teilgebiet zugelassen werden, werden keine Festsetzungen bzgl. der überbaubaren Flächen durch Baugrenzen/-linien getroffen. Da zur Umsetzung der genannten Erschließungsfunktion von einer Versiegelung auszugehen ist, wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt.

Teilgebiete WA (2) bis (5) des allgemeinen Wohngebietes

Die wellenförmige Raumkante wird entsprechend des städtebaulichen Konzepts mit Baulinien festgesetzt. Die planungsrechtliche Sicherung der geschwungenen Raumkante ermöglicht die Kontrastbildung zur über 400 m langen geradlinigen Güter- bzw. Verladehalle und begünstigt die Realisierung von dynamischen Freiräumen im nördlich an die Wohnbebauung angrenzenden Park. Die geradlinige Fortführung der Erschließungsstraße Töpferweg bzw. die Ausbildung einer parallelen Bebauung ermöglicht den Anwohnern eine Blickbeziehung auf den Park aus dem öffentlichen Straßenraum heraus und ist somit der Orientierung dienlich. Die lange Zeit verfolgte Verlängerung des Hanserings kann nicht festgesetzt und gebaut werden, da die Verhandlungen mit den Privateigentümern gescheitert sind.

Durch die baukörperähnliche Festsetzung der Baugrenzen ist es möglich, dass durch den städtebaulichen Entwurf induzierte Bild planungsrechtlich zu sichern, städtebaulich sinnvolle Größen der Blockinnenbereiche festzulegen und diese von einer Bebauung oberhalb der Geländeoberfläche freizuhalten. Im Zusammenwirken mit der rückwärtigen Grundstücksbebauung werden kleinere, private Blockinnenbereiche in einem die Teilbereiche WA (2) und (3) umfassenden Block herausgebildet, die einerseits lärmabgewandte Fassaden sowie andererseits maßstäbliche und nutzerfreundliche Freiräume ermöglichen. Diese Blockbebauung setzt sich im Teilbereich WA (4) fort, indem auch hier ein abgeschirmter Bereich gebildet wird, der Raum für eine rückwärtige, kleinmaßstäblichere Bebauung lässt. Innerhalb des Teilgebietes WA (5) findet diese Raumkante eine Fortsetzung durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen und baukörperähnlichen Festsetzungen. Aufgrund des in diesem Bereich schmaleren Zuschnitts des Plangebietes und zugunsten der geplanten öffentlichen Grünfläche, schließt im Teilbereich WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes rückwärtig keine weitere Bebauung an.

Die Öffnungen in der geschwungenen Raumkante werden so schmal wie städtebaulich vertretbar ausgeführt, um die wellenförmige Linienführung im Städtebau ablesen zu können sowie den Eintrag von Verkehrsimmissionen möglichst gering zu halten. Die größte Lücke bildet sich zwischen den Gebäuden beidseitig des verlängerten Töpferwegs. Damit auch an dieser Stelle die geschwungene Raumkante ablesbar bleibt, greift die Neubebauung nicht die bestehende, weite Bauflucht des Töpferwegs auf, sondern bildet eine neue parallele Raumkante an dieser Straße aus. Mit dieser Ausnahme verschmälern sich die Öffnungen von ca. 12 m Breite im Südwesten auf ca. 7,5 m Breite im Nordosten im Zusammenspiel mit der Verringerung der Geschossigkeiten.

Innerhalb der Teilgebiete WA (2) bis (5) werden Bautiefen zwischen 13,5 und 14,5 m ermöglicht. Für die zweigeschossige Bebauung (zzgl. Staffelgeschoss) wird eine Bautiefe von 13,5 m sowie für den drei- bis viergeschossigen Geschosswohnungsbau eine Tiefe von 14,0 m bzw. 14,5 m an den zum Planweg A orientierten Baukörpern gewählt.

Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes

Im Teilgebiet MU (1) bilden Baugrenzen und -linien eine überbaubare Grundstücksfläche, welche im Nordosten parallel zu den Gleisanlagen verläuft, im Südwesten aber einknickt, um sich einerseits dem Grundstückszuschnitt anzupassen und andererseits dem

denkmalgeschützten Wasserturm gegenüber eine klare Raumkante auszubilden und diesen zu betonen. Durch diesen Zuschnitt werden zudem die angrenzenden südöstlichen Freiflächen vor Bahnlärm geschützt und somit die Aufenthaltsqualität gesteigert. Die Festsetzung der Baulinie zu den Bahnflächen begründet sich zur parallelen Festsetzung einer Geschossfläche und einer bedingten Gebäudehöhenfestsetzung, die im Zusammenwirken eine Flexibilität im Hochbau ermöglichen. Die Baulinie stellt sicher, dass das Gebäude möglichst weit im Norden realisiert wird, um im Falle der Realisierung einer schmalen Riegelbebauung im Zusammenwirken mit der öffentlichen Grünfläche eine möglichst große Freifläche zu generieren und einen durchgängigen baulichen Lärmschutz für die Grünfläche sowie die südöstliche anschließende geplante und bestehende Wohnbebauung sicherzustellen.

Die Bautiefe beträgt zwischen 15,0 m im Nordosten und knapp 29,0 m am Wasserturm. Diese Bautiefe eignet sich für eine flexible Grundrissgestaltung für Wohnen, sonstige nicht störende Nutzungen und freie Berufe. So ist beispielsweise Appartementwohnen innerhalb des überbaubaren Bereichs realisierbar, wenn ein sogenanntes „Kammgebäude“ umgesetzt wird. Durch die Ausbildung einer lärmschützenden Fassade zu den Gleisen und baulichen Maßnahmen an den senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden sowie den nach Süden geöffneten Höfen können bzgl. Lärm und Belichtung gesunde Wohnverhältnisse hergestellt werden.

Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Für die ehemalige Verladehalle entlang der Verladestraßen sowie die ehemalige Kantine im Südwesten werden baukörperbezogen Baugrenzen festgesetzt und somit die bestehende städtebauliche Kubatur planungsrechtlich gesichert. Zwei Gehrechte ermöglichen der Allgemeinheit die Querung der Verladehalle. Dies ist einerseits hinsichtlich der Umsetzung eines verkehrsarmen Quartiers mit den zugehörigen Besucherparkplätzen nördlich der Verladestraße notwendig und andererseits im Sinne einer ‚Stadt der kurzen Wege’ erwünscht. Ergänzend und angrenzend an die Verladehalle wird im Nordosten eine überbaubare Fläche als Baukörperfestsetzung entsprechend des städtebaulichen Konzeptes zur Herausbildung eines Kopfbaus als Quartierseingang festgesetzt.

Die Bautiefen betragen für die Verladehallen 17,0 m, für das Baufeld der ehemaligen Kantine 20,0 m sowie für den Kopfbau 21,5m. Diese Bautiefen eignen sich neben einer beabsichtigten gewerblichen Nutzung für zahlreiche ergänzende Nutzungsmöglichkeiten, wie beispielsweise Stellplätze, die Unterbringung einer Kindertagesstätte sowie die Umsetzung eines Beherbergungsbetriebes.

Teilgebiet 1 des eingeschränkten Gewerbegebietes (GEe (1))

Die überbaubare Grundfläche im Teilgebiet GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes erfolgt entsprechend der erforderlichen Maße zur Realisierung eines Blockheizkraftwerkes. Alternativ zu der derzeit favorisierten Planung eines Blockheizkraftwerkes soll zudem die Errichtung gewerblicher Nutzungen ermöglicht werden. Entsprechend ist daher die Entwicklung einer maximal II-geschossigen gewerblichen Nutzung möglich.

Teilgebiete 2 des eingeschränkten Gewerbegebietes (GEe (2))

Innerhalb des GEe (2) besteht bereits langjährig eine gewerbliche Stellplatzanlage vornehmlich für Bahnpendler. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes soll diese Nutzung langfristig gesichert werden. Hochbauliche Anlage sind daher nicht geplant, so dass in diesem Bereich keine Festsetzung bzgl. der überbaubaren Flächen im Sinne von Baugrenzen oder Baulinien erfolgt. Gleichwohl ist durch die genannte Stellplatzanlage weiterhin von einer Versiegelung auszugehen, so dass eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8

festgesetzt wird. Aus städtebaulichen Gründen wäre in diesem Bereich die Fortsetzung des öffentlichen Grünzugs wünschenswert. Aus eigentumsrechtlichen Gründen ist dies nicht umsetzbar, so dass es beim Bestand als Parkplatz bleibt.

Teilgebiet 3 des eingeschränkten Gewerbegebietes (GEe (3))

Gegenüber der Verladehalle in direkter Nähe zum Hotel ist eine maximal zweigeschossige Parkplatzanlage (Parkpalette) für den Stellplatzbedarf des Hotels und ggf. der gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Alternativ zu der derzeit favorisierten Parkplatzanlage (Parkpalette) soll zudem die Errichtung gewerblicher Nutzungen ermöglicht werden. Analog zur Gestaltung einer Parkpallette wäre daher die Entwicklung einer maximal II-geschossigen gewerblichen Nutzung möglich. Zur Sicherung einer flexiblen und praktikablen Umsetzung der Planung auf dem schmalen, vielwinkligen Grundstück umfassen die festgesetzten Baugrenzen das gesamte Grundstück.

Abweichung von den Baulinien

Zur Sicherung der klaren und prägenden städtebaulichen Struktur werden im Bebauungsplan wichtige raumbildende Kanten als Baulinien festgesetzt. Eine Überschreitung dieser Baulinien - auch zugunsten von untergeordneten Gebäudeteilen, Balkonen oder Terrassen - ist grundsätzlich ausgeschlossen. Ausnahmsweise können Überschreitungen für bis zu 1,5 m tiefe Vordächer an den Hauszugängen zugelassen werden, so dass vor Witterung geschützte Eingangsbereiche geschaffen werden können. Die Überschreitung durch Vordächer an den Hauszugängen ist hinsichtlich des städtebaulichen Bildes unkritisch, da diese zum einen aufgrund einer beschränkten Anzahl an Hauseingängen quantitativ begrenzt und zum anderen aufgrund ihrer Dimensionen nicht raumwirksam sind.

Der Bebauungsplan trifft zudem Regelungen zum Zurücktreten der Bebauung von den festgesetzten Baulinien. Um Spielräume bei der im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren zu konkretisierenden Hochbauplanung einzuräumen, ist ein Zurücktreten von den festgesetzten Baulinien durch bautechnisch erforderliche Anpassungen/Segmentierung mit einer Abweichung von bis zu 0,5 m zulässig. Die grundlegenden Regelungen des § 23 Abs. 2 BauNVO sind hiervon unbenommen.

Für das Teilgebiet WA (2) und den IV geschossigen Bereich des Teilgebietes WA (3) wird ferner geregelt, dass die Außenwände des obersten zulässigen Geschosses mindestens 2,0 m hinter die jeweilige Baulinie zurücktreten müssen. An den übrigen Baulinien dürfen die Außenwände des obersten zulässigen Geschosses zurücktreten. Damit stellt der Bebauungsplan sicher, dass das oberste Geschoss im WA (2) und dem anschließenden Teilbereich des WA (3), wie im städtebaulichen Konzept vorgesehen und für die Höhenentwicklung im Allgemeinen Wohngebiet prägend, zwingend als Staffelgeschoss vom Park abrückt. In den restlichen Bereichen des Allgemeinen Wohngebietes und des Urbanen Gebietes wird dieses Zurücktreten von der Baulinie planungsrechtlich ermöglicht, jedoch nicht als zwingend festgesetzt.

Darüber hinaus dürfen Loggien hinter Baulinien zurücktreten, sofern der auf die Loggienöffnungen entfallende Anteil 30 % der jeweiligen Gesamtfassadenfläche nicht überschreitet. Die Errichtung von Loggien ist an diesen Fassaden planerisch gewünscht, da die Wohnqualität maßgeblich durch die Möglichkeit zur Schaffung von wohnungsbezogenen Freiflächen mitbestimmt wird, die Errichtung von Balkonen und Terrassen aufgrund der Beeinträchtigung klarer Raumkanten und des städtebaulichen Bildes jedoch unzulässig ist. Loggien haben gegenüber Balkonen generell weniger Auswirkungen auf die hochbauliche Raumwirkung, da sie in den Gebäudekörper hineinragen und nicht vor die Fassade hervortreten. Zusätzlich werden nachteilige Auswirkungen auf das städtebauliche Bild und die

mit der Festsetzung der Baulinie beabsichtigte klare Raumkante vermieden, indem die Loggienöffnungen maximal 30 % der jeweiligen Gesamtfassadenfläche beanspruchen dürfen. Wenngleich Terrassen eine andere Raumwirkung als Balkone haben, ist eine Überschreitung der Baulinie für diese städtebaulich nicht zielführend. Die klare und prägende wellenförmige Raumkante in Abgrenzung zwischen der hochbaulichen Wohnnutzung und der öffentlichen Parkanlage würde durch die Anordnung wohnungsbezogener Terrassen aufgebrochen. Nicht zuletzt werden solche privaten Bereiche zumeist durch die Bewohner und deren Bedürfnis auf Privatsphäre (nachträglich) durch Zäune oder andere Sichtschutzelemente eingehaust.

Überschreitung der Baugrenzen

Für die gestalterische und stadträumliche Qualität des gesamten Quartiers ist neben einer hochwertigen Gestaltung der Einzelbaukörper und einer ansprechenden Freiraumgestaltung insbesondere auch das Zusammenspiel zwischen den Gebäuden und dem öffentlich wahrnehmbaren Raum von Relevanz. Die Übergangsbereiche zwischen Räumen privater und öffentlicher Nutzbarkeit werden maßgeblich durch Balkone, Loggien und Terrassen geprägt. Diese Bauteile bieten einerseits Chancen für eine gegliederte, offene Fassadengestaltung, welche den öffentlich wahrnehmbaren Raum positiv beeinflusst. Auch die Nutzung von Balkonen, Loggien und Terrassen kann maßgeblich zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Anderseits können durch Balkone, Loggien und Terrassen je nach Position am Gebäude und ihrer Lage im Verhältnis zum öffentlichen Raum auch zu ungestalteten Restzonen und einer optischen Abschottung führen. Des Weiteren sind diese Bauteile immer dort kritisch, wo sie zu einer gestalterischen bzw. optischen Einengung öffentlicher Räume führen. Dies gilt insbesondere für Balkone, die vor die Fassade hervortreten und damit deutlich stärker prägend für das Ortsbild sind als Loggien, die in den Gebäudekörper hineinragen.

Es soll daher zum einen die der Errichtung von Balkonen und Terrassen zugelassen werden, gleichzeitig aber aus stadtgestalterischen Gründen das Maß dieser beschränkt werden.

Grundsätzlich müssen alle baulichen Anlagen einschließlich Balkone und Terrassen innerhalb der festgesetzten Baugrenzen liegen. Um im Plangebiet angesichts der überwiegend baukörperähnlichen Festsetzungen die Schaffung von Balkonen und Terrassen in angemessener Größe zu ermöglichen, diese gleichzeitig jedoch nicht über eine präzise Baukörperfestsetzung sichern zu müssen, damit Spielräume für ihre genaue Anordnung bleiben, lässt der Bebauungsplan entsprechende Überschreitungen der Baugrenzen für Balkone und Terrassen zu.

Das jeweilige Maß der Überschreitung der Baugrenze für Balkone entspricht dem abgestimmten städtebaulichen Konzept. Die festgesetzten Höchstmaße der Überschreitung der Baugrenze zu Gunsten von Balkonen und Terrassen stellen sicher, dass diese als untergeordnete Anbauten bzw. Bauteile wahrgenommen werden und das Verhältnis zwischen Wohngebäude und Balkon in den Proportionen angemessen ist. Stadtbildstörende Wirkungen durch Balkone werden so vermieden.

Im MU (2) ist außerdem eine Überschreitung der Baugrenzen zu Gunsten von Verladerampen, Treppen und sonstigen Erschließungsanlagen um bis zu 2,0 m zulässig. Darüber hinaus dürfen die nordwestlichen Baugrenzen in diesem um bis zu 3,8 m in nördlicher Richtung zur Verladestraße sowie um bis zu 3,1 m durch Vordächer in südlicher Richtung überschritten werden. Durch diese Festsetzung wird der Bestand planungsrechtlich gesichert, das Ortsbild des ehemaligen Güterbahnhofs erhalten und eine sinnvolle ergänzende Nutzung ermöglicht.

b) Maß der baulichen Nutzung

Grundfläche und Geschossfläche

Um das städtebauliche Konzept mit seinen abgebildeten Bauvolumen verträglich zu steuern und dementsprechend als Höchstmaß zu begrenzen, werden teilweise ergänzend zur zumeist baukörperähnlich festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche (siehe voriges Kapitel) baukörper- bzw. baufeldbezogene Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche (GR) und zur Geschossfläche (GF) getroffen. Die Festsetzungen der Grundfläche bzw. Geschossfläche sind absolute Bestimmungsgrößen und werden je Teilgebiet festgesetzt, um eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Ausgestaltung der jeweiligen Baukörper zu wahren.

Bei der Ermittlung der Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen gemäß § 20 Abs. 3 S. 2 BauNVO in oberirdischen Nicht-Vollgeschossen mitzurechnen. Somit finden auch die zumeist möglichen Staffelgeschosse Berücksichtigung und können bereits mit dieser Geschossflächenfestsetzung nachvollzogen werden.

Die festgesetzten Grund- und Geschossflächen können innerhalb der Grenzen, welche durch die übrigen Festsetzungen des Bebauungsplans – insbesondere zu Baulinien, Baugrenzen und Geschossigkeiten – gesetzt werden, frei auf die einzelnen Baukörper eines Baublocks verteilt werden. Im Falle von Realteilungen gilt dies für die einzelnen Grundstücke.

Nach § 19 Absatz 4 Satz 2 BauNVO darf die GRZ durch die in § 19 Absatz 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen um bis zu 50 vom Hundert überschritten werden. Zu den bezeichneten Anlagen zählen Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird. Die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO generell mögliche Überschreitung der zulässigen Grundfläche um bis zu 50 vom Hundert (sogenannte „GRZ 2“) durch Stellplätze und Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sowie durch Gebäudeteile unterhalb der Geländeoberfläche reicht nicht aus, um die im Plangebiet im städtebaulichen Konzept verfolgte Entwicklung von Tiefgaragen sowie sonstige benötigte Nebenanlagen realisieren zu können. Auf Grundlage des § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO lässt der Bebauungsplan daher eine Überschreitung dieser Obergrenzen zu. Zudem überschreiten die im Bebauungsplan festgesetzten Geschossflächen teilweise die in § 17 BauNVO definierten Obergrenzen.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO i.V.m. § 19 Abs. 4 BauNVO können die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Maßnahmen ausgeglichen wird durch die sichergestellt wird, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Dies wird untenstehend eingehend erläutert.

<u>Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO</u>

Um auch in den Teilgebieten des Allgemeinen Wohngebietes private Freiräume zu ermöglichen, welche nicht zu Lasten der zulässigen Grundfläche gehen, sind Überschreitungen der festgesetzten Grundflächen um 30 vom Hundert zu Gunsten von Terrassen und Balkonen in diesem zulässig. Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes wird somit die Anlage von Terrassen und Balkonen im Allgemeinen Wohngebiet begünstigt, gleichzeitig wird jedoch sichergestellt, dass die festgesetzten Grundflächen durch die städtebaulich prägenden (hochbaulichen) Gebäudeteile eingehalten und lediglich für untergeordnete Bauteile überschritten werden dürfen.

Die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO generell mögliche Überschreitung der zulässigen Grundfläche um 50 vom Hundert durch Stellplätze und Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO reicht in den Baugebieten teils nicht aus, um insbesondere die notwendigen Stellplätze und Tiefgaragen, aber auch Nebenanlagen realisieren zu können.

Gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO können in Bebauungsplänen diesbezüglich abweichende Festsetzungen getroffen werden. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele sind daher Überschreitungen der zulässigen bzw. festgesetzten Grundflächen zu Gunsten der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen zulässig.

Demnach sind Überschreitungen der zulässigen bzw. festgesetzten Grundflächen durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Anlagen

- im Allgemeinen Wohngebiet im Teilgebiet WA (5) bis zu einer GRZ von 0,8 und in den Teilgebieten WA (2) bis (4) bis zu einer GRZ von 1,0,
- im urbanen Gebiet im Teilgebiet MU (1) bis zu einer GRZ von 0,9 und im Teilgebiet MU (2) bis zu einer GRZ von 1,0 als auch
- im eingeschränkten Gewerbegebiet in den Teilgebieten GEe (1) und GEe (2) bis zu einer GRZ von 0,9 sowie im Teilgebiet GEe (3) bis zu einer GRZ von 1,0 zugelassen.

In den hier genannten Teilgebieten des urbanen Gebiets darf die Grundfläche zudem durch die Grundfläche von Vorbauten wie Rampen oder Dachüberständen entsprechend überschritten werden.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden folgende Grundflächenzahlen für Hauptbaukörper (GRZ 1), Grundflächenzahlen für alle überbauten und unterbauten Flächen (GRZ 2) sowie Geschossflächenzahlen (GFZ) rechnerisch erreicht:

	Dichteobergrenze GRZ § 17 BauNVO	Durch zulässige Grundfläche bzw. überbaubare Grundstücksfläche festgesetzte GRZ 1	Ermöglichte Überschreitung der GRZ 1	Mögliche Überschreitung für Nebenanlagen § 19 (4) BauNVO	Festgesetzte Überschreitung für Nebenanlagen (GRZ 2)	Ermöglichte Überschreitung der GRZ 2	Dichteobergrenze GFZ § 17 BauNVO	Durch zulässige Geschossfläche festgesetzte GFZ	Ermöglichte Überschreitung
WA (2)	0,4	0,46	0,06	0,6	1,0	0,4	1,2	2,0	0,8
WA (3)	0,4	0,41	0,01	0,6	1,0	0,4	1,2	1,5	0,3
WA (4)	0,4	0,41	0,01	0,6	1,0	0,4	1,2	1,42	0,23
WA (5)	0,4	0,38	-	0,6	0,8	0,2	1,2	1,0	-
MU (1)	0,8	0,45	-	0,8	0,9	0,1	3,0	1,58	-
MU (2)	0,8	0,66	-	0,8	1,0	0,2	3,0	1,24	-
GEe (1)	0,8	0,51	-	0,8	0,9	0,1	2,4	1,02	-
GEe (2)	0,8	0,8	-	0,8	0,9	0,1	2,4	-	-
GEe (3)	0,8	0,94	0,14	0,8	1,0	0,2	2,4	-	-

Die Übersicht zeigt, dass im Teilbereich WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes sowie in beiden Teilbereichen MU (1) und MU (2) des Urbanen Gebietes die Dichteobergrenzen des § 17 BauNVO für die GRZ 1 und GFZ vollumfänglich eingehalten werden.

In den Teilbereichen WA (2), WA (3) und WA (4) des Allgemeinen Wohngebietes werden die Dichteobergrenzen des § 17 BauNVO mit einer rechnerisch ermittelten GRZ 1 von 0,41 bis 0,46 bis zu einem Maß von 0,01 bis 0,06 überschritten. In Bezug auf die GFZ werden für die

Teilbereiche durch die Festsetzung der Geschossfläche im Bebauungsplan Überschreitungen der Dichteobergrenze nach § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete von 1,2 um 0,23 bis zu 0,8 ermöglicht.

Diese Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO sind gemäß Abs. 2 zulässig, wenn städtebauliche Gründe vorliegen und die Überschreitung durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die mit den Festsetzungen ermöglichten Überschreitungen werden als erforderlich und angemessen angesehen, um die städtebaulich gewünschte Nachverdichtung sowie Neuentwicklung der brachgefallenen Flächen zu ermöglichen.

Städtebauliche Gründe im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO, die eine höhere GRZ sowie höhere GFZ erforderlich machen, ergeben sich aus folgenden planerischen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen:

- Die vergleichsweise hohe bauliche Dichte ist Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot, das den Wohnungsmarkt im Umfeld qualitativ und quantitativ ergänzen kann. Damit reagiert der Bebauungsplan auf den wachsenden Wohnraumbedarf in Lübeck, in dem er zur Schaffung des dringend benötigten zusätzlichen innerstädtischen Wohnraums wirksam beiträgt.

- Die Regelobergrenzen der GRZ in einzelnen Baugebieten werden nur moderat und teilweise ausschließlich zur Sicherung der privaten Freiräume in Form von Terrassen und Balkonen überschritten. Die Errichtung von wohnungsbezogenen Freiflächen ist ausdrücklich gewünscht, da diese zum einen maßgeblich die Wohnqualität bestimmen und zum anderen durch die Gliederung und offenere Gestaltung von Fassaden sowie durch die Nutzung zur gestalterischen und stadträumlichen Qualität des gesamten Quartiers beitragen.

- Die Überschreitung der GRZ-Dichteobergrenzen im Allgemeinen Wohngebiet resultiert im Wesentlichen aus der Unterbauung des Baugebietes durch Tiefgaragen. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage ermöglicht eine städtebaulich vorteilhafte Unterbringung der für das Vorhaben erforderlichen Stellplätze. Eine Unterbringung der für die Nutzungen im Allgemeinen Wohngebiet erforderlichen Stellplätze im Freiraum hätte eine großflächige Versiegelung sowie entsprechende negative Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Freiraumqualität zur Folge, die durch die Bereitstellung von Stellplätzen in der Tiefgarage vermieden werden sollen.

- Sie ist im Allgemeinen Wohngebiet in den Teilgebieten WA (2) bis (4) außerdem erforderlich, da zur Erschließung der Gebäude sowie zur Umsetzung der Gehrechte neben den öffentlichen Verkehrsflächen weitere private Erschließungsflächen notwendig sind. Diese privaten, aber öffentlich zugänglichen Erschließungsflächen und Wege sind städtebaulich gewünscht, um vielfältige Wegebeziehungen respektive kurze Wege sowohl für die Bewohner als auch für die Öffentlichkeit im Plangebiet sowie eine Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen zu ermöglichen.

- Sie ist außerdem in den Teilgebieten GEe (2) und (3) des eingeschränkten Gewerbegebietes erforderlich, um dort – wie auch schon im Bestand – ebenerdig private Stellplätze und/oder ein Parkhaus zu realisieren. Um den vorhandenen Parkdruck nicht weiter zu verschärfen soll auf die vorhandenen und zukünftig durch die geplanten Nutzungen noch erhöhten Stellplatzbedarfe reagiert werden. Gemäß den heute üblichen

Standards soll daher ein Zugriff auf einen Stellplatz ermöglicht werden und im Plangebiet ausreichend Stellplätze für alle geplanten Nutzungen vorgesehen werden. Die Konzentration bzw. Bündelung des ruhenden Verkehrs auf die Teilgebiete ist städtebaulich gewünscht, da so Parksuchverkehre gezielt auf die Teilgebiete geleitet und somit vermindert werden können. Dies führt wiederum zu einer Reduktion von verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffen.

- In dem Teilgebiet MU (1) ist eine Überschreitung der Dichteobergrenzen städtebaulich gewünscht, um den denkmalgeschützten und gebietsprägenden Wasserturm nicht nur durch Sichtbeziehungen, sondern auch durch eine ansprechende Gestaltung des Umfeldes in Szene zu setzen und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dazu ist eine befestigte Einfassung der Umgebung des denkmalgeschützten Wasserturms vorgesehen (Stadtplatz).

- Die festgesetzten Dichteparameter im Teilgebiet MU (2) zielen darauf ab, den vorgesehen Erhalt und eine Nachnutzung der vorhandenen Verladehallen planungsrechtlich zu sichern bzw. eine Bebauung in vergleichbarer Dimension zuzulassen. Für die Akzentuierung des nordöstlichen Plangebietsrandes und Quartierseingangs von der Verladestraße ist eine bauliche Akzentuierung durch den sogenannten bis zu fünfgeschossigen Kopfbau (zzgl. Staffelgeschoss) städtebaulich gewünscht. Die hohe bauliche Dichte erfolgt auch im Sinne einer lärmoptimierten Planung. Die Anordnung und die geplanten Höhen der Gebäude im Urbanen Gebiet sind erforderlich, um einen wirksamen baulichen Schallschutz für Flächen der Parkanlage, die im Plangebiet vorgesehenen Wohnnutzungen in den Teilbereichen des Allgemeinen Wohngebietes als auch für die Bestandswohnbebauung an der Schützenstraße zu entfalten.

- Erst durch den hohen und damit flächensparenden Ausnutzungsgrad sowie den engen Zuschnitt des Urbanen Gebietes wird die planungsrechtliche Sicherung der qualitativ hochwertigen Freiflächen in Form des zentralen Grünzugs ermöglicht. Die Grünflächen hätten auch in die angrenzenden Baugebiete aufgenommen werden können, was sich positiv auf die Dichtekennwerte und eine Einhaltung der Dichteobergrenzen des § 17 Abs. 2 BauNVO ausgewirkt hätte. Um zweifelsfrei zu regeln, dass die Parkanlage der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen soll, wird diese jedoch als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Die Parkanlage ist sowohl von den zukünftigen Bewohnern und Nutzern als auch von der breiten Öffentlichkeit nutzbar und somit von besonderer Bedeutung sowohl für wohnungsnahe Spiel- und Erholungsfunktionen als auch für das übergeordnete Netz aus Grün- und Freiflächen. Mit Durchführung der Planung sind somit sowohl im Quartier als auch regional im Umfeld deutlich positive Auswirkungen auf dieses zu erwarten.

- Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb eines geschlossenen innerstädtischen Siedlungsbereichs, kann die bauliche Nutzung bisher nicht genutzter Außenbereiche gemindert und somit ein schonender Umgang mit Grund und Boden sichergestellt werden. Somit kann dem Gebot nach § 1a Absatz 2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ und der Reduzierung der Inanspruchnahme von bislang unbebauten Freiflächen nachgekommen werden. Der baulichen Aktivierung vormals bereits genutzter Flächen wird damit auch bei hoher Versiegelung ein größeres Gewicht beigemessen, als der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich oder z.B. von der Freiraumversorgung dienenden innerstädtischen Freiflächen.

- Das Grundkonzept des städtebaulichen Entwurfes und damit auch des Bebauungsplans orientiert sich insgesamt am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Durch

die Konzentration der Nutzungen in zentral gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Bereichen, kann die Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen im Außenbereich vermieden und die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt werden.

- Unabhängig davon ist der zentralen Lage des Plangebiets eine hohe bauliche Dichte angemessen. Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf entsprechend zu nutzen. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen innerstädtischen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die Dichte ermöglicht, diesem Ziel entsprechend, eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich.

- Das Plangebiet weist eine gute Erschließungsqualität durch den ÖPNV auf. Durch die erhöhte bauliche Dichte und somit die Konzentration der Bebauung an Haltestellen des ÖPNV sowie in unmittelbarer Nähe zu Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten, kann ein wirksamer Beitrag zur Herausbildung einer besonders verkehrsarmen Siedlungsstruktur geleistet werden.

- Abschließend führt das verdichtete Bebauungskonzept im Vergleich zur bisherigen Situation zu einer erheblichen städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung des Standortes mit Ausbildung klarer Raumkanten. Das Stadtbild wird durch die neue Bebauung aufgewertet. Mit der Bebauung wird zwar eine Veränderung des Ortsbildes in diesem Bereich einhergehen, jedoch wird dieses nicht negativ beeinträchtigt. Die Bebauung fügt sich in das bauliche Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein erkennbares und identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert. Es entsteht nunmehr ein spannungsvolles städtebauliches Bild, das Lübeck und St. Lorenz-Süd ein „neues Gesicht“ in der Nähe zum Hauptbahnhof, der als „Tor zur Stadt“ zu bewerten ist, gibt.

Aus der hohen baulichen Dichte resultieren folgende Auswirkungen:

- Als nachteilige Planungsfolge kann es durch die Überschreitung der Dichteobergrenzen gegenüber deren Einhaltung zu einer Versiegelung bislang unversiegelter Freiflächen und dem damit einhergehenden Verlust natürlicher Bodenfunktionen (Versickerung von Regenwasser, Lebensraum für Tiere, Filterfunktion des Bodens, positive Wirkung für das Mikroklima etc.) kommen. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst jedoch einen bisherigen, weitgehend versiegelten Güterbahnhof. Es handelt sich somit um eine Konversion dieser Fläche. Im konkreten Fall sind diese nachteiligen Auswirkungen daher nicht zu erwarten, denn das Plangebiet ist bereits im Bestand durch Bebauung und Flächenbefestigungen weitgehend versiegelt. Infolge der Planung kommt es im Vergleich mit dem heutigen Bestand daher insgesamt nicht zu einer wesentlichen Erhöhung der überbauten und versiegelten Flächen. Zusätzlicher Bodenverbrauch findet nicht statt und der natürliche Bodenkörper ist im derzeitigen Zustand bereits durch die starke anthropogene Überformung oberflächennah stark beeinträchtigt und zerstört, sodass nachteilige Auswirkungen auf die Bodenfunktionen nicht entstehen können. Für die Bodenfunktionen sind auf Grund der erheblichen Vorbelastungen und damit der überwiegend sehr geringen natürlichen Funktionsfähigkeit keine negativen zu erwarten.

- Die erhöhte bauliche Dichte kann zu vergleichsweise stärkeren Einschränkungen der Belichtung, Besonnung und Belüftung im Plangebiet führen, auch wenn mit überwiegend guten Besonnungsverhältnissen durch die überwiegend eingehaltenen bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen zu rechnen ist.

- Die erhöhte bauliche Dichte kann zu vergleichsweise stärkerem Verkehrsaufkommen und damit ggf. zu stärkeren Verkehrslärmemissionen im Plangebiet und näheren Umfeld führen.

Um den Anforderungen des § 17 Absatz 2 BauNVO gerecht zu werden, muss die Überschreitung sowohl der GRZ- als auch der GFZ-Obergrenzen durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen sein bzw. werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Ein Ausgleich für die hohe bauliche Dichte im Plangebiet erfolgt durch folgende Maßnahmen:

- Ein Ausgleich für das Defizit an grüngeprägten Frei- und Grünflächen erfolgt unter anderem durch den zentral im Plangebiet gelegenen öffentlich zugänglichen Grünzug. Ein Ausgleich erfolgt ferner durch das kleinteilige Angebot an wohnungs- und arbeitsstättenbezogenen Freiräumen (Balkone, Loggien, Terrassen, Dachterrassen). Außerdem wird die Begrünung der Tiefgaragen und Dachflächen durch Festsetzungen sichergestellt. Durch die Begrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen, welche die konkrete architektonische Form mit den privaten Freiräumen zwischen den Gebäuden festlegen, wird zudem eine unverhältnismäßige und städtebaulich nicht vertretbare Verdichtung ausgeschlossen. Im Vergleich zur Bestandssituation wird sich die Versorgung mit tatsächlich nutzbaren Freiräumen daher verbessern. Im Bestand bietet das Plangebiet keine Möglichkeit für eine Nutzung zur Freizeit- und Erholungszwecken.

- Park- und Suchverkehre der zukünftigen Bewohner und damit einhergehende Verkehrsbewegungen auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie eine Beeinträchtigung der Freiraumqualität und des Ortsbildes durch oberirdische Stellplätze werden durch die Unterbringung der für die Wohnnutzungen erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage sowie die Bündelung des ruhenden Verkehrs auf Stellplatzflächen im eingeschränkten Gewerbegebiet sowie im Straßenraum der Verladestraße vermieden.

- Die bauordnungsrelevanten Aspekte wie die Sicherung einer ausreichenden Belichtung, Belüftung und Besonnung werden berücksichtigt, da in den Bereichen, in denen die bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsflächentiefe von 0,4 unterschritten wird, aufgrund der Ausrichtung und der Gebäudestellung eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Aufenthaltsräume der betroffenen Gebäudefronten umsetzbar ist.

Es kann somit festgehalten werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die hohe bauliche Dichte nicht gefährdet sind und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 17 Absatz 2 BauNVO bestehen.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass das vorgesehene Dichtemaß zur Realisierung der verdichteten, gemischten, urbanen Bebauung städtebaulich erforderlich und angemessen ist. Die hierdurch hervorgerufenen Beeinträchtigungen können durch die dargestellten Maßnahmen ausgeglichen werden bzw. sind durch Umstände des Vorhabens selbst ausgeglichen.

Zahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen

Für die zum Planweg A orientierte Bebauung des Teilgebiets WA (2) und den westlichen Teil des Gebietes WA (3) wird eine maximal viergeschossige Bebauung (zzgl. eines möglichen Staffelgeschosses) mit einer eine maximalen Gebäudehöhe von 25,5 m ü.NHN festgesetzt. Auf Grundlage der vorgelagerten Verkehrsfläche (Planweg A) mit einer Höhenlage von 8,2 m ü.NHN ergibt sich somit ein ca. 17,3 m hoher Baukörper. Zum nördlich angrenzenden Park wird an dieser Stelle eine hohe maximale Gebäudehöhe festgesetzt. Dies ist städtebaulich

verträglich und sinnvoll, da hier die Parkfläche am weitesten ist und mit einer deutlichen baulichen Kante gefasst werden soll. Die drei untergeordneten, rückwärtigen Blockschenkel werden maximal dreigeschossig (zzgl. eines möglichen Staffelgeschosses) mit einer maximalen Gebäudehöhe von 22,5 m ü.NHN festgesetzt. Dies entspricht wiederum einer sichtbaren Gebäudehöhe von ca. 14,3 m in Bezug zum Planweg A. Hieraus ergibt sich eine klare Staffelung der Gebäudehöhen in den rückwärtigen Blockinnenbereich, wodurch im Gegenzug die Bebauung entlang des künftigen Stadtparks betont wird. In Fortführung des WA (2) wird im westlichen, zum Planweg A orientierten Baufeld des WA (3), eine maximal viergeschossige Bebauung (zzgl. eines möglichen Staffelgeschosses) mit einer maximalen Gebäudehöhe von 25,5 m ü.NHN festgesetzt. Darüber hinaus wird in den Teilgebieten WA (3) und WA (4) eine maximal dreigeschossige Bebauung plus Staffelgeschoss sowie eine maximale Gebäudehöhe von 22,5 m ü.NHN entlang der öffentlichen Erschließungsflächen festgesetzt. Da sich die öffentlichen angrenzenden Parkflächen in diesem Bereich verschmälern, reduzieren sich konsequenterweise auch die Geschossigkeiten und Gebäudehöhen im Wohnungsbau, um ein harmonisches Verhältnis zu erzielen. Im rückwärtigen Bereich sind maximal zweigeschossige Gebäude inkl. Staffelgeschoss mit einer Gebäudehöhe von maximal 19,5 m ü.NHN vorgesehen, um auch hier eine zur erschließungszugewandten Seite untergeordnete Bebauung umzusetzen.

Im Teilgebiet WA (5) reduziert sich die Gebäudehöhe entlang der Erschließungsflächen auf zweigeschossige Hausgruppen (zzgl. eines möglichen Staffelgeschosses) als städtebauliche Fortführung einer Höhenentwicklung im Quartier. Im Rahmen einer geringeren Grundstückstiefe ist hier keine rückwärtige Bebauung möglich, so dass teilweise vergleichsweise tiefe Außenwohnbereiche entstehen. Da in diesem Baugebiet keine (auskragende) Tiefgarage vorgesehen ist, wird die zulässige Gebäudehöhe um einen Meter reduziert.

Im Teilgebiet MU (1) werden die nordöstlichen Bereiche maximal viergeschossig und mit einer maximalen Gebäudehöhe von 22,5 m ü.NHN sowie die südwestlichen Bereiche maximal fünfgeschossig und mit einer maximalen Gebäudehöhe von 25,5 m ü.NHN festgesetzt. Die Geschossigkeit bzw. Höhenentwicklung begründet sich städtebaulich mit der Lage zu den Bahngleisen sowie der Nähe zur Verladehalle und dem Wasserturm. Um eine lärmschützende Wirkung auf die südöstlichen Teilflächen des Parks zu generieren, ist eine gewisse bauliche Höhe der Gebäudestruktur vonnöten. Zudem kann der denkmalgeschützte Wasserturm von der ihm zugewandten Fassade gut gefasst und in Szene gesetzt werden. Mit der Reduktion um ein Geschoss in nordöstlicher Richtung wird die vergleichsweise niedrige eingeschossige Verladehalle berücksichtigt. Auch wenn sich die bauliche Struktur im MU (1) deutlich von der Verladehalle abhebt, erfolgt dieser Übergang nicht unverhältnismäßig.

Im MU (2) wird der Kopfbau maximal fünfgeschossig und mit einer maximalen Gebäudehöhe von 25,5 m ü.NHN zzgl. eines möglichen Staffelgeschosses festgesetzt. In Bezug zur vorgelagerten Verkehrsfläche ergibt sich hieraus eine sichtbare Gebäudehöhe von 17,6 m. Zusätzlich wird ein weiteres, in der Fläche reduziertes Nicht-Vollgeschoss zur Nutzung der Dachfläche als Dachterrasse (mit Dachzugang) mit einer festgesetzten maximalen Gebäudehöhe von 28,5 m ü.NHN ermöglicht. Die St. Lorenz-Brücke misst am höchsten Punkt der Straßenoberfläche ca. 14,5 m ü.NHN, sodass sie von ca. fünf Geschossen des Kopfbaus überragt wird. Mit dieser hochbaulichen Entwicklung wird der Quartierseingang im Nordosten betont und bewusst herausgearbeitet. Die bestehende Verladehalle wird baukörperähnlich zumeist eingeschossig und in Übereinstimmung mit dem Bestand mit einer Firsthöhe von maximal 15,5 m ü.NHN festgesetzt, um den baulichen Charakter zu erhalten, der zur Identitätsbildung im neuen Stadtquartier beitragen wird. Zur Akzentuierung und Erhöhung der möglichen Flächennutzung der über 400 m langen Verladehallen werden vier maximal zweigeschossige Gebäudeabschnitte mit einer maximalen Firsthöhe von 17,5 m ü.NHN

ermöglicht. Diese sind mit einem untergeordneten Flächenverhältnis (maximal 17 m x 17 m) und geringer Erhöhung realisierbar, um einerseits als Orientierung von den öffentlichen Flächen aus wahrgenommen zu werden und andererseits eine Flexibilität hinsichtlich der Umnutzung und Grundrissgestaltung zu generieren sowie eine wirtschaftliche Tragfähigkeit der Hallen zu verfestigen. Die Grundrisse für die neue Verladehalle stehen noch nicht fest. Drei der vier zweigeschossigen Gebäudeabschnitte in diesem Bereich sind in ihrer Lage nicht festgesetzt, sie können sich innerhalb der Baugrenzen bewegen um eine Anpassung auf die Grundrisse zu ermöglichen. Die Größe wird auf eine Länge von 17 m begrenzt. Der Bereich der ehemaligen Kantine wird maximal zweigeschossige und in Anlehnung an den Bestand mit einer maximalen Gebäudehöhe von 18 m ü.NHN festgesetzt, um einen Neubau in bestandskonformer Kubatur zu ermöglichen.

Für die überbaubaren Flächen im Teilgebiet GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes werden eine maximale Zweigeschossigkeit sowie eine maximale Gebäudehöhe von 17,5 m ü.NHN festgesetzt. Für die überbaubaren Flächen im Teilgebiet GEe (3) wird ebenfalls eine maximale Zweigeschossigkeit festgesetzt sowie eine maximale Gebäudehöhe von 15,5 ü. NHN, die sich an der Firsthöhe der südlich angrenzenden Verladehalle orientiert.

Überschreitung der Gebäude- und Firsthöhen

Da für die geplante Bebauung noch keine Ausführungsplanungen vorliegt, wurden zunächst die Gebäudehöhen auf Grundlage von Mustergebäudeschnitten aus dem städtebaulichen Konzept abgeleitet. Um angesichts der als Höchstmaß festgesetzten Gebäude- und Firsthöhen eine zweckmäßige Errichtung technisch notwendiger Anlagen auch oberhalb dieser zuzulassen und Spielräume bei der im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren zu konkretisierenden Hochbauplanung einzuräumen, lässt der Bebauungsplan ausgewählte Überschreitungen der als Höchstmaß festgesetzten Gebäude- und Firsthöhen zu.

Demnach dürfen die festgesetzten Gebäude- und Firsthöhen durch Aufzugsanlagen um bis zu 1,5 m sowie durch sonstige technische Aufbauten wie Schornsteine oder Anlagen zur Nutzung von Solarenergie um bis zu 1,0 m überschritten werden. Die Aufbauten und Einrichtungen müssen dabei mindestens einen Abstand entsprechend ihrer Höhe von der von der nächstgelegenen Außenfassade des darunterliegenden Geschosses aufweisen, damit eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht dominant wahrgenommen werden können. Dachaufbauten mit einer deutlichen Höhenentwicklung, wie z.B. Antennenanlagen für den Mobilfunk sind damit unzulässig. Um auf dem Dach des Kopfbaus Fernwirkungen von Solaranlagen, von denen eventuell auch Blendwirkungen ausgehen könnten, zu verhindern und um die Gebäudehöhe durch diese an dieser Stelle nicht unbedingt notwendigen Anlagen weiter zu erhöhen, sind Anlagen zur Solarenergiegewinnung auf dem Staffelgeschoss des Kopfbaus ausgeschlossen.

Um die Realisierung eines Blockheizkraftwerks im Teilgebiet GEe (1) zu ermöglichen, ist in diesem zudem eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe um 3 m zugunsten eines betriebsbedingten Schornsteins zulässig. Dieser wird nicht als ein das Ortsbild störendes Element wahrgenommen. Vielmehr fügt er sich als klassisches gewerbliches Element in das Bild eines ehemaligen Güterbahnhofs ein.

Darüber hinaus wird für das Teilgebiet MU (2) eine Überschreitung der mit 25,50 m ü.NHN als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe durch Brüstungen um bis zu 1,5 m über den Bebauungsplan zugelassen, um Absturzsicherungen, die ggf. für Dachterrassen notwendig sind, ausbilden zu können.

Mögliche technische Dachaufbauten werden demnach auf ein notwendiges Maß reduziert und in ihrer Einsehbarkeit durch das Abrücken von der Außenfassade eingeschränkt, um eine ruhig

wirkende Dachlandschaft sicherzustellen. Die Festsetzungen zur Überschreitung der maximalen Gebäude- und Firsthöhe stellen so sicher, dass die annähernd einheitliche Höhenentwicklung entsprechend des städtebaulichen Konzepts nicht beeinträchtig wird und negative Auswirkungen auf die öffentlichen Grünflächen durch überhöhte Gebäude verhindert werden.

Wesentliche Auswirkungen auf die mit dem städtebaulichen Konzept beabsichtige Höhenentwicklung hätte auch die Errichtung von zusätzlichen Staffelgeschossen, die über das im städtebaulichen Konzept definierte Maß hinausgehen. Durch die Kombination von überwiegend baukörperähnlichen Festsetzungen der überbaubaren Flächen und der jeweils als Höchstmaß zulässigen Gebäude- und Firsthöhen sowie Zahl der Vollgeschosse wird der zulässige dreidimensionale Baukörper in den Baugebieten klar definiert. Durch die Festsetzung der Gebäude- und Firsthöhen ergänzend zu der Zahl der Vollgeschosse kann sichergestellt werden, dass eine bauordnungsrechtlich zulässige Überschreitung des Höchstmaßes der Vollgeschosse durch Nichtvollgeschosse (z.B. Staffel- oder Dachgeschosse) vermieden wird.

5.3 Bauweise

Bauweise

Für die Teilgebiete MU (1) und MU (2) des Urbanen Gebietes wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt, um durch Gebäudelängen > 50 m und durch entsprechende hochbauliche Ausführung (bspw. ggf. Kammstruktur im MU (1)) lärmabgewandte Fassaden zu ermöglichen. Neben der selbstschützenden Lärmschutzmaßnahme kann mit dieser Festsetzung im Teilgebiet MU (1) zur einer perspektivischen Reduktion der Schienenverkehrslärmimmissionen auf die südöstlich angrenzende öffentliche Grünfläche und die Wohnbebauung in den Teilgebieten WA (2) und WA (3) beigetragen werden.

Für die Teilgebiete WA (2) bis (5) des Allgemeinen Wohngebietes wird für die der Verkehrsfläche zugewandten überbaubaren Grundstücksbereiche eine geschlossene Bauweise festgesetzt, sodass die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand aneinandergebaut sowie eine geschlossene Raumkante ausgebildet werden können. Hierdurch werden zudem für die Teilgebiete WA (2) bis (5) einerseits die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts sowie andererseits lärmberuhigte Innenhöfe sichergestellt.

Somit tragen die Festsetzungen der geschlossenen Bauweise in ihrer Gesamtheit zur Herstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen hinsichtlich der Lärmimmissionen bei.

Um die im städtebaulichen Konzept zugrunde gelegte kleinteilige Bebauungsstruktur im Teilgebiet WA (5) durch Stadt- bzw. Reihenhäuser sicherzustellen, wird hier darüber hinaus eine Bauweise in Form von Hausgruppen festgesetzt. Bei dieser Bauweise grenzen mindestens drei Gebäude mit eigenen Grundstücken aneinander.

Reduzierung der bauordnungsrechtlichen Abstandflächen

Im Bebauungsplan werden im Allgemeinen Wohngebiet WA (2) bis (5) bei einzelnen Seiten von Baufeldern aus städtebaulichen Gründen vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Abstandsflächentiefe festgesetzt. Diese Bereiche betreffen ausschließlich die Gebäudeseiten zu den schmalen Öffnungen der geschwungenen Raumkante der Wohnbebauung zur öffentlichen Grünfläche. Das städtebauliche Konzept sieht eine kleinteilige Abfolge von Innenhöfen und Freiflächen als klare Raumkante zum geplanten Stadtpark vor. Darüber hinaus kann durch die möglichst schmalen Durchgänge mit einer Breite zwischen 12 m im

Südwesten und 7,5 m im Nordosten eine hohe lärmabschirmende Wirkung der Bebauung auf die rückwärtigen lärmabgewandten Innenhofbereiche sichergestellt werden. Deshalb wird aus städtebaulichen Gründen festgesetzt, dass in den zeichnerisch festgesetzten Bereichen zwischen den jeweiligen Baugrenzen bis zur höchstzulässigen Zahl der Geschosse und Gebäudehöhen herangebaut werden darf, auch wenn hierdurch die bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsflächentiefe von 0,4 der Höhe auf bis zu 0,3 der Höhe unterschritten wird. Die bauordnungsrelevanten Aspekte wie die Sicherung einer ausreichenden Belichtung, Belüftung und Besonnung werden berücksichtigt, da in den betreffenden Bereichen aufgrund ihrer Ausrichtung und der Gebäudestellung eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Aufenthaltsräume der betroffenen Gebäudefronten umsetzbar ist.

5.4 Erschließung

5.4.1 Verkehrliche Erschließung

Die für den allgemeinen Verkehr befahrbare Straße Töpferweg wird in das Plangebiet bis zu den geplanten Tiefgarageneinfahrten der Teilgebiete WA (2) bis (4) des allgemeinen Wohngebietes verlängert. Somit wird der ruhende Verkehr der Wohnbebauung im Plangebiet verortet, während oberirdische Fahrzeugbewegungen weitgehend vermieden werden.

Die innere Erschließung der Wohnbebauung erfolgt fußläufig bzw. mit dem Fahrrad. Diese wird als 4 m breiter Fuß- und Radweg (Planweg A) gestaltet, der von Müll- und Rettungsfahrzeugen sowie Fahrzeugen für die Unterhaltungstätigkeit der öffentlichen Grünanlage und ausnahmsweise von Umzugsfahrzeugen befahren sowie durch Hinzuziehen von 2,0 m breiten Streifen der privaten Vorgärten der Teilgebiete WA (2) bis (5) als Feuerwehraufstellfläche genutzt werden kann. Aufgrund dessen wird der Planweg A als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersweg“ festgesetzt. Die zuvor genannten Einschränkungen zur Befahrung durch die Ver- und Entsorger, die Feuerwehr sowie die Anwohner zum Ein- und Auszug werden entsprechend über eine textliche Festsetzung geregelt. Umzugswagen müssen eine Nutzung zum Planweg A beantragen, um eine Zufahrtsberechtigung zu erhalten. Alternativ erfolgt eine Anlieferung zu Fuß und z.B. mit Sackkarre von der Verladestraße aus. Der Planweg A verläuft beginnend im Bereich der St. Lorenz-Brücke an der Straße Am Güterbahnhof entlang der Wohnbebauung und knickt in gedachter nördlicher Verlängerung des Hanserings den Park querend zum Kammgebäude ab. Hier wird die Befahrbarkeit als Wegerecht auf privatem Grund hinter dem Kammgebäude weitergeführt und an die Verladestraße angeschlossen. Von diesem Erschließungsweg zweigen im Bereich der Wohnbebauung private Stichwege in die rückwärtigen Grundstücksbereiche ab, um die Erschließung, die Aufstellflächen der Feuerwehr und Rettungswege für diese rückwärtigen Gebäude sicherzustellen. Diese sind zudem mit einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit festgesetzt, um vielfältige Wegebeziehungen im Plangebiet zu ermöglichen. Eine (eingeschränkte) Befahrbarkeit des Planweges A (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) ist notwendig, um die Erschließung des neuen Wohnquartiers, in diesem Fall die Ver- und Entsorgung (z.B. Müllabfuhr) sowie Rettung, sicherzustellen. Im Ausnahmefall kann der Planweg A zudem für Aus- und Umzüge der Bewohner genutzt werden. Um über die vorgesehenen Fahrten hinaus weitere Verkehrsbewegungen auszuschließen, wird dieser Fuß- und Radweg entsprechend abgepollert. In der Hauptsache dient der Planweg A dem Fuß- und Radverkehr, so dass ein direkter Bezug zur Parkanlage gegeben ist. Die privaten Stellplätze sollen in Tiefgaragen oder der Verladehalle und die Besucherparkplätze entlang der Verladestraße hergestellt werden.

Die bislang private Verladestraße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Sie verläuft von der Kreuzung der Straßen Beim Retteich und Hermann-Lange-Straße bis zu

einem Wendehammer am geplanten Kammgebäude mit einem Durchmesser von 20,7 m x 21,5 m, der für dreiachsige Müllfahrzeuge ausgelegt ist. Diese künftig öffentliche Verkehrsfläche dient der verkehrlichen Erschließung der eingeschränkten Gewerbegebiete und des Urbanen Gebietes sowie der öffentlichen und privaten Besucherstellplätze.

Verkehrsuntersuchung

Zur Analyse und Beurteilung der Verkehrssituation und der zu erwartenden Verkehre nach Realisierung der mit dem Bebauungsplan vorbereiteten Bebauung wurde eine Verkehrsuntersuchung[10] erarbeitet. Diese zeigt, dass ein tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.500 Pkw-Fahrten sowie von ca. 100 Lkw-Fahrten durch das Neubauquartier generiert wird. Etwa 70 % der Neuverkehre sind auf der Verladestraße/Am Güterbahnhof und ca. 30 % auf dem Töpferweg zu erwarten. Die Neuverkehre erhöhen die täglichen Verkehrsbelastungen entlang der Hansestraße um bis zu 18 %, was weiterhin als eine noch verträgliche Belegungsspanne zwischen 5.000 und 9.000 Kfz/24 h auf der Hansestraße bewertet wird. Derzeit besteht auf der Hansestraße eine Querschnittsbelastung von ca. 1.640-4.430 Kfz/24h (zwischen Hansering und Töpferweg) und 7.180 und 7.880 Kfz/24h (zwischen Töpferweg und Meierstraße), die um bis zu 120 Kfz/24h (zwischen Hansering und Töpferweg) sowie um bis zu 650 Kfz/24h (zwischen Töpferweg und Meierstraße) steigen. Auf den Straßen Beim Retteich (+ 370 auf 1.370 Kfz/24h) und Hermann-Lange-Straße (+ 1.480 auf 3.080 Kfz/24h) wird es im Vergleich zum Status-Quo zwar deutliche Verkehrszunahmen, allerdings von einer niedrigen Ausgangsbasis geben.

Als Ergebnis der Untersuchung lässt sich festhalten, dass der Neuverkehr in Bezug auf die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit vom bestehenden Straßennetz regelhaft aufgenommen werden kann. Die Verkehrsqualität der Hansestraße könnte durch eine Sanierung, ggf. Anpassung der Lichtsignalanlagen und Überprüfung des ruhenden Verkehrs erhöht werden. Der mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Knotenpunkt Fackenburger Allee/Werner-Kock-Straße ist bereits in der Bestandssituation in der Abendspitzenstunde in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt.

Fuß- und Radewegenetz

Auf der nördlichen Seite der Verladehalle werden 2,5 m breite Fußwege auf privaten Flächen zum Teil unterhalb der bestehenden Dachüberstände der Halle hergestellt, welche über entsprechende Gehrechte gesichert werden (siehe Kapitel 5.4.3). Der Fuß- und Radweg zur inneren Erschließung (Planweg A) wird mit einer Breite von 4 m realisiert und bildet somit eine parallele fußläufige Verbindung zur Verladestraße vom Nordosten nach Südwesten durch das Plangebiet. Zwischen diesen Verkehrsflächen spannt sich u.a. die öffentliche Grünfläche auf, in der die geplanten Wegeverbindungen in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung als Darstellung ohne Normcharakter abgebildet sind. Die konkrete Verortung dieser Wege erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung der Grünfläche. Um ein Quartier der kurzen Wege zu ermöglichen, sollen die Verladehallen an zwei Stellen fußläufig gequert werden.

Südlich der Teilgebiete WA (2), (3) sowie (4) und (5) ermöglicht ein 1,5 m breiter Fußweg (sogenannter Mistweg) eine fußläufige Erschließung der anliegenden Grundstücke sowie weitere Wegeverbindung parallel zu den öffentlichen Verkehrsflächen (Gehrecht 1 (G 1)), die über die genannten privaten Erschließungsstiche (Gehrecht 2 (G 2)) zwischen den Teilgebieten WA (2) und (3) sowie (4) und (5) mit dem Planweg A südlich der öffentlichen

[10] Urbanus (Juli 2020): Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zur Planung für das Quartier Güterbahnhof Lübeck

Grünfläche verbunden ist. Dieser Mistweg sowie die Querverbindungen zum Planweg A sind durch Gehrechte (siehe Kapitel. 5.4.3) auf privaten Flächen gesichert.

Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist gut an den ÖPNV angebunden. Im Zuge der Planrealisierung soll das bestehende ÖPNV-Netz nicht verändert werden (siehe auch Kapitel 2.1.3).

5.4.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die innere Erschließung der Wohnbebauung erfolgt fußläufig bzw. mit dem Fahrrad. Diese wird als 4 m breiter Fuß- und Radweg (Planweg A) gestaltet, der von Müll-, Rettungs- und ausnahmsweise von Umzugsfahrzeugen befahren sowie durch Hinzuziehen von 2,0 m breiten Streifen der privaten Vorgärten der Teilgebiete WA (2) bis (5) als Feuerwehraufstellfläche genutzt werden kann. Aufgrund dessen wird der Planweg A als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersweg“ festgesetzt. Die zuvor genannten Einschränkungen zur Befahrung durch die Ver- und Entsorger, die Feuerwehr sowie die Ausnahme für Anwohner zum Ein- und Auszug werden entsprechend über eine textliche Festsetzung geregelt.

5.4.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Um die innere (private und öffentliche) Erschließung, aber auch die Befahrbarkeit von privaten Flächen für Rettungs- und Notfall-Kfz und die Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Quartiers sicherzustellen, werden Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten festgesetzt:

- Für die fußläufige Wegeverbindung im rückwärtigen Bereich der Teilgebiete WA (2) bis (5) wird ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Dieses ist als 1,5 m breiter Fußweg zu realisieren und soll kurze Wegebeziehungen für die Bewohner in den rückwärtigen Grundstücksbereichen und den offenen Zugang zu Reihenmittelhäusern sowie eine zusätzliche Querungsmöglichkeit sowie Rundwege für die Öffentlichkeit ermöglichen. (G 1)

- Zur Sicherung der fußläufigen Erschließung der angrenzenden Gebäude sowie der Querungsmöglichkeit zum/vom G1 wird ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit (Fußgänger) festgesetzt. Dieses ist mit einer Breite von 3 m zu realisieren. (G 2).

- Zur Sicherung der fußläufigen Anbindung der geplanten Parkanlage an den Hansering wird ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit (Fußgänger). Dieses ist mit einer Breite von 3 m zu realisieren (G 3).

- Zur Realisierung eines 2,5 m breiten Gehweges südlich der Verladestraße wird auf den nördlichen Flächen des Teilgebietes MU (2) ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt (G 4).

- Zur Sicherung der fußläufigen Querung der Verladehalle (Teilgebiet MU (2)) werden zwei gleichlautende Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit (Fußgänger) sowie Leitungsrechte zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt. Diese sind ist als 4,0 m breite, barrierefreie Durchgänge mit einer lichten Durchgangshöhe von 3,5 m herzustellen, um eine kurzläufige Verbindung zwischen öffentlichen Stellplätzen in der Verladestraße sowie den Allgemeinen Wohngebieten zu ermöglichen (GL 5).

- Im Teilgebiet MU (1) werden durch zwei Geh- und Fahrrechte Erschließungsflächen für die Deutsche Bahn gesichert, so dass u.a. das unter den Bahngleisen durchführende

Tunnelbauwerk sowie die Bahnflächen generell durch die Berechtigten weiterhin erreicht werden können (GF 6).

- Im Teilgebiet MU (1) wird parallel zur öffentlichen Grünfläche durch ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit (Fußgänger und Radfahrer) auf 2,5 m Breite die Querung der privaten Flächen ermöglicht, um eine fußläufige Ost-West-Verbindung herzustellen und den Wasserturm fußläufig an die Verladestraße anzubinden (GF 7).

- Im Teilgebiet MU (1) werden zur Verlängerung und dem Lückenschluss zwischen dem Planweg A und den Verkehrsflächen der Verladestraße zwei Geh- und Fahrrechte zu Gunsten der Allgemeinheit (Fußgänger und Radfahrer) sowie ein Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger, der Feuerwehr festgesetzt (GF 8a und GF 8b). Zusätzlich zu den genannten Nutzungsrechten dient das GF 8b zudem einem Fahrrecht der Deutschen Bahn. Die Fläche des Fahrrechts überlagert sich mit der Fläche mit der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung und ist mit dieser vereinbar.

- Die privaten Flächen um den Wasserturm im südwestlichen Teilgebiet MU (1) werden bis zur Baugrenze als Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt, um den Wasserturm der Öffentlichkeit zugänglich zu gestalten. (G 8c)

- Im Teilgebiet MU (2) wird ein Leitungsrecht zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt, um die Wartung der geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen sicherzustellen (L 9).

- Auf Teilflächen der Bahnanlagen im Teilgebiet GEe (2) wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Eigentümer und Nutzer der im Teilgebiet GEe (2) festgesetzten Stellplatzanlage sowie zugunsten der Deutschen Bahn festgesetzt, um die Erschließung und Nutzung planungsrechtlich zu sichern (GFL 10).

- Im Teilgebiet MU (2) wird im Bereich der St. Lorenz-Brücke ein Nutzungsrecht zugunsten der Hansestadt Lübeck zur Unterhaltung des Brückenbauwerks festgesetzt (GF 11).

5.4.4 Stellplätze, Tiefgaragen und öffentliche Besucherparkplätze

Ein Planungsziel für die Entwicklung der Flächen ist die Umsetzung eines verkehrsberuhigten autoarmen Quartiers. Der Verkehr soll deshalb aus weiten Teilen des Plangebietes herausgehalten werden. Aus diesem Grund werden ausschließlich Tiefgaragen für die Stellplatzbedarfe der Teilgebiete WA (2) bis (5) festgesetzt sowie die dazugehörigen Ein- und Ausfahrten am Quartierseingang (Töpferweg) ermöglicht. Somit können die alltäglichen Kfz-Verkehre der Bewohner auf den Quartiersrand beschränkt werden. Die öffentlichen Besucherparkplätze der Teilgebiete WA (2) bis (5) sind im Straßenraum der Verladestraße verortet.

Im Teilgebiet MU (1) sind Stellplätze im Erdgeschoss des Gebäudes vorgesehen. Die eingeschränkte Zulässigkeit der Stellplätze im Erdgeschoss gewährleistet eine belebende Nutzung der Erdgeschossflächen zur geplanten Parkanlage und somit eine Aufwertung dieser wichtigen städtebaulichen Raumkante. Die Auswirkungen auf das Ortsbild an der zentralen öffentlichen Grünfläche werden hieraus durch den ruhenden Verkehr möglichst geringgehalten. Unabhängig von den festgesetzten Stellplatzflächen im Erdgeschoss ist die Realisierung einer Tiefgarage weiterhin innerhalb der Baugrenzen/-linien möglich. Die öffentlichen Besucherstellplätze werden ebenfalls in der Verladestraße vorgehalten.

Darüber hinaus sind Stellplätze auf dem Vorplatz zum fünfgeschossigen Gebäude im Teilgebiet MU (2) unterhalb der St. Lorenz-Brücke zulässig. Da hier eine Hotelnutzung geplant

ist, kann hierdurch beispielsweise den Gästen das Gepäckausladen in kurzer Distanz zum Eingangsbereich ermöglicht werden. Im Teilgebiet GEe (2) wird die Beibehaltung der bestehenden gewerblichen Stellplatzanlagen planungsrechtlich gesichert, in dem mit Ausnahme der ebenfalls bereits bestehenden Zuwegung zu den Bahnanlagen, für das Baugebiet vollständig Flächen für oberirdische Stellplätze festgesetzt werden.

5.4.5 Ver- und Entsorgung

Der Bebauungsplan setzt im Zusammenhang mit der Parkanlage überlagernd mit der Festsetzung als öffentliche Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Parkanlage“ und „Spielplatz“ Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Abwasser fest. In diesen zeichnerisch festgesetzten Bereichen sind unterirdische Retentionsräume für die Rückhaltung von Niederschlagswasser vorgesehen (siehe unten *Schmutz- und Regenwasserentsorgung*).

Im nördlichen Bereich des Plangebietes wird angrenzend an den Bereich, in dem der Planweg A an die Verladestraße anbindet, eine Fläche für Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Abwasserbeseitigung festgesetzt, die der Aufnahme eines Pumpwerks der Entsorgungsbetriebe Lübeck dienen soll.

Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser sowie zur Abwasserentsorgung können darüber hinaus gemäß § 14 (2) BauNVO in den Baugebieten ausnahmsweise zugelassen werden. Sonstige Ver- und Entsorgungsanlagen im Rahmen von Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sind allgemein zulässig.

Energie- und Trinkwasserversorgung

Anschlussleitungen für die Trinkwasser-, Gas und Stromversorgung sind in den umliegenden Straßen Hansering, Töpferweg und Beim Retteich vorhanden. Gleiches gilt für Telekommunikationsleitungen. In der Straße Beim Retteich ist zudem ein Fernwärmeanschluss vorhanden.

Löschwasserversorgung

Der erforderliche Löschwasserbedarf für das Plangebiet wurde auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 in der jeweils gültigen Fassung ermittelt. Anlagen zur Löschwasserbereitstellungen, vorzugsweise in Form von Hydranten, sind im Bereich der privaten Erschließung zwischen Hansering und Töpferweg sowie zwischen Töpferweg und Am Retteich vorgesehen.

Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Eine Versickerung des Regenwassers ist aufgrund der Bodenverhältnisse und Herbizidbelastung prinzipiell nicht vorgesehen. Das anfallende Niederschlagwasser wird auf Gründächern und begrünten Tiefgaragen der Neubauten zurückgehalten und kann dort teilweise verdunsten. Für die privaten Grundstücke wurde durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 9,8 l/(s*ha) vorgegeben. Nach Vorgabe der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) muss der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet auf 40 l/s gedrosselt werden. Erforderliches Rückhaltevolumen, bspw. für Niederschläge auf den Dachflächen der Verladehallen sowie der Verladestraße, wird innerhalb der zentralen öffentlichen Grünanlage geschaffen: rund 500 m^3 Niederschlagswasser, das entspricht einem 5-jährigen Regenereignis im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes, können unter Flur in sogenannten Retentionsboxen zurückgehalten werden, um die Nutzbarkeit der Parkfläche so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Erst bei stärkeren Regenereignissen entsteht ein

Rückstau in die als Mulden modellierten Wiesenflächen. Eine gerichtete Versickerung in den Mulden wird durch die Beschaffenheit des Bodens, soweit erforderlich auch durch Umlagerung von Böden mit entsprechenden Durchlässigkeitsbeiwerten, vermieden. Die anfallenden Niederschläge werden gedrosselt in das öffentliche Kanalnetz in der Straße Beim Retteich eingeleitet. Die Abwasserentsorgung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt über ein Trennsystem. Die erforderlichen Entwässerungsanlagen unter der Verladestraße sowie dem Planweg A werden in der Straße Beim Retteich an die vorhandenen städtischen Entsorgungsanlagen angeschlossen. Da eine Freigefälleentwässerung wegen der Anschlusshöhe am Anschlussschacht nicht möglich ist, wird das Plangebiet zu einem geplanten öffentlichen Pumpwerk neben der „Meierbrücke“ entwässert.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes können Keller und Tiefgaragen nur mit sogenannten weißen Wannen errichtet werden.

Abfallbeseitigung

Die Abfallbeseitigung erfolgt durch den öffentlichen Entsorger über die Verladestraße sowie den Planweg A regulär nach dem Abfallkalender. Nach Möglichkeit sollen Unterflursysteme zum Einsatz kommen.

5.5 Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung

Mit Bescheid vom 26.09.2013 hat das Eisenbahnbundesamt einen Großteil der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs, die nicht mehr betriebsnotwendig sind, von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Mit Bescheid vom 09.06.2020 sind weitere Teilflächen (Flurstücke 275, 276) freigestellt worden. Im Plangebiet befinden sich aufgrund der Nutzungshistorie der Fläche weitere eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke, die bis heute bahnbetriebsnotwenigen Zwecken dienen. Ein Großteil der derart gesicherten Nutzungen zum Eisenbahnbetriebszweck ist mit den Festsetzungen des Bebauungsplans vereinbar und wird nachrichtlich übernommen:

- Dies betrifft im Wesentlichen eine vorhandene Bahnbetriebszwecken dienende Wasserleitung. Die Leitung wird mit einem insgesamt drei Meter breiten Schutzstreifen im Bebauungsplan als bahngewidmete Flächen nachrichtlich übernommen (Flurstücksnummern 275 (tlw.), 277, 82 (tlw.), und 1407). Der Bebauungsplan setzt in diesem Bereich Flächen als öffentliche Verkehrsfläche, Gewerbegebiet, Urbanes Gebiet sowie private Stellplatzanlage fest. Auf privater Fläche wird eine überlagernde eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung festgesetzt. Auf öffentlicher Fläche ist dies nicht erforderlich. Die Nutzung, der Zugriff sowie Instandsetzungsarbeiten der Leitung sind weiterhin möglich, da die Leitung inkl. Schutzstreifen nicht durch hochbauliche Anlagen überbaut wird. Im Sinne der Anlage 5.1 der Präsidialverfügung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen (vom 01.09.2003, Az.: Pr.2310 Paw 2003) sind die getroffenen Festsetzungen mit der Wasserleitung vereinbar.

- Eine zweite im Bebauungsplan nachrichtlich übernommene Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbindung (Flurstücksnummer 1408) sichert die Zufahrt zur betriebsnotwendigen Verladerampe nördlich des Geltungsbereichs. Mittig führt ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht über diese Fläche (GFL 10).

- Weitere Flächen mit überlagernder eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung werden festgesetzt, um bestehende Geh- und Fahrrechte der Deutschen Bahn auf privater Fläche zu sichern (GF 6 und GF 8b auf den Flurstücken 275 (teilw.), 277 (teilw.), 82 (teilw.)).

Neben diesen mit der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung verträglichen Festsetzungen, wird im Bebauungsplan eine aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2

BauGB getroffen. Hier ist eine Nutzung der derzeit gewidmeten Flächen erst nach Freistellung möglich, da die Nutzungen nicht in Einklang miteinander gebracht werden können:

- Die im Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes geplante Bebauung ist teilweise erst nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich (Flurstück 277). Die verkehrliche Erschließung des in nördliche Richtung verlaufenden Tunnels steht dem geplanten Gebäude entgegen. Im Zuge der Realisierung des Gebäudes soll der Tunnelzugang über die Verlagerung der Rampe in nördlicher Richtung gesichert werden. Teilflächen des Tunnelzugangs liegen am nördlichen Plangebietsrand im Bereich des GF 6. Die Erreichbarkeit wird über ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Deutschen Bahn gesichert. Ein entsprechender Freistellungsantrag befindet sich derzeit in Vorbereitung, eine Planung für eine neue Rampe liegt vor und befindet sich in Abstimmung. Wenngleich eine Freistellung der Flächen mit bahnrechtlicher Zweckbestimmung noch nicht erfolgt ist, ist eine solche in den Abstimmungen mit der Deutschen Bahn für das weitere Verfahren in Aussicht gestellt worden.
- Die Nutzung des Flurstücks 52 im westlichen Plangebiet als öffentliche Grünfläche ist nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich, da diese Flächen nach Aussagen der Deutschen Bahn AG als Lagerflächen von Materialien für die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie zur Anbindung an den Gleisbereich benötigt werden. Nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung kann jedoch von der teilweisen Freistellung auch dieser gewidmeten Bahnflächen ausgegangen werden.

Mit der Anwendung des § 9 (2) Nr. 2 BauGB können Bahnflächen, die noch planfestgestellt sind, ganz oder teilweise mittels eines Bebauungsplans überplant werden. Der Satzungsbeschluss und die Veröffentlichung können bereits erfolgen, bevor der Freistellungsbescheid durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt ist. Damit verfügen Kommunen über einen in Kraft gesetzten Bebauungsplan, auch wenn einzelne festgesetzte Nutzungen erst dann zulässig werden, wenn die damit verknüpfte Bedingung – die Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken – eingetreten ist.

5.6 Immissionsschutz

5.6.1 Lärmimmissionen

Verkehrslärm

Maßgebliche auf das Plangebiet einwirkende Verkehrslärmquelle ist die im Nordosten in einem Bogen geführte Fernbahntrasse Hamburg - Lübeck - Bad Schwartau, von der hohe Schienenverkehrslärmimmissionen ausgehen. Die Schallemissionen der von Regional- und Fernverkehr sowie von Güterverkehr frequentierten Bahnanlage wurden gutachterlich gemäß den aktualisierten Prognosedaten der Deutschen Bahn für den Prognosehorizont 2030 ermittelt. Diese beinhalten auch die prognostizierte Verkehrszunahme durch die geplante schienengebundene Feste Fehmarnbeltquerung. Für den damit zusammenhängenden Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur soll ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, aus dem zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nur vorläufige Planungen bekannt sind. Aus dem Planfeststellungsverfahren werden aktive Schallschutzmaßnahmen resultieren, die gegenwärtig jedoch nicht genauer bekannt sind und deren Fertigstellung voraussichtlich auch nicht vor einem möglichen Baubeginn im Plangebiet abgeschlossen sein wird. Daher finden die aus dem Planfeststellungsverfahren resultierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen in der zum Bebauungsplan erstellten schallgutachterlichen Prognose keine Berücksichtigung.

Im Hinblick auf den Straßenverkehr wirken mehrere Straßen aus der Umgebung auf das Plangebiet ein, die teilweise durch die vorhandene Bebauung abgeschirmt werden. Dazu zählen die Meierstraße, die nach Norden in die St. Lorenz-Brücke und jenseits der Bahngleise in die Wisbystraße übergeht und die Hansestraße, die eine Ost-West-Verbindung südlich des Plangebietes darstellt, jedoch nicht unmittelbar an dieses anschließt. Direkt in das Plangebiet führt die Straße Am Güterbahnhof/Beim Retteich (zum Teil als Verladestraße bezeichnet), die durch die zu erwartenden Verkehre in das Plangebiet und heraus ebenfalls relevanten Einfluss hat, sowie von Süden die Verlängerung des Töpferweges zur Erschließung der geplanten Tiefgarage. Darüber hinaus wurden weitere Umgebungsstraßen in einer Schallimmissionsprognose berücksichtigt.

Die schalltechnische Beurteilung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05. In DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987- 05 sind als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung folgende schalltechnische Orientierungswerte angegeben:

- für Allgemeine Wohngebieten (WA): 55 dB(A) tags / 45/40 dB(A) nachts
- für Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI): 60 dB(A) tags / 50/45 dB(A) nachts
- für Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE): 65 dB(A) tags / 55/50 dB(A) nachts

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten. Der höhere ist auf Verkehrsgeräuscheinwirkungen anzuwenden.

Die Baugebietskategorie des Urbanen Gebiets (MU) wurde bisher rechtlich noch nicht in der der DIN 18005-1 eingeführt. Für die Beurteilung des Verkehrslärms innerhalb der Gebietsausweisung der Urbanen Gebiete werden daher die Orientierungswerte für Mischgebiete herangezogen.

Die DIN 18005 stellt lediglich Orientierungswerte zur Verfügung und verweist zum Teil auf Berechnungs- oder Beurteilungsverfahren in anderen Regelwerken. Im Fall der Beurteilung des Bahnverkehrs im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und im Hinblick auf die Dimensionierung von notwendigen Schallschutzmaßnahmen beim Ausbau der Bahntrassen erfolgt dies anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269). Die 16. BImSchV enthält verbindliche Grenzwerte, aus denen sich andere Anforderungen für die im Plangebiet vorgesehen Baugebietstypen ergeben:

- für Allgemeine Wohngebiete: 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts
- für Misch- und Kerngebiete: 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts
- für Gewerbegebiete: 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts

Die Baugebietskategorie des Urbanen Gebiets (MU) wurde bisher rechtlich ebenfalls noch nicht in der 16. BImSchV eingeführt. Für die Beurteilung des Verkehrslärms innerhalb der Gebietsausweisung der Urbanen Gebiete werden daher die Grenzwerte für Mischgebiete gemäß der 16. BImSchV herangezogen. In urbanen Gebieten beträgt der Grenzwert demnach ebenfalls 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts.

Zur fachlichen Einordnung der ermittelten Lärmbelastung wurde aus der Rechtsprechung im Umgang mit Verkehrslärm außerdem der Schwellenwert herausgebildet, demnach bei einem Dauerschallpegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Zusätzlich wurde in Hamburg ein Pegel von 65 dB(A) tagsüber

(6 - 22 Uhr) für den Außenwohnbereich als maximal tolerable Obergrenze definiert. Grundlage für die Herleitung des Wertes von 65 dB(A) ist eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2006, die 61 epidemiologische Lärmstudien hinsichtlich eines Zusammenhangs zwischen Verkehrslärm und dem Herzinfarktrisiko evaluiert. Ab einem Tagpegel von 65 dB(A) finden sich vergleichsweise konsistent erhöhte Risiken. Ein erhöhtes Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen besteht ebenfalls ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts. Ab diesen Schallpegeln sind daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind.

Die zu erwartenden Immissionen wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung für das gesamte Plangebiet in mehreren Varianten ermittelt. In den Varianten wird zwischen einer freien Schallausbreitung im Sinne eines *worst case* Ansatzes d.h. den Schallimmissionen für ein unbebautes Gebiet jeweils unter Berücksichtigung der Schalleinträge des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens für den Schienenwegsausbau sowie ohne Planfeststellungsverfahren (im Schallgutachten mit Variante 1a und 1b bezeichnet) und dem Prognoseplanfall mit städtebaulicher Planung, d.h. der Schallausbreitung unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung unterschieden (im Schallgutachten mit Variante 6 und 7 bezeichnet). Im Prognoseplanfall wird zudem eine weitere Variante differenziert, die eine Bebauung des MU (1), zu dem noch keine vergleichbar detaillierten Planungen wie zu den übrigen Baugebieten bestehen, zunächst unberücksichtigt lässt, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Bebauung des den Bahnanlagen nahegelegenen Baugebietes MU (1) so fertiggestellt werden wird, dass dieses eine volle abschirmende Wirkung auf die geplante Wohnnutzung im Teilgebiet WA (1) entfalten wird. In Bezug auf den Straßenverkehrslärm werden lediglich im Nahbereich entlang der Meierstraße/ St. Lorenz-Brücke relevante Immissionsanteile ermittelt.

Bei Berechnung einer freien Schallausbreitung unter Maßgabe der erhöhten Verkehrsmengen nach dem Planfeststellungsverfahren (Variante 1b des Schallgutachtens), d.h. ohne geplante Bebauung und ohne die Berücksichtigung eventueller Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zeigt sich für den Beurteilungszeitraum tags, dass im Allgemeinen Wohngebiet im südlichen Plangebiet der Orientierungswert von tags 55 dB(A) um mindestens 4 dB bis zu 10 dB überschritten wird. An der ehemaligen Güterhalle und dem nordöstlichen Kopfbau im Teilgebiet MU (2) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von tags 60 dB(A) zum Teil um bis zu 8 dB, am Kopfbau bis zu 9 dB, überschritten. Im Teilgebiet MU (1) ergeben sich an der bahnzugewandten Gebäudeseite Überschreitungen um bis zu 12 dB. Im Teilgebiet GEe (1) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete tags von 65 dB(A) um bis zu 5 dB überschritten.

In dieser Variantenbetrachtung wird im Nachtzeitraum im Allgemeinen Wohngebiet der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrsgeräusche von nachts 45 dB(A) um mindestens 13 dB bis zu 19 dB überschritten. An den ehemaligen Güterhallen und dem nordöstlichen Kopfbau im Teilgebiet MU (2) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrsgeräusche von nachts 50 dB(A) zum Teil um bis zu 17 dB überschritten. Im Teilgebiet MU (2) ergeben sich Überschreitungen um bis zu 22 dB. Im Teilgebiet GEe (1) wird der Orientierungswert nachts von 55 dB(A) um bis zu 14 dB überschritten.

Diese Berechnungsvariante 1b stellt eine *worst case* Betrachtung dar, welche ein unbebautes Plangebiet sowie den Abbruch sämtlicher Bestandsbebauung, mit Ausnahme des zum Erhalt festgesetzten Wasserturmes, im Plangebiet zugrunde legt.

In der Betrachtung der Schallausbreitung unter Berücksichtigung des vorgesehenen und dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Bebauungskonzeptes und des vorgesehenen Erhalts und

Nachnutzung der Güterhalle im Teilgebiet MU (2) stellt sich die Situation deutlich differenzierter dar. Wie beschrieben wird hierbei als Ansatz auf der sicheren Seite das noch nicht detaillierte Bebauungskonzept im Teilgebiet MU (1) und dessen erhebliche schallabschirmende Wirkung auf den übrigen Bereich des Plangebietes für die Ermittlung der Beurteilung unberücksichtigt gelassen.

Während an den Gebäudefassaden in den Teilgebieten MU (1) und MU (2) mit Orientierung zur Bahnanlage wie im beschriebenen *worst case* Szenario Beurteilungspegel zwischen bis zu 69 dB(A) tags sowie bis zu 72 dB(A) nachts erreichen und die Schwellen der Gesundheitsgefährdung für den Nachtzeitraum zum Teil überschritten werden, können in den geplanten straßen- und bahnabgewandten Seiten der Baublöcke im Allgemeinen Wohngebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tagsüber vollständig eingehalten werden. Im Nachtzeitraum kommt es an diesen Gebäudeseiten in den oberen Geschossen zu vereinzelten Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) um bis zu 4 dB(A).

Detailbetrachtung Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes

Das Teilgebiet MU (1) ist aufgrund seiner Nähe zu den Bahntrassen aus schalltechnischer Sicht am stärksten durch Geräuschimmissionen belastet. Die Beurteilungspegel an der bahnseitigen Fassade liegen für den relevanten Planfall tags im Bereich zwischen 68 und 72 dB(A) und überschreiten damit den Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von tags 60 dB(A) um 8 bis 12 dB. Zudem wird damit teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) überschritten. An den äußeren senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden im Osten (Immissionsort A.06 des Schalltechnischen Gutachtens) und im Südwesten (Immissionsort A.20) ergeben sich tags ebenfalls noch Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu etwa 8 dB im Osten und knapp 5 dB im Südwesten. Mit einer Ausnahme am Immissionsort A.07 des Schalltechnische Gutachtens werden für alle anderen Fassadenbereiche tags Beurteilungspegel prognostiziert, nach denen der Orientierungswert eingehalten wird.

Im Nachtzeitraum stellt sich die Situation ungünstiger dar. Aufgrund des maßgeblichen Einflusses von den Bahntrassen liegen die Beurteilungspegel nachts je nach Lage des Immissionsortes nur zwischen 0,1 und 3 dB niedriger als tagsüber an den jeweiligen Immissionsorten. Dies bedeutet, dass an der bahnseitigen Fassade (Immissionsorte A.01 bis A.05) ebenfalls Beurteilungspegel zwischen 68 und 72 dB(A) ermittelt werden. Damit wird der Orientierungswert für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von nachts 50 dB(A) um 18 bis 22 dB überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung eines Beurteilungspegels von nachts 60 dB(A) wird an den bahnseitigen Fassaden überall überschritten. Gleiches gilt im Wesentlichen auch für die senkrecht zur Bahn liegenden äußeren Fassaden (Immissionsorte A.06, und A.20). Hier sind nachts Beurteilungspegel zwischen ca. 61 und 67 dB(A) zu erwarten. An allen anderen Fassaden sind noch Beurteilungspegel zwischen 47 und 59 dB(A) und somit teilweise Überschreitungen des Orientierungswertes nachts von 50 dB(A) um bis zu 9 dB zu verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse somit entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen.

Detailbetrachtung Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Auf der bahnzugewandten Nordseite der Güterhalle im Teilgebiet MU (2) ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 62 und 68 dB(A) tags und zwischen 61 und 66 dB(A) nachts, sodass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiete von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) überschritten werden.

Auf der bahnabgewandten Südseite ergeben sich Beurteilungspegel von tags zwischen 47 und 51 dB(A) und nachts zwischen 46 und 51 dB(A), womit die Orientierungswerte der DIN 18005 von 50 dB(A) hier eingehalten werden. Lediglich im westlichen Teilbereich wird eine geringe zu erwartende Überschreitung des Orientierungswertes um bis zu 1 dB prognostiziert.

Auf dem am nordöstlichen Ende der bestehenden Güterhallen geplanten Kopfbau wirken neben dem Schienenverkehrslärm auch Lärmimmissionen aus dem prognostizierten Straßenverkehr auf St. Lorenz-Brücke/ Meierstraße ein, sodass sich an den bahn- und straßenseitigen Nordwest- bzw. Nordostfassaden Beurteilungspegel tags zwischen 66 und 68 dB(A) ergeben, sodass auch hier in wesentlichen Bereichen der Orientierungswert der DIN 18005 von tags 60 dB(A) um bis zu 8 dB überschritten wird. An den beiden abgewandten Südwest- und Südostfassadenseiten wird tags der Orientierungswert eingehalten.

Im Nachtzeitraum ergeben sich an der Nord-, Ost- und Westfassade Beurteilungspegel zwischen 61 und 67 dB(A) und führen zu Überschreitungen des Orientierungswertes von 50 dB(A) um bis zu ca. 17 dB. Zudem wird an diesen Fassadenseiten damit durchgängig die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von nachts 60 dB(A) überschritten. An der Südfassade ergeben sich Beurteilungspegel nachts zwischen 48 und 53 dB(A) und somit teilweise Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu 3 dB.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen, die die unterschiedliche Lärmbelastung der Fassadenseiten berücksichtigen.

Detailbetrachtung Teilgebiete WA (2) bis WA (5)

In den Teilgebieten des Allgemeinen Wohngebiets wird an den meisten Fassadenabschnitten, vorrangig an den bahnabgewandten Seiten, der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) eingehalten. Überschreitungen ergeben sich im Wesentlichen an den bahnzugewandten Fassaden in den oberen und nicht mehr durch die Gebäude im Teilgebiet MU (2) abgeschirmten Geschossen sowie an den zu den Straßen gelegenen Fassaden des nordöstlichen Baublocks in Teilgebiet WA (5) Hier sind Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu maximal 7 dB zu erwarten.

Im Nachtzeitraum sind hingegen an vielen Fassadenbereichen Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von nachts 45 dB(A) zu erwarten. In den meisten Fällen werden Beurteilungspegel von 55 dB(A) und weniger ermittelt, in Einzelfällen bis zu 61 dB (A). In den abgeschirmten rückwärtigen Bereichen der Teilgebiete WA (2) bis WA (5) ergeben sich im Wesentlichen nur teilweise Überschreitungen bis zu einem Beurteilungspegel von 50 dB(A), insbesondere in den Obergeschossen.

Aufgrund der in der Schallimmissionsprognose für diese Variantenbetrachtung außer Acht gelassenen baulichen Abschirmung durch ein Gebäude im Teilgebiet MU (1) ergeben sich an den bahnzugewandten Gebäudeseiten im Teilgebiet WA (2) Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum. Im Vergleich zur Berücksichtigung des baulichen Schallschutzes ergeben sich um bis zu 8 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel, womit die erhebliche lärmabschirmende Wirkung eines Gebäudes im Teilgebiet MU (1) verdeutlicht wird.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen, die die unterschiedliche Lärmbelastung der Fassadenseiten berücksichtigen.

Im Teilgebieten WA (1) ist keine bauliche und damit schutzwürdige Nutzung im Sinne des Lärmschutzes vorgesehen.

Detailbetrachtung Teilgebiet GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes

Im Teilgebiet GEe (1) werden Beurteilungspegel von tags als auch nachts zwischen 58 und 67 dB(A) und somit tags Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) tags um bis zu 2 dB und von 55 dB(A) nachts um bis zu 12 dB ermittelt. In diesem Teilgebiet soll voraussichtlich ein Blockheizkraftwerk errichtet werden. Auch aus immissionsschutzfachlicher Sicht werden die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und -leiter und somit schutzwürdige Wohnnutzungen werden im Teilbereich GEe (1) ausgeschlossen.

In den weiteren Teilgebieten GEe (2) und GEe (3) sind keine baulichen und damit schutzwürdigen Nutzungen im Sinne des Lärmschutzes vorgesehen.

Lärmwirkungen auf die Umgebung

Für die südlich angrenzenden Bestandsgebäude entlang der Schützenstraße außerhalb des Plangebietes werden aufgrund der abschirmenden Wirkung der Neubebauung auf dem Plangebiet zum Teil deutliche Pegelminderungen von teilweise bis zu 12 dB prognostiziert, womit die Planung zu einer wesentlichen Verbesserung der bisherigen Geräuschimmissionssituation aus Schienenverkehrslärm beiträgt. Im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm wirken sich die in der verkehrstechnischen Untersuchung gutachterlich erhobenen Verkehrszunahmen lediglich durch Lärmpegelzunahmen von weniger als 1dB(A) aus, sodass von keinen maßgeblichen Planfolgen für die Bestandsnutzungen auszugehen ist.

Lärmschutzmaßnahmen

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der Abwägung zu einem Bebauungsplan die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen ist. Demnach sind Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen einerseits und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen andererseits möglichst räumlich zu trennen. Das in § 50 BImSchG zum Ausdruck kommende Trennungsgebot verlangt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürfte Nutzungen, insbesondere Wohnnutzungen, weitmöglich vermieden werden. Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept folgt bereits diesem Trennungsgrundsatz, in dem gewerbliche bzw. Mischnutzungen in den von Verkehrslärm am stärksten betroffenen Bereichen im Norden und Nordwesten des Plangebiets entlang der Bahnanlage zugeordnet sind.

Auf diese Weise bilden die gewerblichen Nutzungen einen baulichen Schallschutz für die lärmsensibleren und demzufolge schutzbedürftigeren Wohnnutzungen, die im zentralen sowie südwestlichen Plangebiet angeordnet sind. Durch die städtebauliche Kubatur U-förmiger Baublöcke werden außerdem gegenüber dem einwirkenden Verkehrslärm abgewandte nach Süden geöffnete Innenhöfe geschaffen.

Im Hinblick auf die durch den Straßen- und Schienenverkehr tags und nachts in weiten Bereichen verursachten Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 sind zur Gewährleistung des erforderlichen Geräuschimmissionsschutzes im Bebauungsplan jedoch weitergehende Festsetzungen zum Schallschutz erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Grundsätzlich soll dabei zunächst aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang gewährt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und/oder -wällen, welche die Geräuschimmissionen bereits auf dem Ausbreitungsweg soweit vermindern, dass

an den jeweiligen Immissionsorten vor den Fassaden der Gebäude die Orientierungswerte bereits eingehalten werden.

Im vorliegenden Fall ist eine Anordnung solcher aktiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der räumlichen Lage der Bahngleise als maßgebliche Schallquellen einerseits und der Lage und Höhe der zu schützenden Gebäude andererseits nur im Nahbereich der Gleise auf dem Gelände der Bahnanlagen sinnvoll, um eine ausreichend effiziente Abschirmung zu gewährleisten. Diese Option scheidet jedoch sowohl aus städtebaulichen Gründen als auch aus Kostengründen aus. Eine mögliche Schallschutzwand müsste aufgrund der geplanten Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss ebenfalls eine Höhe einer vier- bis fünfgeschossigen Bebauung erhalten, die städtebaulich als nicht mehr verträglich zu bewerten ist. Sie wäre zudem sehr kostenintensiv und würde dem in § 1 Absatz 6 Nummer 2 BauGB enthaltenen Planungsleitsatz des kostensparenden Bauens widersprechen. Zum aktuellen Zeitpunkt liegt seitens der DB AG eine Vorplanung vor, die in diversen Gleisbereichen gleisbegleitende Lärmschutzwände vorsieht. Da ein Planfeststellungsverfahren für diese Baumaßnahme noch nicht offiziell eingeleitet wurde, finden die Vorplanungen im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens keine Berücksichtigung.

Im Rahmen des Bebauungsplanes sind somit Festsetzungen zu treffen, die geeignet sind, einen ausreichend dimensionierten Lärmschutz zu gewährleisten.

Festsetzung vom Lärmpegelbereichen für alle Baufelder

Die Dimensionierung eines passiven Schallschutzes für alle Baufelder erfolgt durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109:2018-01. Der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01 ergibt sich

- für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (06:00 bis 22:00 Uhr) und einem Zuschlag von 3 dB,
- für die Nacht aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (22:00 bis 6:00 Uhr) plus Zuschlag (10 dB bei Straßen-, Schienenverkehr und Gewerbelärm) zur Berücksichtigung der erhöhten nächtlichen Störwirkung (größeres Schutzbedürfnis in der Nacht) und einem weiteren Zuschlag von 3 dB.

Da nicht angenommen werden kann, dass das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept innerhalb einer bestimmten Frist oder vollumfänglich umgesetzt wird, werden die Bereichsgrenzen der festgesetzten Lärmpegelbereiche für den Tag- und Nachtzeitraum aus der immissionsschutzfachlichen Variantenbetrachtung ohne geplante Bebauung, d.h. unter Maßgabe einer freien Schallausbreitung, abgeleitet. Die Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans zeichnerisch festgesetzt sowie zur besseren Übersicht zusätzlich als Nebenzeichnungen dargestellt. Aus dem jeweiligen Lärmpegelbereich gehen Anforderungen an das Schalldämm-Maß von Außenbauteilen (Außenwände, Fenster, Zuluftöffnungen) hervor.

Lärmpegelbereich	Im Lärmpegelbereich anzusetzender „Maßgeblicher Außenlärmpegel“ /dB(A)	Raumart	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches /erf.R'w,ges	Büroräume und ähnliches /erf.R'w,ges
II	60	30	30
III	65	35	30
IV	70	40	35
V	75	45	40
VI	80	50	45

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes

Im Hinblick auf die hohen Überschreitungen der an der bahnseitigen Fassade und der vorgesehenen kammartigen Gebäudeform im Teilgebiet MU (1) sollen dem Wohnen dienende Nutzungen nach Möglichkeit vorwiegend so angeordnet werden, dass sie zu weniger belasteten Fassadenseiten orientiert sind. Dabei sollten zur bahnseitigen Fassade sowie zu den äußeren senkrecht zur Bahn im Osten und im Südwesten des Teilgebiets liegenden Fassaden ausgerichtete Schlaf- und Aufenthaltsräume von Wohnungen aufgrund der hohen Immissionsbelastung möglichst vermieden werden. Um jedoch die bauliche Nutzung nicht zu stark einzuschränken sind alternativ auch vorgelagerte bauliche Schallschutzmaßnahmen (Vorhangfassaden, Wintergärten oder vergleichbare Maßnahmen) zulässig. Die Schallschutzmaßnahmen sind dabei so zu dimensionieren, dass vor jedem Fenster eines Schlaf- oder Aufenthaltsraumes auf der abgeschirmten Seite einer Vorhangfassade oder innerhalb eines vorgelagerten Wintergartens ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags und maximal 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV eingehalten wird, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Dabei werden die Grenzwerte für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiete der 16. BImSchV herangezogen, da die DIN 18005 lediglich Orientierungswerte zur Verfügung stellt, während die 16. BImSchV herangezogen verbindliche Grenzwerte im Fall des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen angibt. Vor dem Hintergrund, dass in Mischgebieten und Urbanen Gebieten gemäß §§ 6 und 6a BauNVO Wohnnutzungen uneingeschränkt zulässig sind, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für diesen Baugebietstyp als Maßgabe zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse abgeleitet.

In Bezug auf Außenwohnbereiche in Form offener Balkone, Loggien und Terrassen sind in Bezug auf den einwirkenden Bahnlärm ebenfalls gesonderte Festsetzungen zu treffen. So werden diese an den bahnzugewandten Fassadenbereichen (B) ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel an den äußeren senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden im Osten und im Südwesten (C) sind Außenwohnbereiche hier nur dann zulässig, wenn durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen nachgewiesen werden kann, dass auf diesen ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags gemäß 16. BImSchV eingehalten wird.

Das Teilgebiet MU (1) ist aufgrund seiner Nähe zu den Bahntrassen aus schalltechnischer Sicht am stärksten durch Geräuschimmissionen belastet. Die Beurteilungspegel an der

bahnseitigen Fassade liegen für den relevanten Planfall tags im Bereich zwischen 68 und 72 dB(A) und überschreiten damit den Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von tags 60 dB(A) um 8 bis 12 dB. Zudem wird damit teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) überschritten.

Für alle weiteren Fassadenabschnitte gelten die aus den festgesetzten Lärmpegelbereichen für den Tag- und Nachtzeitraum resultierenden Anforderungen an Außenbauteilen.

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes werden aufgrund der hohen Lärmbelastung für die bahnseitigen Fassadenbereiche die Anordnung von Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen ausgeschlossen. Diese sind folglich nur an den lärmabgewandten Fassadenbereichen (D) und (E) der Güterhallen und des Kopfbaus nach Südosten zulässig.

Festsetzungen für die Teilgebiete WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes

In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes werden an den bahnabgewandten Fassadenseiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags überwiegend eingehalten. Nachts ergeben sich hingegen in vielen Fassadenbereichen Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts. Andererseits sind die Überschreitungen auf den von den relevanten Schallquellen abgewandten Fassadenseiten überwiegend so gering, dass sich hier jeweils eine weniger geräuschbelastete Fassade an den Gebäuden ergibt, an der dem Schlafen dienende Räume angeordnet werden können. Es wird daher festgesetzt, dass die Fenster von dem Schlafen dienenden Räumen sowie Wohnzimmer von Einraumwohnungen, Schlafzimmer und Kinderzimmer vorzugsweise an den geringer geräuschbelasteten Fassaden auszurichten sind.

Um jedoch die Grundrissgestaltung jedoch nicht zu stark einzuschränken, wird eine Festsetzung getroffen, anhand derer für alle Außenbauteile ein nach DIN 4109 ausreichend dimensionierter passiver Schallschutz vorzunehmen ist, sodass auch bei in Einzelfällen von der grundsätzlich angestrebten Grundrissgestaltung abweichenden Grundrissen gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden können. Der Schallschutz ist dabei nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen (s.o.) zu dimensionieren.

Unter Berücksichtigung der Festsetzungen zum passiven Schallschutz können innerhalb des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Mit Hilfe der vorgenannten Festsetzungen kann somit im Plangebiet bei Betrachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, wie der zentralen und attraktiven Lage, der guten verkehrlichen Anbindung und der guten Ausstattung mit Infrastruktur, eine ausreichende Qualität für Wohn- und Arbeitsqualität erwartet werden, welche unter Abwägung aller Belange die Ausweisung von Wohn- und gemischten Nutzungen rechtfertigt.

Gewerbelärm

Die Bauleitplanung verfügt über keine eigenen gesetzlichen Vorgaben zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm. Im Bebauungsplanverfahren werden daher die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.17 B5), der jeweiligen Gebietskategorien als Orientierung herangezogen:

- für allgemeine Wohngebiete: 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts
- für urbane Gebiete: 63 dB(A) tags / 45 dB(A) nachts

- für Gewerbegebiete: 65 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts

Eine planungsrelevante Vorbelastung aus Gewerbelärmquellen besteht laut der lärmtechnischen Untersuchung nicht.

Das Bebauungs- und Nutzungskonzept sieht für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs eine gemischt genutzte Quartiersentwicklung mit einem Wohnschwerpunkt im Südosten vor. Auch hier leistet die geplante Nutzungsabfolge bereits einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Lärmimmissionskonflikten zwischen lärmunempfindlicheren und lärmsensibleren Nutzungen. Innerhalb des festgesetzten eigeschränkten Gewerbegebietes sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störungsgrad auch in einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zulässig sind, sodass keine Immissionskonflikte zu erwarten sind. Weitergehende Festsetzungen im Bebauungsplan sind in Bezug auf Gewerbelärm daher nicht erforderlich.

5.6.2 Erschütterungsschutz

Anhand einer Erschütterungsprognose wurde untersucht, ob die Schwingungen infolge von Bahnverkehr auf den angrenzenden Gleisflächen Schäden an den geplanten Gebäuden verursachen und ob die prognostizierten Erschütterungen zu Belastungen von Menschen in den geplanten Wohnungen führen können. Da für den Tag-[11] und Nachtzeitraum[12] unterschiedliche Anhaltswerte gem. DIN 4150-2 zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auf Menschen im Gebäude heranzuziehen sind, wurden zwei separate Untersuchungsberichte erstellt.

Die Untersuchungen zeigen, dass die Normwerte zur Beurteilung der möglichen Schäden an den geplanten Gebäuden aufgrund der durch den Bahnverkehr ausgelösten Schwingungen gem. DIN 4150-02 bei üblichen Deckeneigenfrequenzen in Wohnungsgebäuden eingehalten werden. Für Gebäude im Umfeld von 30 m zu den Bahngleisen wird (im Rahmen der Betrachtung des Nachtzeitraums) empfohlen Deckenbiegeeigenfrequenzen unterhalb von 15 Hz zu vermeiden, um ein hohes Komfortniveau zu generieren. Falls dies nicht möglich ist, wird für Gebäude in dem genannten Umfeld ein mittleres bis hohes Komfortniveau angenommen.

Bei den gemessenen Schwingungsamplituden gilt die Entstehung von sekundärem Luftschall (hörbarer Schall infolge von Erschütterungen der Decken) als sehr unwahrscheinlich. Somit können Belastungen von Menschen, die von sekundärem Luftschall ausgelöst werden, ausgeschlossen werden. Den Primärschall (= Lärmemissionen) der Züge wurden im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung betrachtet (s. Kapitel 5.6.1).

Die Prognose nimmt an, dass der Baugrund auf dem gesamten Baugelände vergleichbar ist. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass die Gebäude nach dem neuesten Stand der Technik errichtet werden sowie die Wartung der betriebenen Gleisanlagen regelmäßig erfolgt. Zur Bestätigung der Ergebnisse sollte nach Gebäudefertigstellung eine erneute messtechnische Untersuchung erfolgen.

---

11 Leibniz Universität Hannover, Institut für Statik und Dynamik (2018): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck (Stand: Oktober 2018)

12 Leibniz Universität Hannover, Institut für Statik und Dynamik (2019): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck (Stand: April 2019)

5.7 Grün, Natur und Landschaft

5.7.1 Grünflächen

Anstelle der Brachfläche mit ruderalem Aufwuchs und der teilversiegelten ehemaligen Verladerampen und Bahnsteige wird eine öffentliche Grünfläche mit aufgeweiteten Bereichen als Parkanlage entwickelt. Nach aktuellem städtebaulichen Masterplan soll innerhalb der Parkanlage eine Baumreihe angelegt werden, die der wellenförmigen städtebaulichen Leitstruktur folgend, wesentlich zur Gliederung und Raumbildung beiträgt. Die langgestreckte mit Bäumen gegliederte Rasenfläche wird in den Aufweitungsbereichen landschaftlich als Senke bzw. Erhöhung ausmodelliert und schafft damit bei Extremregenereignissen vorübergehenden Stauraum für anfallendes Oberflächenwasser (Retentionsflächen).

Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche konzentrieren sich im südwestlichen Bereich südwestlich des Wasserturmes und auf dem höher gelegenen Parkplateau. Die Fläche ist aufgrund des Flächenangebotes und der zentralen und fußläufig gut angebundenen Lage für viele Bewohner von St. Lorenz-Süd sehr gut für die Entwicklung eines Spiel- und Freizeitangebotes geeignet Ergänzend sind innerhalb des Bereiches zwischen der Verladehalle und dem allgemeinen Wohngebiet zwei kleinere Kinderspielplatzflächen geplant, welche die wohnungsnahe Versorgung sichern sollen und zudem zu einer zusätzlichen Belebung der Nutzung der Grünfläche beitragen sollen.

Die Grünfläche soll sowohl den Bewohnern des neuen Quartiers als auch des Stadtteils St. Lorenz Süd zur Naherholung dienen. Die Grünflächen tragen zur Qualifizierung und Quantifizierung an Freiflächen im gesamten Stadtteil St. Lorenz-Süd bei.

Um den geplanten Verlauf der Wegeverbindungen abzubilden, werden diese als Darstellung ohne Normcharakter innerhalb der öffentlichen Grünflächen dargestellt. Bei den dargestellten Wegen in der Parkanlage handelt es sich zunächst nur um Wegedarstellungen als Hinweis aus dem städtebaulichen Masterplan. Eine planungsrechtliche Festsetzung erfolgt hingegen nicht, da eine Festsetzung von Wegen in öffentlichen Grünflächen planungsrechtlich nicht notwendig ist. Es wird empfohlen, die Fußwege innerhalb der öffentlichen Grünflächen mit wasserdurchlässigem Aufbau herzurichten.

5.7.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung

Durch die geplante Neubebauung, die Anlage von Tiefgaragen und Stellplätzen sowie die Park- und Wegeanlage geht ein Teil des hier vorhandenen Baum- und Gebüschbestandes auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes für die geplante Wohngebietsentwicklung verloren. Insgesamt sind 25 Einzelbäume betroffen, die teils in Baumgruppen oder -reihen stehen. Zudem sind urbane Gebüsche auf einer Fläche von rund 450 m^2 betroffen. Gemäß der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Hansestadt Lübeck (Baumschutzsatzung) vom 18.12.2006 sind nur ortsbildprägende Bäume auszugleichen. Als ortsbildprägend gelten Bäume, die mindestens einen Stammumfang von 80 cm besitzen. Bäume in Gruppen und Reihen sind ab einem Stammdurchmesser von 50 cm auszugleichen. Ausgenommen sind u.a. Bäume in Gärten (mit Ausnahme von Vorgärten) sowie Bäume, die sich maximal 6 m von der jeweiligen Außenwand eines zulässigerweise errichteten Gebäudes befinden. Von den zu rodenden 25 Einzelbäumen erfüllen nur 10 auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes die Kriterien für ortsbildprägende Gehölze gemäß der Baumschutzsatzung Lübeck. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck geschützten Bäume werden mind. 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit

Stammumfang von mind. 18 cm innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche gepflanzt. Die einzelnen Baumstandorte werden im Zuge der Ausbauplanung festgelegt.

Als Ausgleich für den Verlust von ruderalen Staudenfluren trockener Standorte und den teilversiegelten Flächen mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten werden Sukzessionsflächen mit trocken, magerer Ausprägung auf Flächen innerhalb des Stadtgebietes des Hansestadt Lübeck angelegt. Aufgrund der geringen Flächengröße der zur Verfügung stehenden Flächen im Stadtgebiet von Lübeck wird der Restausgleich im Naturraum Hügelland über eine Ausgleichsfläche in Groß Schenkenberg kompensiert.

Der Erhalt und die Neupflanzungen von Bäumen und Hecken dienen einer ökologisch wirksamen Anreicherung des Naturhaushalts. Gehölze bieten neben ihren positiven stadtklimatischen Funktionen vielen einheimischen Tierarten die notwendige Lebensgrundlage. Die Festsetzung von Mindestqualitätsmerkmalen für Neupflanzungen ist erforderlich, um in naher Zukunft ein Grünvolumen zu erreichen, welches zu einer angemessenen Durchgrünung des Gebietes beiträgt und das Ortsbild visuell belebt. Deshalb werden im Plangebiet Bäume und Gehölzbestände zur Erhaltung dort festgesetzt, wo es trotz Bebauung, Tiefgaragenanlage und Bodenaustausch möglich ist. Darüber hinaus werden zur Minimierung von Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes die Gartenflächen, Stellplätze und Parkplätze eingegrünt und Festsetzungen für Baum- und Heckpflanzungen getroffen.

5.7.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Untersuchungen zu klimatischen Auswirkungen zeigen u.a. den positiven Einfluss von begrünten Oberflächen. Die Begrünung von Flachdächern oder flach geneigten Dächern bildet gerade im Stadtgebiet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt. Extensivdachbegrünungen wirken durch Schadstofffilterung aus der Luft, Abmilderung der Abstrahlungswärme und Regenwasserrückhaltung stabilisierend auf das Kleinklima und bilden einen nachhaltigen Ersatzlebensraum für standortangepasste Pflanzen, Insekten und Vögel. Mit der Ausbildung einer mindestens 8 cm starken, organisch mineralischen Substratschicht wird das Vegetationsbild und die Lebensraumfunktionen auf dem Dach nachhaltig gestärkt. Der vegetationsbedingte Rauhigkeitsfaktor begrünter Dächer führt zu einer messbaren Zwischenspeicherung und Abflussverzögerung von Oberflächenwasser und damit zu einer Entspannung der Oberflächenentwässerung. Eine Dachbegrünung ist aus Gründen zur Wiederherstellung wirksamer Bodenfunktionen geboten. Die Festsetzung zur Dachbegrünung stellt somit eine Maßnahme zur Minderung der durch die Bebauung verursachten Störung der Funktionen von Natur und Landschaft dar. Um bei der Ertüchtigung und anvisierten Nachnutzung der Verladehalle auf statische Erforderlichkeiten der vorhandenen Dachkonstruktion reagieren zu können, wird festgesetzt, dass in begründeten Fällen ein Verzicht auf eine Dachbegrünung zugelassen werden kann.

Die Errichtung von Tiefgaragen zur Unterbringung der notwendigen Stellplätze erfolgt im Plangebiet, um mehr Flächen für eine Wohnnutzung zu generieren und ein verkehrsberuhigtes Quartier sicherzustellen. Der Bau von Tiefgaragen führt jedoch zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung durch Unterbauung. Für nicht überbaute und durch Erschließungswege, Fahrradstellplatzanlage, Kinderspielflächen oder Terrassen beanspruchte Tiefgaragenflächen wird daher eine Begrünungsfestsetzung getroffen. Eine vegetationsfähige Überdeckung der Tiefgaragen schafft Ersatz für den versiegelten Boden und trägt zum Teilausgleich für die beeinträchtigten Bodenfunktionen bei. Eine Vegetationsschicht auf Tiefgaragen verbessert das Kleinklima im städtischen Gefüge, weil sie sich auf die Temperaturverhältnisse mäßigend

auswirkt und Staub bindet. Gleichzeitig werden Grünflächen mit einer hohen Aufenthalts- und Nutzungsqualität hergestellt. Die Mindeststärke des Substrataufbaus von 50 Zentimetern ist erforderlich, um Rasenflächen, Stauden und Sträuchern auch über eine längere Trockenperiode geeignete Wuchsbedingungen für eine dauerhafte Entwicklung bereitzustellen (ausreichender Wurzelraum zur Wasserversorgung). Für Bereiche, in denen Bäume vorgesehen werden, ist eine angemessene Fläche mit ausreichend Substrataufbau sicherzustellen, um den Bäumen genügend Wurzelraum zu bieten und damit eine hochwertige und langlebige Bepflanzung zu gewährleisten. Die bewachsene Bodenschicht führt zu einer wirksamen Speicherung und Verdunstung von Niederschlagswasser und trägt damit zur Minderung der Auswirkungen der Bodenversiegelung, zur Reduzierung des Oberflächenabflusses sowie zur Verbesserung des Lokalklimas bei.

Durch die Herstellung von einem wasserdurchlässigen Aufbau von Stellplatzanlagen und Wegen innerhalb der Baugebiete und öffentlichen Grünflächen werden Teilfunktionen des Bodens erhalten und die Bodenversiegelung gemindert.

Im Bereich der Bestandsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofs brütet nachweislich ein Turmfalkenpaar. Im Zuge des Gebäudeabbruches erfolgte die Anbringung eines Turmfalkenersatzkastens als vorgezogene Maßnahme am Wasserturm. Die langfristige Sicherstellung der Maßnahme erfolgt über eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan sowie über den städtebaulichen Vertrag gesichert.

Zur Minimierung von negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Fauna ist in den Außenanlagen eine insektenfreundliche Beleuchtung vorzusehen (z.B. Leuchten mit gelblichem Licht bis 3.000 Kelvin).

Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögeln der Gebäude sind Kästen im Plangebiet an den Verladehallen und auf der öffentlichen Grünfläche aufzuhängen. Zu den Kästen gehören: Nischenbrüterkästen, Höhlenbrüterkästen und Sperlingskoloniekästen.

5.7.4 Aufschüttungen

Im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit dem Schutzgut Boden ist ein Bodenmanagement zum Umgang mit dem anfallenden Bodenaushub geplant. Aufgrund der Mengen und geringen Herbizid-Belastung ist ein Verbleib bzw. eine geeignete Wiederverwendung des Bodenaushubs im Plangebiet möglich und zur Geländemodellierung vorgesehen. An seinem vorläufigen südwestlichen Ende des Parks ist eine deutliche Geländeerhöhung geplant. Hierdurch kann das vorhandene Quartier am Kimbernweg, welches derzeit noch durch eine, bis zu 3 m hohe, Stützmauer vom Bahngelände getrennt wird, einen Anschluss an die geplante Parkanlage finden. Es ist beabsichtigt, ein Konzept zur Ausgestaltung der Anbindung zu erstellen. Hierüber soll u.a. festgelegt werden, welche Teile des Flurstücks 52 für die Zuwegung genutzt werden sollen. Die Anbindung kann z.B. über einen Gestattungsvertrag gesichert werden. Die Überwindung des Höhenunterschiedes innerhalb der Grünanlage erfolgt barrierefrei über eine leicht geneigte Rampe. Zur planungsrechtlichen Steuerung und Sicherung der Aufschüttungen wird festgesetzt, dass die Fläche für Aufschüttungen im auf maximal 13,0 m über NHN erhöht werden darf sowie mit einem vegetationsfähigen Substrat zu überdecken ist, sodass mindestens eine Begrünung mit Landschaftsrasen und Bäumen möglich ist. Somit wird gewährleistet, dass eine landschaftsplanerisch gewollte Höhenmodellierung im südwestlichen Plangebiet möglich ist, diese sich durch eine Mindestbegrünung in die Parkfläche einfügt und abwechslungsreiche Freiräume entstehen. Zur Verdeutlichung sind die geplanten Geländehöhen als Darstellungen ohne Normcharakter in die Bebauungsplanzeichnung mit aufgenommen worden.

Die Grünflächen sind entsprechend §12 BBodSchV - Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht - herzurichten. Zwar erfolgt die Umlagerung des Bodenmaterials im Rahmen der Errichtung von baulichen und betrieblichen Anlagen, doch ist hier die sichere Ablagerung von leicht mit Ethidimuron belastetem Boden hilfsweise nach dem Entwurf der Ersatzbaustoff-Verordnung zu bewerten. Diese sieht für die sichere Lagerung entsprechende Grenzwerte für Ethidimuron und auch einen dem §12 BBodSchV analogen Bodenaufbau über der Ablagerung vor. Hier ist für Rasenflächen ein Auftrag von unbelastetem Boden in einer Mächtigkeit von 20-50 cm und für Stauden und Gehölze ein Auftrag von 40-100 cm vorzusehen. Kinderspielflächen sind mit 100 cm Bodenauftrag zu versehen.

5.8 Umgang mit dem Wasserturm

Der Wasserturm wird als Denkmal nachrichtlich übernommen. Entsprechend des baulichen Bestands wird eine Firsthöhe festgesetzt, um das Anbringen von technischen Anlagen oder Aufbauten im Sinne des Denkmalschutzes wirksam zu unterbinden.

Eine kurz- bis langfristige Nutzung konnte für den denkmalgeschützten Wasserturm bislang noch nicht gefunden werden. Ggfls. kann im weiteren Verfahren ein Bezug zu dem nordöstlich angrenzenden Gebäude hergestellt werden, sodass Wechselwirkungen zwischen den beiden Bauwerken entstehen. Die geplante Platzfläche am Wasserturm kann möglicherweise zu Gunsten einer Außengastronomie oder zu Veranstaltungen, also einer Bespielung aus dem Kammgebäude in MU (1) heraus, genutzt werden.

5.9 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

5.9.1 Gestaltung baulicher Anlagen

Dach und Dachneigung

In der Umgebung des Plangebiets haben sich zumeist blockweise, z.T. auch noch kleinteiliger, unterschiedliche Dachformen herausgebildet (bspw. eher flachgeneigte Dächer in diversen Ausführungen in der östlichen Schützenstraße). Eine einheitliche Dachlandschaft ist daher nicht ableitbar. Zur Sicherung der geplanten Dachbegrünung sowie der erforderlichen Regenrückhaltung im Plangebiet, sind für die Neubauten im Plangebiet Flachdächer oder flachgeneigte Sattel- oder Pultdächer mit einer Dachneigung zwischen 0 und 15 Grad festgesetzt.

Dach- und Tiefgaragenbegrünung

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel 5.7.3 hingewiesen.

Stellung der baulichen Anlagen

Die ehemalige Verladehalle ist durch ein flaches Satteldach und einer parallel zur geplanten öffentlichen Grünfläche bzw. zur Verladestraße verlaufenden Hauptfirstrichtung geprägt. Um diesen Charakter mit einem Satteldach zu erhalten und die Linearität der Halle weitestgehend zu erhalten, wird für die eingeschossigen Gebäudeteile eine Hauptfirstrichtung sowie die First- und Traufhöhe als zwingendes Maß festgesetzt.

Einfriedungen

Ergänzend zu den Festsetzungen zur Erhaltung und Neupflanzung von Bäumen und Hecken sind Einfriedungen auf den privaten Baugrundstücken zulässig. Im Allgemeinen Wohngebiet, im Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes und innerhalb des eingeschränkten

Gewerbegebietes sind Einfriedungen nur in Form von geschnittenen Laubholzhecken gemäß Pflanzliste A bis zu einer Höhe von 1,3 m zulässig, die grundstücksseitig durch offene Zäune ergänzt werden können. Ausnahmsweise können an den Grundstücksgrenzen zu Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Einfriedungen in Form von offenen Zäunen bis zu einer Höhe von 2 m zugelassen werden, wenn dies aus sicherheitsrelevanten Gründen erforderlich ist.

Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes sind Einfriedungen nur als geschlossene Laubgehölzpflanzungen oder Laubhecken, gemäß Pflanzliste A, bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig.

Durch die Festsetzungen zur Zulässigkeit von Einfriedungen kann sichergestellt werden, dass Einfriedigungen gestalterisch einheitlich vorgenommen werden und dabei zugleich ein ökologisch wirksames Grünvolumen entsteht. Die Festsetzung kommt zudem sowohl dem Boden- als auch dem Wasserhaushalt zugute. Neben den vorgenannten Gründen dienen Einfriedungen auch der Abgrenzung eines privaten Rückzugsortes, gleichzeitig wird dem Sicherheitsinteresse der Bewohner nachgekommen, während der Herausbildung einer als „pflanzlichen Wand“ wahrgenommenen Barriere durch eine Höhenbeschränkung wirksam vermieden wird. Um die Erschließung sicherzustellen, können die Einfriedungen in diesen Bereichen unterbrochen werden, verkehrssicherheitsrelevante Sichtdreiecke sind zu berücksichtigen. Zur Vermeidung des Überwachsens der geplanten Hecken entlang der öffentlichen Verkehrsflächen wird ein Mindestabstand der Hecke von mindestens 50 cm zur Straßenbegrenzungslinie festgesetzt.

5.9.2 Anzahl von Pkw- und Fahrräderabstellplätzen

Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze je Wohneinheit

Ziel des Bebauungsplanes ist die Nutzbarmachung einer derzeit mindergenutzten Brachfläche im innerstädtischen Bereich. Der Standort zeichnet sich hierbei durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der sozialen Infrastruktur aus. Neben dem eigentlichen schienengebundenen Verkehr befindet sich der Zentrale Busbahnhof (ZOB) ebenfalls in der Nähe des Plangebietes. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie.

Durch eine ansprechende Ausstattung und ein entsprechendes Angebot sollen für die zukünftigen Nutzer des Quartiers Anreize für ein Mobilitätsverhalten geschaffen werden, das die Nutzung des ÖPNV, Carsharing-Angeboten sowie der Infrastruktur für Fahrräder und Fußgänger fördert und nicht zwangsläufig auch zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Plangebiet und der Umgebung führt. Dazu wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches eine Reihe von Maßnahmen vorsieht, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit dem Stellplatzbedarf von Kfz im Plangebiet beitragen.

Dazu zählen:

- Direkt verlaufende und attraktiv gestaltete Fuß- und Radwegeverbindungen in Ost-West- sowie Nord-Süd-Richtung durch das Quartier, die von Kfz-Verkehr größtenteils freigehalten werden,
- die Anbindung des Quartiers an die Veloroute entlang der Hansestraße mit direkter Wegführung in die Lübecker Innenstadt,
- die Errichtung von Radabstellanlagen in ausreichendem Umfang in bequemer Laufweite zu Hauseingangsbereichen,

- die Einrichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie
- die Bereitstellung von Bike- und Car-Sharing- sowie Lastenfahrrad-Angeboten.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird über den städtebaulichen Vertrag zwischen der Hansestadt und der Vorhabenträgerin gesichert.

Dadurch kann eine höhere Verkehrsbelastung des umgebenden Straßennetzes vermieden und der Stellplatzbedarf für private Kfz insgesamt vermindert werden, so dass im Bebauungsplan eine Reduzierung der erforderlichen Kfz-Stellplätze vorgesehen ist.

Demgemäß sind bei einer Wohnnutzung mit einer Wohnfläche von mehr als 50,1 m² mindestens 0,7 Stellplätze je Wohneinheit erforderlich. Bei kleineren Wohneinheiten bis zu einer Größe von maximal 50 m² sind 0,5 Stellplätze je Wohneinheit und bei Kleinstwohnungen mit einer Wohnfläche von max. 30 m² reduziert sich dieser Stellplatzschlüssel auf 0,25 Stellplätze je Wohneinheit. Diese Werte beziehen sowohl auf freifinanzierten als auch auf öffentlich geförderten Wohnungsbau. Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt gemäß § 3 und 4 der Verordnung zur Berechnung der Wohnfläche (Wohnflächenverordnung - WoFlV).

Für Einfamilienhäuser (einschl. Doppelhäuser, Reihenhäuser oder Hausgruppen) ist je ein PKW Stellplatz je Wohneinheit zu errichten. Abweichend sind bei Studierenden- und Pflegewohnheimen je Bewohner:in je 0,2 PKW Stellplätze für Bewohner:innen vorzusehen. Für Altenheime ist ein PKW Stellplatz je 15 Heimplätze für Bewohner:innen nachzuweisen.

Somit wird im Plangebiet eine ausreichend zu bewertende Anzahl an Stellplätzen für die zukünftigen Bewohner geschaffen.

Fahrradabstellplätze

Die Anzahl notwendiger Fahrradabstellanlagen für bauliche Anlagen ist für den zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehr zu bemessen. Dieser ist nicht nur von der Nutzung der baulichen Anlage, sondern auch von örtlichen Gegebenheiten wie der Topographie, der Bevölkerungsstruktur und dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und der Siedlungsstruktur abhängig.

Die in den Festsetzungen genannten Werte stellen die Mindestanzahl der Fahrradabstellplätze für die Ermittlung der Zahl der abzustellenden Fahrräder dar, welche für die einzelne bauliche Anlage unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu erfüllen ist.

Innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes und des Urbanen Gebietes berechnet sich die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze bei Mehrfamilienhäusern auf Grundlage der Anzahl der Zimmer je Wohneinheit.

Anzahl Zimmer	1	2	3	4	5	6	≥ 7
Notwendige Fahrradabstellplätze	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0

Dabei sind 80 % der notwendigen Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen sowie 20 % für Besucher:innen vorzusehen.

Für Einfamilienhäuser/ Doppelhaushälften ist kein Nachweis für Fahrradabstellplätze erforderlich, da auf diesen Grundstücken ausreichend Freiflächen für private Fahrradabstellplätze gesichert sind.

Bei Studierenden- und Pflegewohnheimen ist je Bewohner:in ein Fahrradabstellplatz für Bewohner:innen sowie zusätzlich 0,2 Fahrradabstellplätze für Besucher:innen vorzusehen.

Für Altenheime sind keine Fahrradabstellplätze für Bewohner:innen nachzuweisen. Für Mitarbeiter:innen und Besucher:innen ist jeweils ein Fahrradabstellplatz je 20 Bewohner:innen umzusetzen.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes zeichnet sich durch seine Nähe zum Hauptbahnhof, der Innenstadt und der sozialen Infrastruktur aus. Die Nutzung des Fahrrades ist daher von hoher Bedeutung und kann somit zur Optimierung des „Modal Split“ (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zu Gunsten des Nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) und des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) beitragen.

Bei in der Nähe des Baugrundstücks auf einem anderen Grundstück gelegenen notwendigen Fahrradabstellanlagen ist zur Beurteilung der für Fahrradbenutzerinnen und Fahrradbenutzer zumutbaren Entfernung von der Abstellanlage zu der baulichen Anlage, die besucht oder benutzt wird, von einer geringeren Weglänge auszugehen, als beim Kraftfahrzeugverkehr. Die Weglänge zum Eingang der baulichen Anlage soll bei Fahrradabstellanlagen für bis zu 20 Fahrräder nicht mehr als 50 m betragen.

Um die Fahrradnutzung zu fördern, setzt der Bebauungsplan gewisse Mindestqualitäten, was die Beschaffenheit und Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze betrifft, fest.

Fahrradabstellplätze für Bewohner: innen und Mitarbeiter:innen sind an verschließbaren und komfortabel erreichbaren Orten herzustellen, d.h.

a) ebenerdig, über einen Aufzug, über eine Rampe oder über eine ausreichend breite Treppe mit angemessener Steigung und Schieberinne erreichbar,
b) mit ausreichender Beleuchtung über Bewegungsmelder und
c) ohne selbstschließende Türen (bzw. Verschließen nur mit zeitlicher Verzögerung).

Bei Mehrfamilienhäusern sind auch Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhänger vorzusehen.
Fahrradabstellplätze für Besucher:innen sind frei zugänglich und möglichst in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.

5.9.3 Werbeanlagen

Werbeanlagen sollen insbesondere das Interesse von potenziellen Kunden auf die zu bewerbenden Nutzungen lenken. Werbeanlagen können hierbei sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und bauliches Umfeld haben. Um eine gewisse Fernwirkung zu erzeugen, erreichen sie häufig eine maßgeblich über das Geschäftsgebäude hinausgehende Höhe. Dies kann das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, den städtebaulichen Charakter und die spezielle Lage berücksichtigen und sich unterordnen. Aus diesen Gründen werden an dieser prädestinierten Stelle in der Nähe zum Hauptbahnhof als „Eingangstor zur Stadt“ Werbeanlagen ausschließlich an der Stätte der Leistung und nur an den straßenseitigen Außenwänden zugelassen sowie bewegliche und blendende Werbeanlagen und solche mit wechselndem Licht ausgeschlossen. Demgemäß werden freistehende Werbeanlagen ebenfalls ausgeschlossen.

5.10 Nachrichtliche Übernahmen

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB werden die nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen sowie Denkmäler nach Landesrecht im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen, da sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig und zweckmäßig sind.

Denkmale

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß DSchG SH geschützt.

Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung

Innerhalb des Plangebiets befinden sich planfestgestellte Flächen der Deutschen Bahn AG. Die Flächen (Flurstücksnummer 1408 und 277 (tlw.)) dienen als bahnbetrieblich notwendige unterirdische Erschließungsanlagen und werden zum Teil auf Dauer nicht freigestellt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind jedoch mit den bahnbetrieblichen Funktionen vereinbar.

Planfestgestellte Straßen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird die St. Lorenz-Brücke als planfestgestellte Straße nachrichtlich übernommen.

5.11 Hinweise

Schutz des Mutterbodens

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

Archäologische Bodenfunde, Kulturdenkmale

Das Vorkommen von archäologischen Boden- oder Kulturdenkmalen im Plangebiet kann nicht ausgeschlossen werden. Vor Bodeneingriffen ist daher die obere Denkmalschutzbehörde, Abteilung Archäologie über den über den Baubeginn zu informieren. Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 15 Denkmalschutzgesetz. Demnach sind bei der Auffindung von frühgeschichtlichen Funden oder sonstigen Kulturdenkmalen die Erdarbeiten einzustellen und die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu verständigen.

Kampfmittel

Im Plangebiet bestehen gemäß Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 13.04.2017) keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem zweiten Weltkrieg.

Kampfmittel sind jedoch gänzlich nie auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.

Bodenbelastungen

Bei den gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichneten Flächen (a) handelt es sich um schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG. Gemäß abgestimmten und mit Schreiben vom 29.08.2019 durch die untere Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck bestätigten Sanierungsplanes (Stand August 2019) werden diese Flächen entsprechend der festgelegten Sanierungszielwerte saniert. Mit Bestätigung des Sanierungserfolges kann die Kennzeichnung der mit (a) markierten Flächen aufgehoben werden.

Bei den gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB und zusätzlich mit (b) gekennzeichneten Flächen handelt es sich um Altlastenverdachtsflächen, die als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet werden

Aufgrund der langjährigen Nutzung als Güterbahnhof liegt im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine gewisse Grundbelastung der Auffüllungshorizonte mit PAK bzw. MKW vor.

Außerdem gibt es eine diffuse Beeinträchtigung des Bodens (künstliche Auffüllung / Geogen) durch bahntypische Herbizidwirkstoffe (i.B. Ethidimuron) aus der Vegetationskontrolle. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden – Mensch kann diesbezüglich für die geplante Nutzung (Wohngebiet) ausgeschlossen werden.

In den Freianlagen ist eine unbelastete und vegetationstechnisch geeignete Bodenschicht in geeigneter Mächtigkeit gemäß Sanierungsplan aufzubringen. Bei Erdarbeiten unterhalb der aufgebrachten/unbelasteten Bodenschicht ist im Vorwege die untere Bodenschutzbehörde zu informieren und ggf. zu beteiligen. Eingriffe in den Boden sind gutachterlich zu begleiten.

Bei der Planung sowie Ausführung von Versickerungsanlagen ist diese Bodenbeeinträchtigung zu berücksichtigen.

Grundwasserbelastung

Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer schädlichen Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide. Die festgestellten Konzentrationen stehen den Anforderungen gem. §1 (6) Nr. 1 des Baugesetzbuches an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entgegen. Etwaige Grundwasserentnahmen/ -nutzungen sind im Einzelfall mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen. Das Sammeln und zielgerichtete Einleiten von Niederschlagswasser von befestigten Flächen in das Grundwasser mittels Versickerung ist nicht genehmigungsfähig. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall von der zuständigen unteren Wasserbehörde zugelassen werden. Die Nutzung von Gartenbrunnen ist nicht genehmigungsfähig.

Grundstücksentwässerung

Für die Entwässerung privater Grundstücke ist durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck eine Regenabflussspende von 9,8 l/(s*ha) vorgegeben. Darüber hinaus auf den Grundstücken anfallendes Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken zurückzuhalten. Für das 30-jährige Regenereignis ist im Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis für das Grundstück zu führen. Der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet ist auf 40 l/s zu drosseln. Das Ableiten von Drainagewasser ist nicht möglich. Die Notwasserwege dienen der Ableitung des bei Starkregen (100-jährig) anfallenden Niederschlagswassers.

Landschaftsplanerische Hinweise / Artenschutzrechtliche Ge- und Verbote

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, etc.). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren, Bodenmassen und anderes Baumaterial dürfen in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege müssen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege erfolgen.

Abriss- und Sanierungsarbeiten von Gebäuden sind zum Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen zwischen dem 1. März bis 31. August unzulässig. Der Beginn der Abrissarbeiten von Gebäuden (Entkernung, schonender Rückbau der Außenverkleidungen)

soll ab September stattfinden. Bei dem Rückbau von Gebäuden, für die ein Vorkommen bzw. ein Verdacht von Fledermäusen aufgezeigt wurde (s. Fledermausgutachten Kapitel 5.2), sowie bei Sanierungsarbeiten am Wasserturm ist zwischen dem 1. Oktober und 30. April eine ökologische Baubegleitung mit Fachkenntnissen der Artengruppe der Fledermäuse erforderlich, die mögliche Quartiere erkennt und verbliebene Tiere fachgerecht zu bergen und umzusetzen hat.

Vor geplanten Baumfällungen/Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen, nur in Abstimmung mit der zuständigen Behörde, nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und die Bäume später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten (von Oktober bis August) im September erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

Gemäß § 39 Abs. 5 Ziffer 2 BNatSchG dürfen Gehölze nur außerhalb der Frist vom 01. März bis 30. September auf den Stock gesetzt, gefällt oder gerodet werden.

Die Flugtrasse im Bereich der Verladestraße ist in ihrer Durchgängigkeit für Fledermäuse zu erhalten. Das Abstellen von Baumaschinen oder das nächtliche Arbeiten bei Flutlicht sind nur zwischen dem 1. November bis 31. März zulässig.

Potentielle Baustelleneinrichtungsfläche Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Innerhalb der im westlichen Plangebiet befindlichen öffentlichen Grünfläche ist eine potenzielle, temporäre Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche im Zusammenhang mit der Ertüchtigung des betreffenden Streckenabschnitts zur „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ angedacht. Soweit diese Option tatsächlich zur Umsetzung kommt, wäre die durch den Bebauungsplan festgesetzte künftige Nutzung erst nach Freigabe dieser Fläche möglich. Das hierzu erforderliche Planfeststellungsverfahren wurde bislang nicht eingeleitet.

Einsichtnahme DIN und anderen Normen sowie Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsichtnahme bereit.

6. Umweltbericht

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte

Der zu überplanende Bereich liegt innenstadtnah, rd. 500 m südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs im Stadtteil Lübeck - St. Lorenz-Süd und umfasst im Wesentlichen die Grundstücke des ehemaligen Güterbahnhofs.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von rd. 8,4 ha. Auf dem brachgefallenen, teilweise versiegelten Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Lübeck sind neue Wohnbebauung, urbane Gebiete, eine Parkanlage sowie eingeschränkte Gewerbegebiete geplant. Der Bebauungsplan schließt zudem Teilflächen der Meierstraße sowie südwestliche Bahnflächen ein.

Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes nördlich der Schützenstraße werden Wohnbebauungen zum Planweg A orientiert mit drei bis vier Vollgeschossen (zzgl. eines Staffelgeschosses) sowie im rückwärtigen Bereich mit zwei Vollgeschossen (zzgl. Staffelgeschoss) gebaut (Teilgebiete WA (2) bis WA (5)). Innerhalb dieser Flächen werden Bautiefen zwischen 13,5 und 14,5 m ermöglicht. Im Teilgebiet WA (2) wird die sichtbare Gebäudehöhe von 17,3 m (25,5 m ü.NHN) mit Ausnahme des südlich gelegenen Gebäudeabschnittes mit einer sichtbaren Gebäudehöhe von 14,3 m (22,5 m ü.NHN) festgesetzt. Für die zweigeschossigen Gebäude der Teilgebiete WA (3) und (4) ist eine sichtbare Gebäudehöhe von 11,3 m (19,5 m ü.NHN) vorgesehen und für den Geschosswohnungsbau (Mehrfamilienhäuser) wird eine sichtbare Gebäudehöhe von 14,3 m (22,5 m ü.NHN) gewählt. Im Teilgebiet WA (5) reduziert sich die sichtbare Gebäudehöhe der Reihenhausbebauung auf 11,3 m (18,5 m ü.NHN), da hier nur zwei Vollgeschosse und keine Tiefgaragen realisiert werden. Der Unterbau von Tiefgaragen ist bei den Teilgebieten WA (2) bis (4) festgesetzt.

In dem im nördlichen Bereich des Plangebietes gelegenen Teilfläche MU (1) des Urbanen Gebiets sind die nordöstlichen Bereiche viergeschossig und mit einer sichtbaren Gebäudehöhe von 14,3 m (22,5 m ü.NHN) vorgesehen, die südwestlichen Bereiche sind hingegen fünfgeschossig und mit einer sichtbaren Gebäudehöhe von 17,3 m (25,5 m ü.NHN) gewählt. Auf der Fläche soll ein Kamm- oder Riegelgebäude für besondere Wohnformen entstehen. Der denkmalgeschützte Wasserturm am westlichen Ende des Riegel- bzw. Kammgebäudes bleibt als Identifikationsmerkmal des Gebietes erhalten.

Die ehemalige Verladehalle entlang der Verladestraße sowie das Kantinenbaufeld im Südwesten und der geplante Kopfbau im nordöstlichen Anschluss an die Verladehalle bilden das Teilgebiet MU (2). Innerhalb des an den Bahnflächen südlich angrenzenden Teilgebietes MU (2) erfolgen entsprechend des Bestandsgebäudes eine Ein- bis Zweigeschossigkeit und eine Festsetzung der Firsthöhe von 15,5 m und 17,5 m ü.NHN. Die ehemalige Verladehalle des Güterbahnhofs im Norden des Plangebietes soll nach Möglichkeit in Teilen erhalten und saniert werden und schwerpunktmäßig durch Gewerbebetriebe sowie soziale, kulturelle und anderen Einrichtungen genutzt werden. Innerhalb dieses Teilgebietes MU (2) des Urbanen Gebietes ist zudem eine Kindertagesstätte vorgesehen. Die am südlichen Ende der Verladehallen gelegene ehemalige Kantine ist aufgrund ihrer Baufälligkeit abgerissen worden und wird durch einen Neubau ersetzt. Zudem wird die ehemalige Verladehalle am nordöstlichen Ende um einen fünfgeschossigen Kopfbau mit einer Gebäudehöhe von 25,5 m ü. NHN zzgl. Staffelgeschosses mit einer maximalen Gebäudehöhe von 28,5 m ü.NHN für die Umsetzung eines Hotels erweitert. Es bestehen Bautiefen zwischen 16 m und 21,5 m im MU (2).

Innerhalb des Teilgebietes GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes ist aktuell die Realisierung eines Blockheizkraftwerkes vorgesehen. Das Teilgebiet GEe (2) dient der Unterbringung von Stellplatzanlagen mit ebenerdigen Stellplätzen, wohingegen innerhalb des Teilgebietes GEe (3) für die Errichtung einer bis zu zweigeschossigen Parkplatzanlage möglich ist. Unabhängig von den durch das aktuelle städtebauliche Konzept geplanten Nutzungen sind innerhalb der Teilgebiete GEe (1) und (3) Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störungsgrad auch in einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zulässig sind.

Zwischen den Wohnbauflächen und den verbleibenden Verladehallen wird auf einer Fläche von ca. 2,55 ha ein öffentlicher Grünzug im Sinne einer Parkanlage mit aufgeweiteten Bereichen entwickelt. Die Grünfläche dient insbesondere den Bewohnern, Arbeitenden und Beherbergungsgästen des neuen Quartiers, steht aber als Stadtpark selbstverständlich allen Menschen – insbesondere auch den Bewohnern des Stadtteiles St. Lorenz Süd – für die Naherholung zur Verfügung.

Die verkehrliche Anbindung des neuen Quartiers erfolgt über die Straßen Am Güterbahnhof/Beim Retteich nordöstlich des Plangebietes sowie über den Töpferweg südlich des Plangebietes. Durch den Unterbau von Tiefgaragen entsteht kein ruhender Verkehr auf Höhe der Wohngebiete im Plangeltungsbereich.

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Plangebiet Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor.

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

a) Fachgesetzliche Grundlagen

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 8 LNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V. mit § 9 LNatSchG: Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

§ 135a BauGB: Im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe, die durch den Bebauungsplan zu erwarten sind, sind vom Vorhabenträger durchzuführen. Die Maßnahmen zum Ausgleich können bereits vor den Baumaßnahmen und der Zuordnung durchgeführt werden. Soweit Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle durchgeführt werden sollen, soll die Gemeinde die Maßnahmen an Stelle und auf Kosten der Vorhabenträger durchführen. Voraussetzung für die Rückerstattung der Kosten ist, dass im Bebauungsplan die Ausgleichsmaßnahmen den Eingriffsgrundstücken nach § 9 Abs. 1a BauGB zugeordnet sind.

Baumschutzsatzung: Gemäß der seit dem 18.12.2006 geltenden Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens 3 Bäume) oder in Gruppen (mindestens 5 Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u.a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stamm in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt ist, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere

begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

b) Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan:

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010[13] und im Entwurf des Landesentwicklungsplans 2018[14] wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes, in dem das Plangebiet liegt, dargestellt. Zudem sollen zur Wahrung des Status der Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte Sichtachsen und Blickbeziehungen erhalten bleiben. Weiterhin liegt das Plangebiet am Anfang der Siedlungsachse in Richtung Reinfeld und grenzt an eine elektrifizierte zwei- oder mehrgleisige Bahnstrecke.

Regionalplan (2004):

Der Regionalplan stellt für den Planungsraum II Lübeck als Oberzentrum dar. Die zentralen Orte sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden.

Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein (1999):

Gemäß den Darstellungen im Landschaftsprogramm liegt das Plangebiet am Rande eines großflächigen Wasserschongebietes, das von Scharbeutz bis Krummesse und von Stockelsdorf bis Travemünde reicht.

Landschaftsrahmenplan (2020):

Im Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III 2020 sind keine Darstellungen im Plangebiet vorhanden.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008):

Bei den ehemaligen Güterbahnhofsflächen handelt es sich um den Biotoptyp Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen (größtenteils versiegelt), während die Grundstücke der Schützenstraße als Siedlungsbiotope – Biotope der gemischten Bauflächen/Stadtgebiete dargestellt werden. Der Landschaftsplan stellt eine naturschutzrechtlich geschützte Allee entlang der Hansestraße dar. Die Karte „Typen des oberflächennahen Wasserhaushalts“ stellt die nordwestlichen Flächen als Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies) und die südwestlichen Flächen als Stautyp (Tonmergel) dar, während die östlichen Flächen nicht untersucht wurden. In der Karte „Kulturhistorische Landschaftsbestandteile“ ist ein Flur- und Grenzstein im Bereich der Schützenstraße abgebildet. Diese mit Hoheits- und Eigentumszeichen versehenen Steine, die alte Grenzverläufe markieren, sind im ganzen Stadtgebiet von Lübeck verteilt aufzufinden.

Das im Jahr 2010 von der Bürgschaft beschlossene Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ sieht eine öffentliche Grünfläche und Wege auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Plangebiet), der Schützenstraße und den Verladehallen des Güterbahnhofs

[13] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein

[14] Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (2018): Entwurf 2018 – Fortschreibung Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein

vor. Diese linearen Grünverbindungen am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd sind auch in der Karte „Konzept Grünzüge“ des Landschaftsplans der Hansestadt Lübeck abgebildet.

6.3 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

6.3.1 Schutzgut Fläche

a) Ausgangssituation

Das Schutzgut Fläche beschreibt den Flächenverbrauch der Planung. Unter Flächenverbrauch wird dabei die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke verstanden. Fläche ist eine endliche Ressource, mit der Menschen sparsam umgehen müssen, um ihre Lebensgrundlagen zu erhalten. Die Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist bundesweit ein schleichendes Phänomen. Die damit einhergehende Landschaftszersiedelung und Landschaftszerschneidung sind deutlich sichtbare Zeichen eines oft unbedachten Umgangs mit der Ressource Fläche. Zersiedelte oder zerschnittene Naturräume vernichten die natürlichen Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie wertvolle produktive Flächen zur Nahrungsmittelerzeugung.

Ein Großteil des Plangebietes wurde bis in die 1990er Jahre von der DB AG als Güterbahnhof genutzt. Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs wird seither von Bestandsgebäuden, einem Wasserturm, einem Lokschuppen und den Verlade- bzw. Güterhallen einschließlich ihrer versiegelten Zuwegungen geprägt. Weiterhin sind im Süden des ehemaligen Güterbahnhofs offene Brachflächen und z.T. bewachsene Pflasterflächen der ehemaligen Laderampen/Bahnsteige vorhanden.

Die Flächen im Plangebiet sind bereits anthropogen überprägt und weisen einen bestehenden hohen Grad an Überbauung auf, sodass die Bedeutung des Schutzgutes Fläche als natürliche Ressource gering zu bewerten ist.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Bezüglich des Bereichs des ehemaligen Güterbahnhofs findet kein Flächenverbrauch einer zuvor ungenutzten oder für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche statt. Die Fläche des Plangebietes erfährt lediglich eine Umnutzung und dient der Innenverdichtung, sodass keine erheblich nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Fläche im Zuge der Planung zu erwarten sind.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sind aufgrund der Flächenumnutzung und der oben genannten geringen Bedeutung der Fläche als natürliche Ressource durch die bestehende Überbauung nicht vorgesehen.

d) Maßnahmen zum Ausgleich sind aufgrund der Flächenumnutzung und der oben genannten geringen Bedeutung der Fläche als natürliche Ressource durch die bestehende Überbauung nicht vorgesehen.

6.3.2 Schutzgüter Boden und Wasser

a) Ausgangssituation

Für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde von der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018[15]) ein Sanierungsplan aufgestellt, der eine Beschreibung der Geologie und Hydrogeologie beinhaltet. Der Sanierungsplan fasst die Ergebnisse von dem vorangegangenen 4-Stufen Untersuchungsprogramm der DB AG sowie ergänzenden Untersuchungen der Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU) zur Kontamination des Geländes zusammen. Die folgenden Angaben zu Boden und Wasser wurden aus dem Sanierungsplan entnommen und/oder zum Teil zusammenfassend dargestellt:

Boden

Der Standort des Plangebietes liegt innerhalb der „Lübecker Mulde“ auf einer Höhe von 5 bis 15 m ü. NHN. Die Ergebnisse der Bohrungen im Plangebiet zeigen ein Auffüllungshorizont bis 3 m unter Geländeoberkante (GOK) sowie Beckenschluff und glazifluviatile Sande bis zur max. Untersuchungstiefe von 4,0 m u. GOK:

„Im Liegenden der Auffüllungen mit Mächtigkeiten von im Mittel 0,80 m bis 1,50 m folgt Beckenschluff. An der nördlichen Grenze der Fläche auf Höhe der südlichen Grenze der DB Netzflächen reicht der Beckenschluff bis in eine Tiefe von im Mittel 2,00 m u. GOK. Weiter im Norden fehlt er. Im östlichen Teil der Fläche und südlich davon reicht der Beckenschluff im Mittel bis 3,30 m u. GOK. Damit deutet sich ein Einfallen des Beckenschluffes von Nordwesten nach Südosten an. Im Liegenden des Beckenschluffes folgen glazifluviatile Fein- und Mittelsande, die den oberflächennahen Grundwasserleiter darstellen. Lokal sind in die Sande Bänder von Beckenschluff eingeschaltet“ (Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH 2018[3]).

Bei den Bohrungen der FRIDU wurden als Bodenarten Sand, tlw. kiesig mit häufigen Anteilen anthropogener Beimengungen (Schotter, Schlacke, Ziegel- und Betonreste) bis in max. 3 m unter GOK und lagenweise Mittel- bis Feinsand und/oder Schluff bis max. 4 m unter GOK ermittelt. Gemäß des Landwirtschafts- und Umweltatlas Schleswig-Holstein ist im Plangebiet als Bodentyp ehemals Pseudogley-Braunerde abgebildet. Aufgrund der Auffüllung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde der Boden jedoch gemäß den Angaben des Sanierungsplans stark anthropogen überformt, ein natürlicher Oberboden ist nicht vorhanden. Durch die Auffüllung des Bodens wurden die natürlichen Bodenfunktionen erheblich beeinträchtigt.

Versiegelung

Von der gesamten Fläche des Plangebietes (8,4 ha) ist bereits heute über die Hälfte der Böden versiegelt. Dabei ist der Boden auf insgesamt ca. 2 ha durch Gebäude innerhalb des Bereichs des ehemaligen Güterbahnhofs und Straßen sowie Parkplätzen (rd. 1,2 ha) vollständig versiegelt; weitere rd. 2 ha sind durch Fahrflächen, Wege und ehemalige Laderampen teilversiegelt (Pflaster oder Grand).

Insgesamt ist der Boden hier vollständig anthropogen überprägt, sodass diese Flächen für die natürlichen Bodenfunktionen keine bzw. nur geringe Bedeutung haben.

[15] Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018): Sanierungsplan gem. Anhang 3BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck, Bericht und Anlagen, Hannover, Stand. Juni 2020.

Wasser

Die Angaben zum Grundwasser wurden den Detailuntersuchungen und der FRIDU[16] entnommen und im Sanierungsplan der ehemaligen Güterbahnhofsfläche zusammengefasst. Zudem wurden die Angaben durch die Dokumentation Grundwassermonitoring vom März 2020[17] ergänzt bzw. angepasst.

Der Hauptgrundwasserleiter wird durch sandige Ablagerungen des Tertiärs, Erosionsrinnen (z. B. Stockelsdorfer Rinne) und glaziale Sande unterhalb des Geschiebemergels aufgebaut.

Stellenweise wird das Grundwasser durch den überlagernden, gering durchlässigen Geschiebemergel geschützt. Oberhalb des Geschiebemergels bilden Beckenschluffe und sandige Lockersedimente eine Wechselfolge aus Grundwasserleiter und -geringleiter. Großflächig betrachtet, kann dieses System als ein zusammenhängender, oberflächennaher Grundwasserleiter angesehen werden.

Der Grundwasserspiegel im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs befindet sich auf einer Höhe von 5,70 m ü. NHN (August 2015) bzw. 6,20 m ü. NHN (Februar 2016). Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen ca. 2,00 und 3,50 m. An der nördlichen Grenze zu den Flächen der DB Netz AG lag das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,70 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 0,50 m bis 1,50 m. Südlich der Untersuchungsfläche wurde das Grundwasser im Februar 2016 auf einer Höhe von etwa 6,30 m ü. NHN bei einem mittleren Flurabstand von 3,90 m angetroffen. Die Untersuchungen von Mai 2018 bis November 2019 bestätigen die Erkenntnisse: hier wurden Grundwasserflurabstände von 0,7 m bis 2,5 m unter Geländeoberkante im Plangebiet festgestellt.

Bei Stichtagsmessungen im Dezember 2015 und Februar 2016 wurde die regionale Grundwasserfließrichtung im Untersuchungsgebiet ermittelt. Danach fließt das Grundwasser von Nordwesten nach Südosten. Mit den bei der Stichtagsmessung ermittelten Daten wurde für den oberflächennahen Grundwasserleiter im Bereich der Untersuchungsfläche ein hydraulisches Gefälle von etwa 2 ‰ berechnet (dies entspricht 0,20 m auf 100 m). Bei einem durchschnittlichen Porenanteil von 20 % und einem geschätzten Durchlässigkeitsbeiwert, von kf = 2 x 10-4 m/s ergibt sich eine Abstandsgeschwindigkeit von ca. 63 m/Jahr“ (Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH 2018[18]).

Kontamination

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Altlasten. Es wurde ein Sanierungsplan gemäß § Anhang 3 BBodSchV erstellt, der aus Teil 1 (August 2019), „Sanierung im Bereich der Kontaminationsflächen“ und Teil 2, „Umgang mit abfalltechnisch relevanten Aushubmaterialien“ (Juni 2020) besteht.[19] Zu beiden Teilen liegt eine Bestätigung der unteren Bodenschutzbehörde (uBB) vor.

16 Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck, Bericht und Anlagen, Hannover, Stand. Juni 2020.

17 Dr. Köhler & Dr. Pommerening GmbH Beratende Geologen, Hydrogeologen und Ingenieure (2020): Dokumentation Grundwassermonitoring, Harsum, Stand: März 2020.

18 Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck, Bericht und Anlagen, Hannover, Stand. Juni 2020.

19 Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Sanierungsplan gem. Anhang 3 BBodSchV für den ehem. Güterbahnhof Lübeck.

Der Sanierungsplan ist in der vorgegebenen Form umzusetzen.

Abbildung 4: Sanierungsplan mit Sanierungsbereichen (Quelle: M & P 2020)

Auf Grund der langjährigen Nutzung des Geländes durch die Deutsche Bahn liegen im Entwicklungsbereich Verunreinigungen des Bodens sowie des Grundwassers vor. Als Verursacher der Verunreinigung ist laut Bodengutachten die Deutsche Bundesbahn (heute DB AG) anzusehen.

Es wurden vier sanierungspflichtige **Kontaminationsflächen** ermittelt:

- Für den Gas-/Ölbehälter (KF 39) wurde eine kontaminierte Fläche von ca. 50 m^2 ermittelt, in welcher durch erhöhte MKW- (Mineralölkohlenwasserstoffe) und PAK-Gehalte (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs eine konkrete Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser abgeleitet werden kann.

- Auf den Flächen des Kesselhauses sowie der Fettgasanstalt (KF 41 und 42) werden die PAK- und BTEX-Werte (Summenparameter aus Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylol) um ein Vielfaches überschritten: da diese im Grundwasserschwankungsbereich nachgewiesen wurden, ist ein Grundwasserschaden belegt. Zudem werden einzelne Prüfwerte bzgl. der Parameter LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und MKW sowie für einzelne Schwermetalle überschritten. Diese schädlichen Bodenveränderungen werden im Zuge der Sanierungen gleichfalls entfernt. Bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch wurden demgegenüber keine Auffälligkeiten festgestellt. Die benachbarten Kontaminationsflächen wurden zusammengefasst und bilden eine gemeinsame Fläche von ca. 350 m^2. Da im Rahmen der historischen Erkundung[20] keine Angaben zur Reststoffverbringung der Fettgasanstalt ermittelt werden konnten, ist im Zuge der geplanten Baumaßnahmen damit zu rechnen, dass evtl. weitere Bodenverunreinigungen durch Produktionsrückstände im Umfeld der Fettgasanstalt vorgefunden werden. Wenn bei der Durchführung von Baumaßnahmen Boden vorgefunden wird, der durch seine Beschaffenheit (z. B. Fremdbestandteile, Ölverunreinigungen, Verfärbungen, auffälliger Geruch) eine schädliche Bodenveränderung oder einen Altlastenverdacht vermuten lässt, ist ein:e in der

20 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998)

Altlastenbearbeitung erfahrene:r Gutachter:in einzuschalten und die untere Bodenschutzbehörde umgehend zu informieren (LBodSchG § 2).

- Für den Ölkeller (KF 44) wurden erhöhte PAK-, Zink- und Cadmium-, leicht erhöhte BTEX-Werte sowie eine kleinräumige MKW-Verunreinigung nachgewiesen. In den erhöhten PAK- und MKW-Werten wird eine Gefährdung des Grundwassers gesehen; angesichts der bestehenden Versiegelung des Standorts wird für den Wirkungspfad Boden-Mensch derzeit kein Gefährdungspotential gesehen. Diese Kontaminationsfläche umfasst ca. 500 m^2.

Die vier Kontaminationsflächen (im Sanierungsplan (KF 39, KF 41/42 und KF 44) werden im Bebauungsplan mit dem Hinweis (a) gemäß § 5 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, umgrenzt und gekennzeichnet, wobei die KF 41 und 42 - wie zuvor beschrieben - eine Flächeneinheit bilden.

Im Zuge der bisher durchgeführten Untersuchungen[21] sowie auf Grundlage von Abstimmungen mit der unteren Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck wurde für diese Kontaminationsteilflächen eine Sanierungspflicht formuliert. Deshalb ist eine vollständige Entfernung durch Aushub der Schadensbereiche im Vorfeld bzw. im Zuge der weiteren Grundstücksentwicklung erforderlich. Hierdurch wird eine Gefährdung des Schutzguts ‚menschliche Gesundheit' sowie ein Austrag von Schadstoffen in das Grundwasser dauerhaft ausgeschlossen.

Des Weiteren liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes verbreitet ein durchschnittlich 1,0 m mächtiger Auffüllungshorizont vor, der abfallrechtlich den LAGA[22]-Klassen Z0 bis Z2 sowie der Deponieklasse I zu zuordnen ist. Der Auffüllungshorizont wird überwiegend durch PAK, der Boden im gesamten südlichen und südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche durch bahntypische Herbizide (insbesondere Ethidimuron) beeinträchtigt. Die Verunreinigungen mit Herbiziden sind nicht nur auf den Auffüllungshorizont begrenzt, sondern betreffen vor allem den darunter anstehenden Boden.

- Der oberflächennahe Bodenhorizont besteht zum überwiegenden Teil aus Auffüllungsmaterial (mittlere Mächtigkeit 0,90 m), das beinahe auf dem gesamten nicht versiegelten Teil der Untersuchungsfläche mit Herbiziden beeinträchtigt ist (Ausnahme: mittlerer Bereich der Gleisanlage, südöstlich des Güterschuppens).

- Im Bodenhorizont von 1,00 bis 2,00 m unter Geländeoberkante ist nur noch selten Auffüllungsmaterial anzutreffen. Jedoch ist dieser Bodenhorizont im beinahe gesamten Gleisbereich und im Süden der Fläche mit Herbiziden verunreinigt.

- Der anstehende Boden unterhalb von 2,00 m Tiefe wurde ausschließlich im südöstlichen Bereich der Untersuchungsfläche auf die Herbizid-Konzentrationen untersucht. Im Bereich der Gleisanlagen ist weiterhin Ethidimuron nachweisbar.

- Im Bodenhorizont von 3,00 bis 4,00 m unter Geländeoberkante sind die Ergebnisse der Herbizid-Analyse ähnlich. Auch hier ist Ethidimuron das einzig nachweisbare Herbizid. Die

21 ECOS Umwelt Nord: Historische Erkundung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: September 1998); ECOS Umwelt Nord: Orientierende Untersuchung Standort 5080, Lübeck Hbf (Stand: Februar 2002); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: Juli 2015); Sachverständigen-Ring: Gefährdungsabschätzung und Detailuntersuchung – Nachuntersuchung PSM als ergänzende Detailuntersuchung, Standort Nr. 5080, Lübeck Hbf (Stand: April 2016); M&P Ingenieursgesellschaft mbH: Ergänzende Flächenrisiko-Detailuntersuchung im Bereich des ehem. Güterbahnhofes Lübeck (Stand: 2016)

22 Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)

Konzentrationen sind im Vergleich zum Tiefenabschnitt darüber (2,00 bis 3,00 m) geringer.

Bezüglich der Herbizide sind hinsichtlich einer Verwertung die vier Einbauklassen gemäß Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung anzusetzen (s. Sanierungsplan Teil 2). Bei Erdbaumaßnahmen ist bei einer Überschreitung des Eluat-Wertes von 2,6µg/l eine geordnete externe Entsorgung vorzusehen.

Auf den ehemaligen Bahnflächen wurden von der DB AG insgesamt elf Grundwassermessstellen hergestellt. In allen Grundwasserproben wurde PAK nachgewiesen, jedoch überwiegend in geringer Größenordnung. Nur in drei Proben aus dem Abstrom der Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller wurden relevante PAK-Gehalte oberhalb der LAWA-Geringfügigkeitsschwelle nachgewiesen. Die BTEX-Nachweise beschränkten sich darüber hinaus auf eine Messstelle. Die Schwermetall-Gehalte zeigten sich im Grundwasser mit Ausnahme eines Zink-Gehalts deutlich unterhalb der LAWA[23]-Geringfügigkeitsschwelle. Die festgestellten Grundwasserverunreinigungen durch PAK und BTEX konnten ursächlich den Kontaminationsverdachtsflächen Fettgasanstalt und Ölkeller vorgefundenen Bodenverunreinigungen zugeordnet werden. Sie wurden als schädliche Grundwasserveränderungen im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes eingestuft. In der Gesamtschau des untersuchten Bereichs zwischen den Kontaminationsverdachtsflächen konnten diese schädlichen Grundwasserveränderungen jedoch als lokal, kleinräumig und nicht erheblich bewertet werden. Es wurde keine Besorgnis einer Gefährdung der regionalen Grundwassersituation festgestellt.

Zudem zeigen Grundwasser- und Bodenuntersuchungen weitere Grundwasserverunreinigungen durch bahntypische Herbizide auf, die diffus im Plangebiet verteilt im Boden vorliegen. Sie wurden nicht nur im Bereich des Lokschuppens, sondern auch im Gebiet der südlich gelegenen Gleise eingetragen. Es ist davon auszugehen, dass auch auf den nördlich und nordwestlich (Gleisharfe) angrenzenden aktiven Gleisanlagen Verunreinigungen des Bodens durch Herbizide vorliegen und dadurch auch Einträge ins abstromige Grundwasser stattfinden.

Durch die Deutsche Bahn fand hinsichtlich der Beeinträchtigung des Grundwassers durch bahntypische Herbizide (i.d.R. dem Wirkstoff Ethidimuron) ein 3-jähriges Grundwasser-Monitoring statt, um die Belastung des Grundwassers mit Ethidimuron und untergeordnet auch mit PAK und BTEX zu überwachen. Das dreijährige Monitoring wurde mit Vorlage eines Abschlussberichts im März 2020 abgeschlossen. Aktuell wird in Abstimmung mit der uBB über den Umgang mit der Ethidimuronverunreinigung im Grundwasser entschieden. Hierzu ist die Erstellung einer Sanierungsuntersuchung mit technischer und kostenmäßiger Darstellung der Sanierungsvarianten vorgesehen.

Bei den vorliegenden Verunreinigungen ist somit zwischen den vier Kontaminationsflächen, der flächenübergreifenden Beeinträchtigung durch bahntypische Herbizide sowie der hieraus ableitbaren Grundwasserbelastung zu unterscheiden. Was die vier Kontaminationsflächen betrifft, ist eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächlichen horizontalen und lateralen Grenzen dieser vier Kontaminationsflächen müssen daher durch einen altlastenerfahrenen Gutachter vor Ort festgelegt und der Sanierungserfolg analytisch nachgewiesen werden. Als weitere Grenzen gelten die im Sanierungsplan

[23] Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA)

festgelegten Gebiete. Ziel der Sanierung ist im Wesentlichen eine Entfernung der Altlasten zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit unter dem Aspekt der zukünftigen Nutzung der Fläche.

Darüber hinaus befinden sich außerhalb der im Sanierungsplan festgelegten Gebiete im Nordosten des Plangebietes weitere Altlastenverdachtsflächen. Notwendigkeit und Umfang einer Sanierung der Flächen sind bei einer baulichen Veränderung abzustimmen. Es ist jedoch ein Beibehalt einer Nutzung als Stellplatzanlage vorgesehen und durch die Festsetzung des Bebauungsplanes auch auf diese begrenzt (siehe Ziffer 5.2.1). Der Bereich wird daher gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB zunächst als Altlastenverdachtsfläche (b) gekennzeichnet.

Gemäß einer Stellungnahme (Stand: 03.05.2017) des Kampfmittelräumdienstes von Schleswig-Holstein liegt kein Kampfmittelverdacht vor. Kampfmittel können dennoch nie gänzlich ausgeschlossen werden.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Boden

Das zukünftige Relief der Parkanlage wird z.T. wellig ausgeformt und mit Senken und Anhöhen modelliert. Das Geländeniveau der Parkanlage wird überwiegend auf Höhen zwischen 8,0 m und 9,0 m ü. NHN modelliert; das niedrigste Geländeniveau liegt bei 7,25 m ü. NHN in einer Senke und das höchste Geländeniveau bei 13 m ü NHN auf einer Anhöhe nördlich der Gebäude am Hansering. Das Gelände der Teilgebiete des Allgemeinen Wohngebietes WA (2) - (5) wird auf einer Höhe von rd. 9,5 m ü. NHN gestaltet.

Zur Herstellung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse im Plangebiet müssen kontaminierte Bereiche des Bodens z.T. ausgehoben, umgelagert, aufgefüllt oder versiegelt werden. Dafür werden gemäß Sanierungsplan zunächst die vier Kontaminationsflächen im Norden des Plangebietes durch einen Bodenaustausch saniert. Um die vier Kontaminationsflächen komplett zu sanieren, musste erst ein Gebäuderückbau des Ringlokschuppens, sowie des Verwaltungs- und der Lagergebäude in den Bereichen stattfinden. Der kontaminierte Boden wird ggf. unter Sicherungsmaßnahmen und je nach Grad der Verunreinigung auf Haufwerke gelegt oder in Container verbracht, beprobt und gemäß dem Belastungsgrad entsorgt. Eine exakte Grenzziehung im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme ist trotz der detaillierten Untersuchungen anhand von stichpunktartigen Bohrungen nicht möglich. Die tatsächliche Grenze des Belastungsbereichs muss daher durch den Gutachter vor Ort anhand von organoleptischer Ansprache und durch Sohl- und Wandbeprobung aus der Baugrube festgelegt werden. Für die Verfüllung der vier Kontaminationsflächen bis zum geplanten Geländeniveau kann gebietseigenes Material, das nicht aus den Kontaminationsflächen stammt oder unbelastetes Fremdmaterial verwendet werden. In beiden Fällen müssen die Anforderungen/Bestimmungen der LAGA TR Boden (2004) eingehalten werden. Aufgrund der hohen Vorbelastungen des Bodens durch die bestehende Versiegelung und Kontamination im Norden des Plangebietes, führt die Neubebauung durch ein Riegel- bzw. Kammgebäude nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen in diesem Bereich.

Eine aktive Sanierung scheint durch Bodenaustausch der Herbizid-belasteten Böden derzeit mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich zu sein. Genaueres wird sich nach Durchführung der Sanierungsuntersuchung der DB ergeben. Bei Umsetzung der Planung wird eine Teilsanierung und Sicherung durch Überdeckung bzw. Versiegelung durchgeführt. Im Nordwesten und Südosten des Plangebietes wird im Bereich der geplanten Gebäude die im Mittel 0,90 m mächtige Auffüllungsschicht vollständig entfernt. Das dabei anfallende Material wird beprobt, gemäß LAGA /NMU bewertet und fachgerecht entsorgt. Bei Errichtung von

unterkellerten Gebäuden bzw. von Tiefgaragen wird der Boden bis 3,30 m unter zukünftiger Geländeoberkante ausgehoben. Der ausgehobene geogene und nur z.T. mit Herbiziden belastete Boden wird innerhalb des Plangebietes zur Geländemodellierung und zur Auffüllung bis zur Gründungsebene der Gebäude verwendet. Die Freiflächen um die Gebäude werden mit einer 0,30 m mächtigen Schicht kulturfähigem Oberboden überdeckt.

Im Bereich der geplanten öffentlichen Grünfläche wird das Auffüllungsmaterial nur unter geplanten Verkehrswegen entfernt und gemäß LAGA-Zuordnungsklasse entsorgt. Das Gelände wird ggf. mit dem gebietseigene geogenem Boden aufgefüllt und mit 0,20 m bis 0,30 m Oberboden gemäß § 12 BBodSchV überdeckt. Im Bereich von Spielplätzen beträgt die Mächtigkeit der sauberen Überdeckung (Spielsand, Oberboden, Fallschutz) rd. 1,00 m.

Gemäß den Aussagen des Sanierungsplans der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH erfolgt durch das gezielte Entfernen und Umlagern eine Reduzierung der Ethidimuronbeeinträchtigung innerhalb des Plangebietes. Herbizid-beeinträchtigtes Material wird kontrolliert wieder eingebaut und durch eine 0,20 bis 1,00 m mächtige Schicht Oberboden gesichert. Dadurch können sich die zuvor eingeschränkten natürlichen Bodenfunktionen in nicht überbauten Bereichen wieder regenerieren. Zudem wird der Kontakt von Menschen mit dem Material so weiter eingeschränkt.

Versiegelung

Bei Durchführung der Planung wird im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs (Gesamtfläche rd. 8,4 ha) das Doppelte an vollversiegelter Gebäudefläche (rd. 4 ha) im Vergleich zum Bestand entstehen. Zudem entstehen Rasenflächen um die Wohngebäude auf rd. 0,86 ha. Dennoch werden nur rd. 0,6 ha von bisher unversiegelter Fläche (Fläche mit Ruderalbewuchs) überbaut, die restliche zur Überbauung geplante Fläche ist bereits durch Pflastersteine teilversiegelt. Der Flächenanteil der teilversiegelten Fläche reduziert sich insgesamt auf die Hälfte (rd. 0,9 ha) im Vergleich zur Bestandsituation. Die Fläche der geplanten öffentlichen Parkanlage wird rd. 2,55 ha betragen. Zudem bleiben rd. 0,1 ha an Gehölzfläche im Plangebiet erhalten.

Insgesamt wird der Versiegelungsgrad auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs zunehmen, so dass der Boden unweigerlich dem Naturhaushalt dauerhaft verloren gehen bzw. diese eine Regeneration nicht erfahren können. Dennoch führt die Erhöhung der Anteile an versiegelten und teilversiegelten Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs und der geringen Zunahme von Versiegelung der bisher unversiegelten Fläche aufgrund der geringen natürlichen Bodenfunktion und der z.T. diffus verteilten Kontamination der Böden nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Plangebiet.

Wasser

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden, sodass im Folgenden nur die Auswirkungen der Planung auf das Grundwasser beschrieben werden.

Da der Grundwasserflurabstand im zentralen Plangebiet bei 2,0 bis 3,5 ü. NHN liegt, wird bei der Abgrabung des Auffüllungsmaterials (rd. 0,9 m) nicht in das Grundwasser eingegriffen. Bei tieferen Abgrabungen für Keller und Tiefgaragen ist ein Einwirken in das Grundwasser möglich. Während der Bauphase wird für den Bau der Keller und Tiefgaragen z.T. eine zeitlich begrenzte Grundwasserabsenkung erforderlich. Dauerhafte Wasserhaltungen werden nicht erforderlich, da für den Endzustand die Ausführung einer wasserdruckhaltenden Wanne (weiße Wanne) geplant ist. Bei sachgemäßem Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen beschränkt sich die Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase auf ein nicht erhebliches Risiko.

Durch den Bau von Gründächern mit einer Substratstärke von mind. 8 cm und 100 kg/m² Substrataufbringung und übergrünten Tiefgaragen mit einer 0,50 cm mächtigen Erdüberdeckungen und Speichermatten, wird ein Teil des Regenwassers bereits hier zurückgehalten. Der vegetationsbedingte Rauhigkeitsfaktor begrünter Dächer führt zu einer Zwischenspeicherung und Abflussverzögerung von Oberflächenwasser und damit zu einer Entspannung der Oberflächenentwässerung.

In Anbetracht der weiteren Flächen, wie z.B. der Dachflächen der 400 m langen Güterhalle und der parallel verlaufenden Ladestraße verbleibt für ein 100-jähriges Niederschlagsereignis ein zusätzlich erforderliches Rückhaltevolumen von rund 2.400 m³. Für dieses Volumen soll ein entsprechender Stauraum innerhalb der zentralen Grünanlage geschaffen werden. Die Einspeisung von überschüssigem Oberflächenwasser erfolgt über einen Rückstau aus dem geplanten Leitungssystem, wobei sich der Zulauf am nordöstlichen Ende des Grünzuges befindet.

Der Park ist bezüglich der Freiraumversorgung von erheblicher Bedeutung für das neue Quartier und den angrenzenden städtischen Raum. Seine Nutzbarkeit für die Bevölkerung soll durch die zusätzliche Funktion als Retentionsfläche so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Hierzu ist vorgesehen, die Wiesenflächen sanft als Mulden auszumodellieren mit maximalen Tiefen von rd. 50 cm und somit als Spiel- und Lagerfläche zur Verfügung zu stellen. Um den Einstau aus außergewöhnlichen Starkregenereignissen in die Grünanlagen zu beschränken und den nachhaltigen Bestand der Rasenflächen zu sichern, ist geplant, als erste Stufe der Rückhaltung ein Stauvolumen, welches für das 5-jährige Regenereignis dimensioniert ist, unter Flur vorzuhalten. Dazu sollen im nordöstlichen Bereich des Grünzuges Retentionsboxen aus Kunststoff eingebaut werden. Aufgrund des geringen Flurabstandes zum gemessenen Grundwasserspiegel ist eine Abdichtung mittels Folieneinkleidung notwendig. Das erforderliche Stauvolumen beträgt rund 500 m³. Erst nach Vollfüllung dieses Volumens staut sich das Wasser innerhalb der Wiesenflächen auf. Eine Drainierung der Muldensohlen der Rasenflächen gewährleistet eine schnelle Abtrocknung und damit eine kurzfristige Wiederherstellung der Nutzbarkeit.

Gemäß den Aussagen des Sanierungsplans der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2020) wird die lokal begrenzte Belastungssituation des Grundwassers durch die angestrebte Sanierung erheblich verbessert. Durch Teilsanierungen und Flächenversiegelungen im Zuge Neubebauung wird der Eintrag von Herbiziden in das Grundwasser reduziert, was sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung der Grundwasserverunreinigungen auswirken wird.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind bei Durchführung der Planung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

<u>Schutz des Bodens vor vermeidbaren Beeinträchtigungen</u>
Die auszutauschenden belasteten Böden der vier Kontaminationsflächen und das abgetragene Auffüllungsmaterial werden bei der Sanierung separat beurteilt und fachgerecht entsorgt. Die bei Abbruch und Überbauung zu beachtenden Vorgaben hinsichtlich Entsorgung oder Sicherung werden berücksichtigt.

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu lockern.

Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von

Materialplätzen), wird auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Vermeidung von Schadstoffemissionen während der Bauphase
Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen, ist eine Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase durch diese Stoffe zu vermeiden.

Grundwassermonitoring
In Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde der Hansestadt Lübeck erfolgte zunächst ein zunächst auf drei Jahre begrenztes Grundwassermonitoring im Plangebiet, um Belastungen mit Ethidimuron und PAK sowie BTEX zu überwachen. Dieses im November 2019 beendete Monitoring sollte nun aus gutachterlicher Sicht über zwei weitere Jahre verlängert werden. Hierbei werden jährlich Stichtagmessungen und Probenahmen im Plangebiet und auf angrenzenden Flächen der DB Netz AG durchgeführt. Gemäß Monitoring ist im Plangebiet mit verunreinigten Hebewässern zu rechnen, so dass nach Abschluss der Sanierung des Bodens im Plangebiet eine weitere Grundwasser-Probennahme empfohlen wird. Von den für die Untersuchung genutzten Messstellengruppen sollte nach Aussage der Gutachter zumindest je eine Messstelle dauerhaft erhalten bleiben.

Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von unbelastetem oder gering verschmutztem Niederschlagswasser im Plangebiet
Durch die Dachbegrünungen und begrünten Tiefgaragenflächen wird ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet zurückgehalten und verdunstet. Die Retentionsboxen im nordöstlichen Bereich des Plangebietes und die Mulden innerhalb der Wiesenfläche gewährleisten den Stauraum von überschüssigem Oberflächenwasser.

Teilversiegelung auf Wegen
Neu anzulegende Wege im Gebiet werden mit wasserdurchlässigen Belägen gebaut.

d) Maßnahmen zum Ausgleich sind aufgrund der oben genannten Vorbelastung der Böden und der gering vorhandenen natürlichen Bodenfunktion nicht vorgesehen.

6.3.3 Schutzgüter Klima und Luft

a) Ausgangssituation

Klima

Das Klima der Stadt Lübeck weist aufgrund der Nähe zum Meer maritime Einflüsse auf. Die Durchschnittstemperatur liegt im langjährigen Mittel bei rd. 8,8 °C und der jährliche Niederschlag beträgt rd. 712 mm.

Die lokalklimatische Situation im Plangebiet ist durch die Lage zwischen teilweise dicht bebauten Wohngebieten am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd und den Bahnschienen nördlich des Plangebietes geprägt. In den Siedlungsgebieten können relativ hohe Tages- und Nachttemperaturen sowie geringer Luftaustausch auftreten. Auch die Bahngleise nördlich des Plangebietes tragen insbesondere im Sommer aufgrund ihrer Wärmeabsorption (Farbe, Oberfläche) zu einer hohen Tagestemperatur bei. Grundsätzlich dienen die ausgedehnten Gleisareale jedoch auch dem nächtlichen Transport von Kaltluft.

Durch die bestehenden Gebäude der Verladehallen ist ein Luftaustausch zwischen dem Plangebiet und den nördlich gelegenen Gleisen reduziert. Gemäß einer Klimaanalyse des

Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck (2014[24]) ist die Kaltluftproduktionsrate im Bereich des Plangebietes sowie auch im Umfeld des Plangebietes als überwiegend gering mit <5 m³/m² und z.T. mittel (5 - 20 m³/m²) zu bewerten. Das Plangebiet ist somit als Kaltluftentstehungsgebiet gering bis mittel geeignet.

Frischluftquellgebiete in Form von Wäldern, die eine klimahygienische Funktion aufweisen, sind im Plangebiet nicht vorhanden. Gehölzstrukturen vermögen Schadstoffe aus der Luft auszufiltern sowie in der Luft verbleibende Schadstoffe auf Grund turbulenter Diffusion zu verdünnen. Die Einzelbäume, Gebüsche und Gehölze im Plangebiet haben diesbezüglich eine geringe Bedeutung.

In der Klimafunktionskarte der Klimaanalyse des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck (2014[25]) wurde der Güterbahnhof als Gleis/Straße zusammengefasst und nicht bewertet. Insgesamt ergibt die Klimafunktionskarte von Lübeck-Mitte jedoch im Bereich der Schützenstraße eine günstige bis weniger günstige bioklimatische Situation der Siedlungsräume.

Luft

Gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck herrscht im Plangebiet, am Rande des Stadtteils St. Lorenz Süd, ein Luftgüte-Index mittlerer Qualität vor

Insgesamt hat das Plangebiet daher eine geringe bis mittlere bioklimatische Bedeutung für das angrenzende Stadtgebiet.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Lokalklima

Die lokalklimatische Situation wird bei Durchführung der im Bebauungsplan vorgesehenen Gebäude und Parkflächen nur gering beeinflusst. Durch die geplanten Gebäude im Süden des Plangebietes wird der bisher geringe bis mittlere Luftaustausch weiter eingeschränkt. Die geplante Parkanlage als offene Grünfläche dient jedoch weiterhin als Korridor für den Luftaustausch.

Die geplante Parkanlage wird zukünftig mehr Gehölze in Form von lockeren Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäumen beinhalten als bisher im Plangebiet vorhanden sind. Durch die Zunahme an Gehölzen wird sich die klimahygienische Funktion im Plangebiet langfristig verbessern. Darüber hinaus wird sich die geplante Dachbegrünung positiv auf die Luft im Plangebiet auswirken.

Insgesamt wird die kleinräumige bioklimatische und lufthygienische Bedeutung des Plangebietes nicht erheblich beeinträchtigt. Während der Errichtung der Gebäude wird die Bedeutung des Schutzgutes Luft und Klima verringert. Nach der Anlage des Parks wird sich die Bedeutung des Plangebietes für das Schutzgut Luft und Klima wiederum verbessern.

Globaler Klimaschutz

Durch Baumaßnahmen und Änderungen von Landnutzungen können das regionale Klima beeinträchtigt und die Folgen des Klimawandels verstärkt werden, wenn in Ökosysteme mit besonderer Senkenleistung für Treibhausgase eingegriffen wird. Bei den Baumaßnahmen im

[24] GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2014): Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 2: Klimafunktionskarte, im Auftrag der Hansestadt Lübeck, Hannover, Stand: Oktober 2014.

[25] GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2014): Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 2: Klimafunktionskarte, im Auftrag der Hansestadt Lübeck, Hannover, Stand: Oktober 2014.

Plangeltungsbereich werden keine Moore oder Wälder beschädigt oder beeinträchtigt. Am Standort des ehemaligen Güterbahnhofs sind weder klimasensitive Böden noch Ökosysteme vorhanden, welche in hohem Maße Treibhausgase speichern oder lagern können.

Eine Verstärkung von Klimafolgen kann auch durch großflächige Versiegelungen bei Baumaßnahmen eintreten. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Entwicklung. Die Entwicklung der bereits zum Teil vollversiegelten und teilversiegelten Fläche des Plangebietes schont unbebaute Flächen vor Überbauung und Versiegelung, und auch das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden. Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung im Wohnquartier ist als gering einzuschätzen. Der Hauptbahnhof und Busbahnhof fußläufig in maximal 1.000 m erreichbar. Im näheren Umfeld des Quartiers verkehren insgesamt sechs Buslinien. Darüber hinaus liegen die Haltestellen Wendische Straße, Töpferweg und Meierstraße in einem Einzugsbereich von bis zu 300 m Luftlinie.

Gemäß eines Ergebnisberichtes (2020) zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zur Planung für das Quartier Güterbahnhof von der urbanus GbR[26] wird ein täglicher Verkehr aus dem Plangebiet von ca. 2.500 Pkws und 100 Lkw- Fahrten erwartet. Die stärkste Verkehrszunahme wird dabei überwiegend an der Zufahrtsstraße zu den Gewerbegebieten und Urbanen Gebieten mit rd. 1.850 Kfz/Tag über die Straße Am Güterbahnhof/Beim Retteich prognostiziert. Gemäß des Ergebnisberichts kann der Neuverkehr von der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit her vom bestehenden Straßennetz und seinen Knoten aufgenommen werden.

Der Energieeffizienzstandard für die Ausführung der geplanten Wohnbebauung richtet sich nach den Anforderungen des zur Bauantragstellung gültigen Gesetzes zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG). Weiterhin wird für die Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen im Plangebiet die Errichtungen von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen innerhalb des Bebauungsplans durch textliche Festsetzungen zur Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe ermöglicht.

Luftgüte

Während der Bauphase kann es bei Abbruchtätigkeiten zu Staubemissionen kommen, die in der Regel durch Befeuchtung vermieden werden. Relevante negative Auswirkungen auf die Luftgüte sind insgesamt nicht zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

<u>Minderung von lokalklimatischen Auswirkungen</u>
Durch die Neuanlage von Baum- und Gehölzstrukturen der Parkanlage, die vorgesehenen Dachbegrünungen und die parkartige Gestaltung der Tiefgaragenflächen außerhalb von Gebäuden oder Nebenanlagen werden die lokalklimatischen Auswirkungen durch die Neubebauung gemindert.

<u>Begrenzung der Auswirkungen auf den globalen Klimawandel</u>
Durch die geplante energieeffiziente Bauweise nach dem Standard des zur Bauantragstellung gültigen Gesetzes zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) und die Möglichkeit

[26] urbanus GbR (2020): Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zur Planung für das Quartier Güterbahnhof – Ergebnisbericht, Stand: Juli 2020.

Photovoltaik und Solarthermieanlagen zu nutzen, werden klimafreundliche Standards für Neubebauungen angestrebt.

d) Maßnahmen zum Ausgleich für die kleinräumigen Betroffenheiten des Lokalklimas sind nicht erforderlich.

6.3.4 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Ausgangssituation

Als Grundlage für die Darstellung des Vegetationsbestands im Geltungsbereich wurde Ende Juli und Anfang September 2017 eine Biotoptypenkartierung und -bewertung durchgeführt. Zugrunde gelegt wurde zu dem Zeitpunkt der aktuelle Biotoptypen-Kartierschlüssel des Landes (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein, Stand Juni 2017). Durch die Herausgabe des inzwischen neuen Biotoptypen-Kartierschlüssels von März 2019 ergeben sich keine Änderungen für die Kartierung von 2017. Für die einzelnen Biotoptypen, deren Teilflächen im Bestandsplan Biotoptypen abgegrenzt wurden, wurden jeweils die charakteristischen Gefäßpflanzenarten festgehalten. Für den zentralen Teil des Gebietes wurde eine Gesamtartenliste der festgestellten Gefäßpflanzen erstellt (siehe Tabelle 1). Der bereits aufgenommene Bestand wurde Anfang April 2018 um den Bereich der Wohnbebauungen der Schützenstraße im Änderungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes ergänzt. Der Bestand ist in dem Plan „Quartiersentwicklung HL-Güterbahnhof - Biotoptypenkartierung zum Umweltbericht, Bestand Biotop- und Nutzungstypen“ im Anhang der Begründung dargestellt.

Ruderalvegetation

Im mittleren und südlichen Teil des Plangebietes sind ausgedehnte Offenlandbereiche vorhanden, die überwiegend mit **Staudenfluren trockener Standorte (RHt)** bewachsen sind. Die Standorte sind sehr unterschiedlich (sandig, grusig, kiesig, bindig) und überwiegend trocken, teilweise auch frisch. Feuchte bzw. wechselfeuchte Standorte sind ebenfalls vorhanden, jedoch nur sehr kleinflächig, z.B. in kleinen Senken.

Die Vegetation ist überwiegend hochwüchsig ausgeprägt und weist neben Hochstauden auch Gräser und auch Gehölzjungwuchs aus Weiden, Pappeln und Birke auf. In offeneren Bereichen sind auch niedrigwüchsige Kräuter und Gräser mit größeren Anteilen vorhanden.

Typische Arten sind *Melilotus albus* (Weißer Steinklee), *Picris hieracioides* (Gewöhnliches Bitterkraut), *Lotus corniculatus* (Gewöhnlicher Hornklee), *Daucus carota* (Wilde Möhre), *Achillea millefolium* (Wiesen-Schafgarbe) und Kleearten, wie z.B. *Trifolium pratense* (Roter Wiesen-Klee). Typische Gräser sind für die hochwüchsigen Bereiche *Arrhenatherum elatius* (Glatthafer) und für die lückiger, eher niedrig bewachsenen Bereiche *Poa compressa* (Zusammengedrücktes Rispengras), eine typische Art trockener ruderaler Standorte.

Neben den oben genannten vergleichsweise konkurrenzkräftigen Arten sind in offeneren Bereichen auch weniger konkurrenzkräftigere Arten vertreten, darunter seltenere Arten wie z.B. *Linaria repens* (Gestreiftes Leinkraut) und andere Arten trocken-magerer Standorte, wie z.B. *Ononis repens* (Kriechende Hauhechel).

Die Bestände sind vergleichsweise blütenreich und aufgrund der Standortvielfalt und in Kombination mit den ehemaligen Bahnsteigen auch relativ artenreich ausgeprägt (vgl. Artenliste Tabelle 1).

Auf etwas reicheren Standorten sind **ruderale Staudenfluren frischer Standorte (RHm)** ausgebildet, die im Gebiet nur relativ kleine Flächenanteile einnehmen. Sowohl hochstaudengeprägte Bestände als auch eher wiesenartige Bestände sind vertreten. Neben hochwüchsigen Gräsern und Kräutern nimmt bereichsweise auch die Brombeere größere Anteile ein. Typische Arten des Biotoptyps sind z.B. *Artemisia vulgaris* (Gewöhnlicher Beifuß), *Cirisum arvense* (Acker-Kratzdistel), *Pastinaca sativa* (Pastinak), *Phleum pratense* (Wiesen-Lieschgras), *Dactylis glomerata* (Wiesen-Knäuelgras), *Rubus spec*. (Brombeere) und *Calystegia sepium* (Gewöhnliche Zaunwinde).

Vereinzelt kommen auch **Neophytenfluren (RHx)** vor, vor allem Bestände von *Fallopia japonica* (Japanischer Flügelknöterich).

Biotoptypen im Zusammenhang mit baulichen Anlagen/Verkehrsflächen

Einen großen Anteil im Plangebiet nehmen Gebäude und befestigte Flächen ein. **Voll versiegelte (Verkehrs-)Flächen (SVs)** weisen Asphalt- oder Betondecken auf, die vor allem an den Randbereichen häufig aufgebrochen sind, so dass hier Pionier- und Ruderalarten in gewissem Umfang Wuchsmöglichkeiten vorfinden, wenn die Flächen nicht regelmäßig befahren werden. Die Schützenstraße wurde ebenfalls als asphaltierte vollversiegelte Verkehrsfläche aufgenommen.

Vor allem die **teilversiegelten (Verkehrs-)Flächen (SVt)** sind in größerem Maß bewachsen. Zu diesen Flächen zählen insbesondere die Pflasterflächen der ehemaligen Laderampen/Bahnsteige. Aufgrund der schon lange fehlenden Nutzung sind hier Arten der oben beschriebenen Ruderalfluren sowie Pionierarten und sonstige Arten trocken-warmer Standorte eingewandert. Typische Arten sind hier z.B. *Poa compressa* (Zusammengedrücktes Rispengras), *Eragrostis minor* (Kleines Liebesgras), *Odontites vulgaris* (Roter Zahntrost), *Herniaria glabra* (Kahles Bruchkraut), *Conyza canadensis* (Kanadischer Katzenschweif) und *Trifolium arvense* (Hasen-Klee). Auch auf diesen Standorten ist die Vegetation bereichsweise recht artenreich ausgeprägt. Ein Großteil der im Plangebiet vertretenen Rote Liste-Arten, darunter auch die stark gefährdete und besonders geschützte *Helichrysum arenarium* (Sand-Strohblume), ist auf diesen befestigten Flächen vorhanden, wenn auch z.T. mit nur wenigen Exemplaren. Noch in Nutzung befindliche Flächen, wie z.B. Kiesflächen und -wege, weisen allerdings kaum Vegetationsbestände auf. Sie sind nur in wenig genutzten Randbereichen mit Vegetation aus Pionier- und Ruderalarten bestanden. Teilversiegelte Verkehrsflächen befinden sich z.T. auch im südlichen Bereich des Plangebietes, angrenzend an die Straßen dienen die überwiegend sandigen oder gepflasterten Flächen als Stellplätze und Gehwege.

Biotoptypen im Zusammenhang mit baulichen Anlagen/Verkehrsflächen außerhalb des Plangebietes

Der Bereich südlich des Geltungsbereichs des B-Plans 03.50.00 wird durch die bestehende Wohnbebauung als **Zeilen- und Blockrandbebauung (SBz)** der Schützenstraße geprägt. Die bebauten Privatgrundstücke umfassen rückläufig der Gebäude weite Gartenareale mit intensiv gepflegten Rasenflächen und einem großen Baumbestand aus überwiegend Nadelgehölzen, wie z.B. Fichten, Tannen und Lebensbäumen. Zwischen den Nadelbäumen sind einige Laub- und Obstbäume, wie z.B. Birken oder Apfelbäume vorhanden. Das Wohngebäude am nordwestlichen Ende des Hanserings wird östlich und nördlich von einem vollversiegelten Parkplatz umgeben, welcher im Bestand als vollversiegelte Fläche (SVs) dargestellt ist. Am südlichen Rand der Parkplatzfläche besteht eine intensiv gepflegte, **arten- und strukturarme Rasenfläche (SGr)**.

Gehölzstrukturen

In den Randbereichen des Plangebietes sind einige Gehölzbestände vorhanden. Dabei handelt es sich u.a. um **urbane Gehölze mit heimischen Baumarten (SGy)**, in denen neben heimischen Gehölzarten, wie z.B. Sal-Weide, Hainbuche, Weißdorn, Hunds-Rose auch Ziergehölze wie z.B. Sibirischer Hartriegel, Liguster sowie Obstbäume vertreten sind. Ein solcher Bestand ist am südwestlichen Rand des Gebietes vorhanden. Kleinere Bestände desselben Biotoptyps befinden sich am nordöstlichen Rand des Gebietes.

Urbane Gebüsche mit heimischen Arten (SGg) finden sich kleinflächig im Bereich von Ruderalfluren oder an Gebäuden und bei Parkplätzen, z.B. im westlichen und nördlichen Randbereich des Plangebietes. Neben Dornengebüschen bestehen die typischen Gehölzarten vor allem aus Strauchweiden und die Sandbirke (Jungbestände).

Einzelbäume sind ebenfalls in einigen Randbereichen vorhanden. Dabei handelt es sich meist um jüngere Bäume, darunter Linden, Eschen-Ahorn, Kirsche, Sal-Weide und Fichten. Im zentralen Teil des Plangebietes sind nur einige wenige Bäume vorhanden. Zu nennen sind hier einige ältere Pappeln im Umfeld des Lokschuppens.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

In Schleswig-Holstein kommen nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und dem Amt für Planfeststellung Energie (2013) aktuell lediglich vier europarechtlich geschützte Pflanzenarten vor, die nur noch mit kleinen Restbeständen an zumeist bekannten Sonderstandorten vertreten sind. Es sind das Firnisglänzende Sichelmoos (Hamatocaulis vernicosus), Schierlings-Wasserfenchel (Oenanthe conioides), Kriechender Scheiberich (Apium repens) und Froschkraut (Luronium natans).

Das Plangebiet stellt keinen geeigneten Lebensraum für diese Arten dar.

Bewertung der Vegetationsstrukturen und Schutzstatus

Die Bedeutung der Biotoptypen ist von der Naturnähe, der Seltenheit, der Nutzungsintensität, der Vielfalt und dem Vorhandensein besonderer Standortbedingungen, z.B. besonders nasser oder besonders trockener bzw. nährstoffarmer Bedingungen, abhängig.

Das Plangebiet wird von derzeit ungenutzten Flächen mit Pionier- und Ruderalvegetation unterschiedlicher Ausprägung, Gebäuden und befestigten Fahrwegen geprägt. Gehölzstrukturen weisen einen geringen Umfang auf und sind mit Ausnahme einiger im Umfeld des Ringlokschuppens stehender Einzelbäume nur in den Randbereichen des Plangebietes vertreten.

Alle festgestellten Biotoptypen gehören zu der für Siedlungsbereiche typischen Vegetation und damit zu vergleichsweise weit verbreiteten Biotoptypen. Gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind innerhalb des untersuchten Bereichs nicht vorhanden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind überwiegend mittelwertige Biotoptypen im Plangebiet vorhanden. Hierzu zählen die ruderalen Staudenfluren trockener Standorte, auf denen sich aufgrund der meist eher trockenen und teilweise magereren Standorte einige seltenere bzw. in ihrem Bestand im Rückgang befindliche Arten ansiedeln konnten. Die Anteile dieser Arten am Vegetationsbestand des Gebietes sind in fast allen Fällen gering. Lediglich einzelne, auf der Vorwarnliste geführte Arten, hier vor allem der u.a. in Ansaaten weit verbreitete Hornklee, sind bereichsweise häufiger vertreten. Aufgrund der Größe der derzeit ungenutzten Flächen ist die dort vorhandene Vegetation teilweise relativ artenreich ausgeprägt (siehe Tabelle 1: Artenliste). Die Biotope der ruderalen Staudenfluren trockener Standorte sind als Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz zu werten.

Auch die teilversiegelten Flächen sind bereichsweise mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz zu bewerten, denn ein Großteil der im Plangebiet vorkommenden Rote-Liste-Arten besiedelt die sonnenexponierten ehemaligen Laderampen/Bahnsteige.

Als weitere Biotope mittlerer Wertigkeit sind die Gehölzbestände zu nennen: Einzelbäume, urbane Gebüsche und urbane Gehölze. Einige Einzelbäume im Plangebiet mit mehr als 0,80 m Stammumfang bzw. 0,50 m (bei Bäumen in Baumgruppen) fallen unter den Schutz der Lübecker Baumschutzsatzung.

Zur Bewertung der Einzelbäume wurde zunächst auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ein Baumgutachten durch den Gutachter Andreas Scheel[27] durchgeführt. Die Ortsbesichtigung für die Bewertung der zu rodenden Bäume erfolgte am 24.10.2018. Hierbei wurden 21 Bäume mit Angaben zum Zustand, Schäden und Vitalität erfasst. Gemäß dem Gutachten ist keiner der 21 erfassten Bäume erhaltenswürdig, da Schwächungen in der Vitalität, in Form von statischen Mängeln und statischen Schäden festgestellt wurden.

Zu den geringwertigeren Biotopen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz zählen die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte sowie die Neophytenfluren und die Wohnbebauungen mit ihren intensiv gepflegten Gärten und arten- und strukturarmen Rasenflächen. Die geringsten Wertigkeiten zeigen die versiegelten Flächen, welche keine Bedeutung für den Naturschutz aufweisen.

Tabelle 1: Artenliste Gefäßpflanzen für den zentralen offenen Bereich (ehemalige Gleisanlagen und Bahnsteige im rückwärtigen Teil der vorhandenen Schuppen/Lagerhallen)

Botanischer Name	**Deutscher Name**	**Gefährdungsgrad RL S-H / Schutzstatus**
Agrostis capillaris	Rotes Straußgras	
Achillea millefolium	Wiesen-Schafgarbe	
Arenaria serpyllifolia	Quendelblättriges Sandkraut	
Arrhenatherum elatius	Glatthafer	
Artemisia campestris	Feld-Beifuß	3
Artemisia vulgaris	Gewöhnlicher Beifuß	
Betula pendula	Sand-Birke (Jungwuchs)	
Bromus hordeaceus	Wolliges Honiggras	
Bromus tectorum	Dach-Trespe	
Calamagrostis epigeios	Landreitgras	
Carex hirta	Behaarte Segge	
Cerastium holosteoides	Gewöhnliches Hornkraut	
Cirsium arvense	Acker-Kratzdistel	
Clematis vitalba	Gewöhnliche Waldrebe	
Convolvulus arvensis	Acker-Winde	
Conyza canadensis	Kanadischer Katzenschweif	
Dactylis glomerata	Wiesen-Knäuelgras	
Daucus carota	Wilde Möhre	
Echium vulgare	Natternkopf	3
Elymus repens	Kriechende Quecke	

[27] Andreas Scheel (2019): Gutachten zur Beurteilung des Baumbestandes im Zuge einer geplanten Baumaßnahme Am Güterbahnhof in Lübeck, Stand: 08.02.2019.

Epilobium angustifolium	Schmalblättriges Weidenröschen	
Eragrostis minor	Kleines Liebesgras	
Erigeron acris	Scharfes Berufkraut	V
Erigeron annuus	Einjähriger Feinstrahl	
Festuca ovina agg.	Schaf-Schwingel	V
Fragaria spec.	Erdbeere	
Festuca rubra	Rot-Schwingel	
Helichrysum arenarium	Sand-Strohblume	2 / bg
Herniaria glabra	Kahles Bruchkraut	V
Hordeum murinum	Mäuse-Gerste	
Hypericum perforatum	Echtes Johanniskraut	
Hypochoeris radicata	Gewöhnliches Ferkelkraut	
Jasione montana	Berg-Sandglöckchen	3
Leontodon autumnalis	Herbst-Löwenzahn	
Leontodon hispidus	Rauer Löwenzahn	2
Linaria repens	Gestreiftes Leinkraut	R
Lolium perenne	Ausdauerndes Weidelgras	
Lotus corniculatus	Gewöhnlicher Hornklee	V
Medicago sativa	Luzerne	
Medicago lupulina	Hopfen-Schneckenklee	
Melilotus albus	Weißer Steinklee	
Melilotus officinalis	Gewöhnlicher Steinklee	
Odontites vulgaris	Roter Zahntrost	V
Oenothera biennis	Gewöhnliche Nachtkerze	V
Ononis repens	Kriechende Hauhechel	
Ononis spinosa	Dornige Hauhechel	
Phragmites australis	Schilf	
Picris hieracioides	Gewöhnliches Bitterkraut	
Plantago lanceolata	Spitz-Wegerich	
Poa compressa	Zusammengedrücktes Rispengras	
Populus spec.	Pappel (Jungwuchs)	
Potentilla argentea	Silber-Fingerkraut	V
Potentilla anserina	Gänse-Fingerkraut	
Rosa cf. canina	Hundsrose	
Rubus spec.	Brombeere (Jungwuchs)	
Salix caprea	Sal-Weide (Jungwuchs)	
Salix spec.	Weide (Jungwuchs)	
Sedum acre	Scharfer Mauerpfeffer	
Senecio inaequidens	Schmalblättriges Greiskraut	
Silene alba	Weiße Lichtnelke	
Setaria viridis	Grüne Borstenhirse	
Tanacetum vulgare	Rainfarn	
Taraxacum spec.	Löwenzahn	
Trifolium arvense	Hasen-Klee	

Trifolium campestre	Feld-Klee	V
Trifolium hybridum	Schweden-Klee	
Trifolium medium	Mittlerer Klee	
Trifolium pratensis	Roter Wiesen-Klee	
Tussilago farfara	Huftlattich	
Verbascum cf. densiflorum	Großblütige Königskerze	
Veronica officinalis	Echter Ehrenpreis	
Vicia hirsuta	Behaarte Wicke	

2 = stark gefährdet 3 = gefährdet R = extrem selten V = Vorwarnliste

bg = besonders geschützt

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Durch die geplante Neubebauung, die Anlage von Tiefgaragen und Stellplätzen sowie die Park- und Wegeanlage geht ein Teil des hier vorhandenen Baum- und Gebüschbestandes für die geplante Wohngebietsentwicklung verloren. Insgesamt sind 25 Einzelbäume betroffen, die teils in Baumgruppen oder -reihen stehen. Ein Großteil der zu rodenden Bäume (21 Stück) wurde durch einen Baumgutachter als nicht erhaltenswürdig eingestuft. Zudem sind urbane Gebüsche auf einer Fläche von rd. 450 m² betroffen. Gemäß der Lübecker Baumschutzsatzung sind nur ortsbildprägende Bäume auszugleichen. Als ortsbildprägend gelten Bäume, die mindestens einen Stammumfang von 80 cm besitzen. Bäume in Gruppen und Reihen sind ab einem Stammdurchmesser von 50 cm auszugleichen. Zudem sind Bäume ausgenommen, die sich maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude befinden oder in Vorgärten stehen. Von den zu rodenden 25 Einzelbäumen erfüllen nur 10 die Kriterien für ortsbildprägende Gehölze gemäß der Baumschutzsatzung Lübeck

Weiterhin gehen vorwiegend die ruderalen Staudenfluren und die teilversiegelten Flächen mit Ruderalbewuchs verloren, darunter einige Arten der Rote-Liste Schleswig-Holstein. Hierdurch entsteht ein auszugleichender Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz mit einer Flächengröße von rd. 25.700 m² (Ruderale Staudenflur trockener Standorte = 22.700 m² und teilversiegelte Flächen mit Rote-Liste-Arten = 3.000 m²)

Abgesehen von den betroffenen Bäumen, die unter dem Schutz der Lübecker Baumschutz-satzung stehen, gehen keine geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG verloren. Nach derzeitigem Planungsstand gehen im Einzelnen folgende Biotopstrukturen verloren:

Biotoptyp	**betroffener Umfang**
Einzelbäume gesamt (auch in Reihen oder Gruppen)	insgesamt 24 Stck.
davon geschützt gemäß Baumschutzsatzung Lübeck	10 Stck.
Urbane Gebüsche	450 m²
Ruderale Staudenflur trockener Standorte (Arten der Roten Liste < 25 %)	22.700 m
Ruderale Staudenflur frischer Standorte	3500 m²
Neophytenflur	330 m ²
Teilversiegelte Flächen mit Ruderalbewuchs (20.000 m²)	
davon Flächen mit Rote-Liste-Arten rd.	3.000 m²

Da dauerhafte Grundwasserabsenkungen für die geplante Bebauung nicht erforderlich sind, sind Schädigungen des verbleibenden Gehölz- und Baumbestandes dadurch nicht zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Erhaltung von Baum- und Gehölzbeständen
Wo es in den festgesetzten WA-Teilgebieten trotz Bebauung, Tiefgaragenanlage und Bodenaustausch möglich ist, werden Bäume und Gehölzbestände zur Erhaltung festgesetzt.

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase
Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

d) Maßnahmen zum Ausgleich

Im Geltungsbereich:

Anpflanzung von Bäumen im Geltungsbereich
Für Baumverluste besteht gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ein Ersatzbedarf. Die Anzahl der Ersatzpflanzungen richtet sich nach dem Stammumfang eines zu rodenden Baumes (bis 100 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum, für jede weitere angefangene 50 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum). Im Plangebiet werden überwiegend Gehölzstrukturen zur landschaftlichen Gestaltung der Parkanlage gepflanzt. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung von Lübeck geschützten Bäume werden 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 18 cm gepflanzt. Die Ausgleichsbäume befinden sich entlang des Planweges A (siehe Städtebaulicher Masterplan). Eine Pflanzliste mit Baumarten und Pflanzqualitäten der 34 Ausgleichsbäume befindet sich im Anhang 1 der Begründung (siehe Pflanzliste B).

Außerhalb des Geltungsbereichs:

Anlage von Sukzessionsflächen auf Ökokontoflächen in Lübeck
Gemäß dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014[28]) werden Arten und Lebensgemeinschaften beeinträchtigt, wenn Flächen mit angrenzenden Landschaftsbestandteilen einen Lebensraum bilden oder von besonderer Bedeutung für Rote-Liste-Arten sind. Als Ausgleich für den Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz - ruderale Staudenfluren trockener Standorte und teilversiegelte Flächen mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten - wird gemäß dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014) ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 berechnet. Ruderalfluren gelten als Biotope mit kurzfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten, die mindestens im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen sind. Aufgrund des Eingriffs in Biotope mit geringer Anzahl an Rote-Liste-Arten wird somit insgesamt ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 angesetzt. Der Verlust von rd. 25.700 m² ist durch die Anlage von wert- und funktionsähnlichen Biotopen, wie bspw. einer trockenen Brachfläche, auf einer Fläche von rd. 38.550 m² auszugleichen (vgl. Tabelle 2).

[28] Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung

Biotoptyp	Flächengröße	Ausgleichsfaktor	Erforderlicher Ausgleich
Ruderale Staudenflur trockener Standorte (Rote Liste Arten < 25 %)	22.700 m²	1 : 1,5	34.050 m²
Teilversiegelte Flächen mit trockenem Ruderalbewuchs (Rote Liste Arten < 25 %)	3.000 m²	1 : 1,5	4.500 m²
		Gesamt Ausgleich	38.550 m²*

*Ausgleich durch wert- und funktionsähnliche Standorte (sandig/magere Standorte)

Tabelle 2: Erforderlicher Ausgleich für Eingriff auf Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz

Der Ausgleich von rd. 3,86 ha erfolgt z.T. innerhalb der Hansestadt Lübeck über den Kompensationspool „Neue Koppel“. Die für den Ausgleich vorgesehene Fläche der „Neuen Koppel“ mit einer Flächengröße von rd. 0,40 ha liegt auf dem Flurstück 1/1 der Flur 6 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten (siehe Abb. 5). Die Fläche liegt an einem trocken, sandigen sowie mageren Standort und wird der Sukzession überlassen.

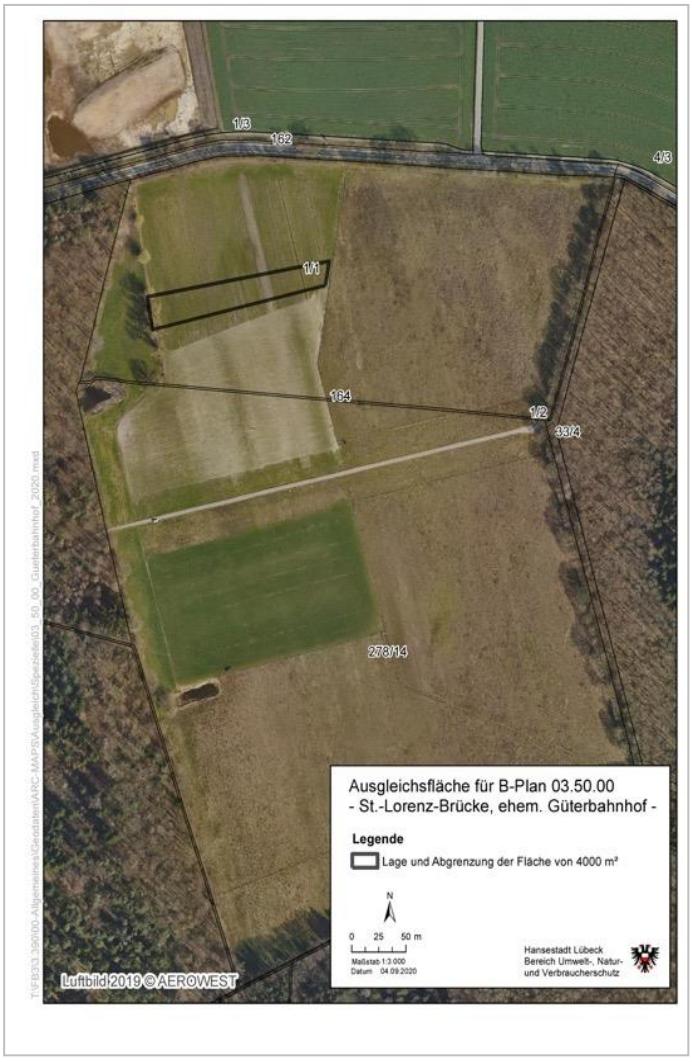


Abbildung 5: Kompensationspool „Neue Koppel“ mit 0,40 ha für Kompensation; Fläche für Sukzession

Anlage von mesophilem Grünland auf Ökokontoflächen im Naturraum Hügelland

Die gesamte Kompensation für den Verlust der Ruderalfluren und teilversiegelten Flächen mit geringem Anteil an Rote-Liste Arten ist aus Mangel an verfügbaren Flächen für externe Investoren und aufgrund bestehender Pachtverträge, die eine Anlage oder Bewirtschaftung für das Ziel trocken, magerere Sukzession nicht erlauben, nicht im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck umsetzbar.

Aufgrund dessen wird gemäß dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom MELUR 2013 analog zur Ökokontoverordnung der Restausgleich auf Flächen im Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg durchgeführt. Die Fläche hat eine Größe von 2,47 ha und liegt in einer relativ ebenen, durch Knicks gegliederten Agrarlandschaft (Lage siehe Abb. 6). Die Nutzung der Fläche war überwiegend durch den Ackerbau gekennzeichnet, inzwischen wurde die Ackerfläche durch Ansaat mit Regiosaatgut in eine Grünlandfläche umgewandelt. Der Rand der Fläche ist geprägt durch eine Ruderalflur und Gräben sowie eine Baumreihe im nördlichen Randbereich. Als Entwicklungsziel ist ein artenreiches mesophiles Grünland vorgesehen, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Als Maßnahmen sind die Aufnahme einer extensiven Pflegenutzung durch eine an die Produktivität der Fläche angepasste Mahd oder extensive Beweidung sowie der Verzicht auf Einsatz von Dünger, Pflanzenschutzmitteln und chemischer Schädlingsbekämpfung vorgesehen.

Aufgrund der Kompensation über ein hochwertiges, gesetzlich geschütztes Biotop ist für die Eingriffe am ehemaligen Güterbahnhof nach Abzug der Kompensation innerhalb der Hansestadt Lübeck ein Restausgleich von 34.593 m² auf Flächen des Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“ auf einer Fläche von 24.727 m² nötig.

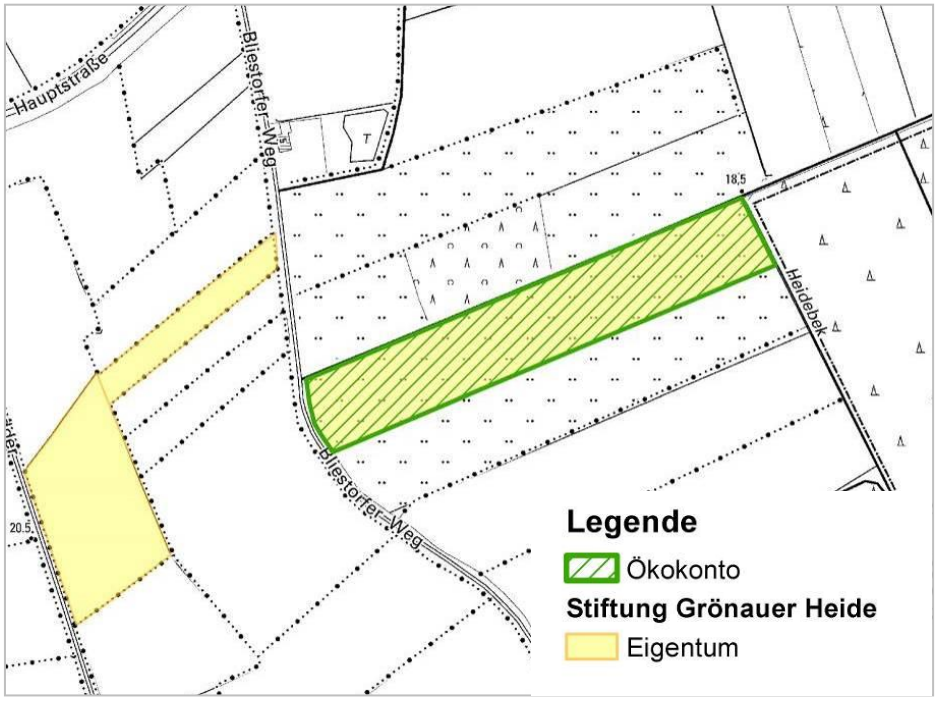


Abbildung 6: Ökokonto Groß Schenkenberger Heide

6.3.5 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Als Grundlage für die Darstellung der Fauna im Bereich des Güterbahnhofs sowie des Umfeldes wurden nach Abstimmung mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck vom 11.04.2017 Bestandserhebungen der Arten/Artgruppen Brutvögel, Fledermäuse, Zauneidechse und Nachkerzenschwärmer durch BBS Büro Greuner-Pönicke[29] und die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH[30] durchgeführt. Die zu erwartenden Auswirkungen durch die Planung, insbesondere im Hinblick auf europarechtlich geschützte Tierarten, wurden in einem Fachgutachten Fauna mit artenschutzrechtlicher Prüfung (Abriss und Neuplanung) sowie einer Ergebnisdokumentation der Fledermauskartierung zusammengestellt. Aufgrund der inzwischen durchgeführten Abrissarbeiten werden in dem Fachgutachten von BBS Büro Greuner-Pönicke ebenfalls die Ergebnisse der Begehungen der Abrissdokumentation zur Umweltbaubegleitung aufgeführt.

a) Ausgangssituation

Brutvögel

Die Bestandsermittlung der Brutvögel und Nahrungsgäste wurde von Anfang März bis Mitte Juli im Rahmen von 7 Begehungen des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs durchgeführt. Die folgenden Ergebnisse der Bestandermittlung wurden dem faunistischen Gutachten von BBS Büro Greuner-Pönicke (2020[31]) entnommen:

Im Bereich der z.T. ehemaligen, hochbaulichen DB-Infrastrukturen brütet seit Jahren ein Turmfalkenpaar; 2017 wurde ein Jungtier beobachtet. Zu den im Bereich der Gebäude vorkommenden Arten zählen Hausrotschwanz, Ringeltaube und Haussperling sowie einzelne Brutpaare der Arten Amsel, Kohlmeise, Blaumeise, Zaunkönig und Grauschnäpper. Anspruchsvollere Arten wie die Dohle und Mauersegler wurden zwar ebenfalls vielfach beobachtet, diese wurden hier jedoch als Nahrungsgäste eingestuft.

In den wenigen Bäumen und Strauchbeständen wurden einige ungefährdete und wenig anspruchsvolle Arten der Gehölze mit jeweils geringer Individuendichte nachgewiesen.

Im Bereich des Offenlandes (ruderale Staudenfluren) waren keine Brutvorkommen zu verzeichnen

Fledermäuse

Die Fledermauskartierung wurde durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Zur Bestandserfassung wurden Gebäudeuntersuchungen und fünf abendliche bzw. nächtliche Begehungen mit Ultraschalldetektoren zwischen Mai und September durchgeführt sowie stationär in und an Gebäuden Aufzeichnungsgeräte positioniert.

Insgesamt wurden acht Fledermaus-Arten auf Artniveau innerhalb des Plangebietes nachgewiesen, alle nachgewiesenen Arten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und somit „streng zu schützende Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse“.

Die Zwergfledermaus wurde während der Begehungen als häufigste Art im Plangebiet erfasst. Sie nutzt das Plangebiet nicht nur zum Durchflug, sondern ebenfalls als Jagdgebiet und

---

[29] BBS Büro Greuner-Pönicke (2018):B-Plan Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck St. Lorenz Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung, Kiel, Stand: 28.07.2020.

[30] Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2018): Fledermauskartierung am Güterbahnhof Lübeck – Ergebnisdokumentation- Hannover, Stand 15.09.2017.

[31] BBS Büro Greuner-Pönicke (2018): B-Plan Nr. 03.50.00 der Hansestadt Lübeck St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung, Kiel, Stand: 28.07.2020.

Balzrevier. Gemäß den Aussagen der Gutachter ist davon auszugehen, dass die kartierten Individuen der lokalen Population angehören, Anhaltspunkte für aktuelle oder zurückliegende Sommer- oder Winterquartiere konnten im Plangebiet nicht nachgewiesen werden.

Neben der Zwergfledermaus wurden noch sieben weitere Fledermausarten im untersuchten Raum ermittelt: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Braunes Langohr, sowie *Myotis*-Arten wie Wasserfledermaus und Teichfledermaus.

Gemäß den Ergebnissen der Kartierung ist das untersuchte Plangebiet nicht als Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Fledermausschutz zu bewerten. Innerhalb des Plangebietes wurden keine Reproduktions- bzw. Sommerquartiere festgestellt, die nachgewiesenen Individuen stammen vermutlich überwiegend aus Quartieren der umliegenden Stadtteile St. Lorenz Nord und Süd (Lokalpopulation). Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die im Plangebiet nachgewiesenen Balzquartiere von Zwerg- und Mückenfledermausmännchen den Tieren ebenfalls als Winterquartier dienen. An zahlreichen weiteren Stellen innerhalb und außerhalb der Gebäude bestehen Möglichkeiten für Fledermäuse, ein Tagesversteck oder, sollte die Raumtemperatur tief genug liegen, ein Winterquartier zu beziehen. Das Potenzial an Spaltenverstecken ist insbesondere in den Dachstühlen und Vorbauten mit Holzträgerwerk sowie im Bereich zugänglicher, noch bestehender Außenverkleidungen und Türzargen und im Bereich der Fensterbänke hoch. Eine Eignung für unterschiedliche Quartiernutzungen bieten auch Risse im Mauerwerk sowie abgeplatzter Putz und Wandverkleidungen in Innenräumen. Potenzielle Winterquartiere in den kalten und trockenen Bereichen unterhalb der Dielenböden der Verladehalle sind ebenfalls nicht auszuschließen.

Die Verladestraße dient unterschiedlichen Arten als Flugtrasse. Die festgestellte Jagdraumnutzung während der Wochenstubenzeit durch nicht gefährdete Arten wie Zwergfledermaus und Mückenfledermaus sowie das Vorhandensein von Balzrevieren ergibt lediglich eine geringe bis mittlere Bedeutung des Plangebietes für die Fledermausfauna. Die Jagdgebiete können dabei von den Tagesschlafplätzen bzw. Wochenstubenquartieren und Winterquartieren mehrere Kilometer weit entfernt liegen, sie werden sowohl innerhalb einer Nacht als auch jahreszeitlich gewechselt. Das späte Auftreten des Braunen Langohrs im Bereich des Lokschuppens und im Nahbereich von Gebäude 57 (westlich des Wasserturmes) wies darauf hin, dass diese Art hier möglicherweise überwintert hat (potentielles Winterquartier) oder im Bereich der Gehölzbestände südlich und westlich des Lokschuppens ein Nahrungsgebiet besaß. Bei der rückbaubegleitenden Kontrolle der Umweltbaubegleitung durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH wurden keine Hinweise auf mögliche Quartiere an den Gebäuden festgestellt.

Zauneidechse

Bei der Untersuchung der Zauneidechsen wurde festgestellt, dass zwar im Bereich der ehemaligen Gleisflächen weiträumig geeignete Habitate für die Zauneidechse vorhanden sind, die Fläche innerhalb des Stadtgebiets Lübecks jedoch keine Anbindung an weitere geeignete Bereiche aufweist. Es konnten bei den Begehungen keine Zauneidechsen auf der Fläche nachgewiesen werden, so dass ein Vorkommen hier ausgeschlossen werden kann.

Nachtkerzenschwärmer

In den untersuchten Nachtkerzen- und Weidenröschen-Beständen des Offenlandes wurden keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers gefunden.

Weitere europäisch geschützte Arten

Das Plangebiet befindet sich zwar innerhalb des Verbreitungsgebiets der Haselmaus, dennoch können Vorkommen hier ausgeschlossen werden, da geeignete Lebensraumstrukturen hier zwar vorhanden, jedoch zu kleinräumig und isoliert sind.

Auch europäisch geschützte Fortpflanzungsvorkommen von Amphibien (z.B. Moorfrosch, Kreuzkröte) und Nutzungen als Sommerlebensraum können auf Grund ungeeigneter Habitatbedingungen im Plangebiet und seinem Umfeld ausgeschlossen werden.

Weitere Arten des Anhangs IV FFH-RL sind aufgrund nicht geeigneter Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht im Plangebiet zu erwarten.

Weitere nicht europäisch geschützte Arten

Im Rahmen der Zauneidechsenkartierung wurden mehrfach Waldeidechsen beobachtet.

In den feuchteren Bereichen sind auch Vorkommen der Erdkröte (nur Sommerlebensraum) und der Blindschleiche zu erwarten. Möglich sind weiterhin auch weitere national besonders geschützte Arten wie Maulwurf und Igel.

Im Bereich der Offenlandflächen wurden zahlreiche Insekten beobachtet (hier nur als Nebenbeobachtungen erhoben), darunter auch die bestandsgefährdete Heuschreckenart (Westliche Beißschrecke), eine stark gefährdete Heuschreckenart (Heidegrashüpfer) sowie mehrere Käferarten der Roten Liste.

Die „Westliche Beißschrecke“ kam auf der Offenlandfläche verbreitet vor. Von dieser Art waren bisher nur wenige Vorkommen in Schleswig-Holstein bekannt, inzwischen wurde die Art in der Roten Liste Schleswig-Holstein von Stufe 1 (vom Aussterben bedroht) auf Stufe 3 (gefährdet) heruntergestuft.

Weiterhin wurden auch diverse Wildbienen-, Hummel- und Grabwespenarten gefunden, die jedoch nicht näher bestimmt wurden.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Bei den Gebäudeabbrüchen und den Fäll- und Rodungsarbeiten sowie sonstigen Bautätigkeiten können Fledermäuse sowie Brutvögel und ihre Brutgelege verletzt, getötet oder zerstört werden.

Durch den Verlust der Abrissgebäude, der betroffenen Baum- und sonstigen Gehölzbestände gehen Lebensstätten für Gebäude- und Gehölzbrüter verloren. Der Umfang der betroffenen Biotopstrukturen ist unter 6.3.4 aufgeführt.

Die Umsetzung des geplanten Vorhabens kann durch den Rückbau von Gebäuden, die Versiegelung von Flächen, die Errichtung von Gebäuden und Straßen sowie durch die Rodung der vorhandenen Gehölze zu einem Verlust von Tages- und Balz- bzw. Paarungsquartieren, von Jagdgebieten und Flugrouten führen. Insbesondere die strukturgebunden fliegenden Arten wie die Zwerg- und Mückenfledermäuse sind hier besonders betroffen. Die Tages- und Balzquartiere der vorgefundenen Arten Zwerg- und Mückenfledermaus gelten jedoch gemäß dem Gutachten nicht als zentrale Lebensstätten und damit nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG, denn sie sind i.d.R. so weit verbreitet, dass praktisch immer ausgewichen werden kann. Auch Jagdgebiete gehören nicht zu den in § 44 aufgeführten Lebensstätten, jedoch können sie für die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten Bedeutung erlangen.

Da das Braune Langohr anders als die übrigen nachgewiesenen Arten als ortstreu gilt und nur einen geringen Aktionsradius um das jeweilige Quartier besitzt, kommt es durch den geplanten Verlust des Nahrungsraumes südlich des Lokschuppens ggf. ebenfalls zum Funktionsverlust eventuell vorhandener, benachbarter Fortpflanzungsstätten.

Für eine Winterquartiernutzung durch größere Gruppen von Fledertieren liegen keine Hinweise vor, durch den geplanten Gebäudeabriss können jedoch möglicherweise überwinternde Einzelindividuen wie die Breitflügelfeldermaus, das Braune Langohr, die Mücken- und Zwergfledermaus betroffen sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es sich lediglich um vereinzelt auftretende Individuen im Winterhalbjahr handeln könnte. Um Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Lebensstättenschutz, Tötungs- und Verletzungsverbot, Störungsverbot) auszuschließen, sind Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen.

Des Weiteren gehen durch die Überbauung von relativ weitläufigen Ruderalflächen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren. Aufgrund der Bedeutung der in Schleswig-Holstein gefährdeten Westlichen Beißschrecke wurde ein Konzept für eine vorgezogene Umsiedlung der Art erstellt. Die Umsiedlung der Beißschrecke erfolgte jedoch nicht, da sie in 2020 an keinem der zum Fang vorgesehenen Tage am Güterbahnhof vorgefunden wurde. Weitere Maßnahmen bezüglich der Beißschrecke sind nicht erforderlich.

Weiterhin können zukünftige Beleuchtungen zu Störung für lichtempfindliche Fledermausarten und überwiegend Insekten führen.

Für die anderen im Plangebiet vorkommenden Tierarten haben Störungen aus den Bautätigkeiten und durch die folgenden Nutzungen (Lärm, Bewegung, ggf. Staubentwicklung) keine erheblichen Auswirkungen.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Zur Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG sind für die geschützten Brutvögel und Fledermäuse folgende Maßnahmen vorgesehen:

<u>Zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden</u>
Der Beginn der Abrissarbeiten (Entkernung, Rückbau Außenverkleidungen) sollte möglichst ab September stattfinden, so dass quartiersuchende Fledermäuse durch die Arbeiten vergrämt werden und so der Besiedlung von Winterquartieren vorgebeugt wird. Der Abriss des Gebäudes mit zuvor dokumentiertem Turmfalkennest fand im September 2019 statt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde fristgerecht eingehalten.

<u>Höhlenkontrolle vor Fällung und zeitliche Einschränkungen für Fällarbeiten</u>
Vor den geplanten Gehölz-Fällungen/ Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen ggf. in Abstimmung mit der zuständigen Behörde nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

Einsatz einer Umweltbaubegleitung mit Fachkenntnissen der Artengruppe
Bei dem Rückbau der Gebäude ab Oktober ist ein baubegleitender Einsatz einer Fachkraft erforderlich. Insbesondere der Rückbau der Gebäude sowie Sanierungsarbeiten am Wasserturm sind durch eine Fachkraft zu begleiten.

So erfolgte vor Rückbau der betroffenen Gebäude im Plangebiet eine ökologische Baubegleitung der Brutvögel durch BBS Büro Greuner-Pönicke im Mai und Juni und der Fledermäuse durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH im Juni und September. Der Rückbau der Gebäude konnte nach Beenden der Jungaufzucht der Brutvögel und nachdem keine Hinweise auf Quartiere von Fledermäusen festgestellt wurden, durchgeführt werden. Gemäß den Protokollen zur Umweltbaubegleitung von der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH wurden Handlungsempfehlungen für Fledermäuse bei den Abrissarbeiten genannt und durchgeführt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde regelkonform eingehalten.

Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten
Die Verladestraße nördlich der Güterhalle bzw. der Laderampenbereiche angrenzend an den Güterhallen ist als Flugtrasse zu erhalten. Weiterhin sind geeignete Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Parkanlage zu schaffen. Hierfür sind z.B. Strauchpflanzungen mit Blühsträuchern anzulegen, welche durch ihren Insektenreichtum eine Nahrungsquelle für Fledermäuse, insbesondere das Braune Langohr, darstellen. Zudem dienen angepflanzte Baumreihen, zusätzlich zu den Laderampenbereichen, als Flug- und Jagdtrassen im Plangebiet.

Installieren von insektenfreundlicher Beleuchtung
Zur Minimierung von Auswirkungen für das Schutzgut Fauna insbesondere der Insektenfauna sind insektenfreundliche Beleuchtungen vorzusehen. An dieser Stelle soll auf die neuste Untersuchung von EISENBEIS & EICK (2011) verwiesen werden. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt deutlich, dass sich unter Einsatz von LED-Lampen (kalt-weiß und warm-weiß bzw. neutral-weiß) deutlich weniger (40 bis 80 %) nachtaktive Insekten an den Beleuchtungen (Straßenlampen) aufhalten.

d) Maßnahmen zum Ausgleich

Vorgezogener Ausgleich für den Turmfalken (CEF-Maßnahme)
Das Gebäude mit dem bisherigen Brutstandort des Turmfalken wurde nach Ende der Brutzeit im September 2019 abgerissen. Ein geeigneter Turmfalkenersatzhorst wurde am 05./06.02.2020 fachgerecht am Wasserturm innerhalb des Geltungsbereichs angebracht. Die o.g. CEF-Maßnahme wurde somit regelkonform durchgeführt. Der Kasten ist instand zu halten und wird nach Erfordernis außerhalb der Brutzeit gereinigt. Diese Maßnahme wird über den Städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gebäude
Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögeln der Gebäude sind Kästen an geeigneten Standorten im Plangebiet und ggf. im Nahbereich des Plangebietes aufzuhängen. Zu den erforderlichen Kästen gehören:

- 5 Nischenbrüterkästen,
- 10 Höhlenbrüterkästen und
- 5 Sperlingskoloniekästen

Die Kästen sind jährlich zu warten, gereinigt und bei Schadhaftigkeit ersetzt. Die Lage der Nistkästen ist vor Ort durch einen qualifizierten Biologen zu ermitteln. Die Kästen können in die Fassaden der neuen Gebäude integriert werden. Da es sich um ungefährdete, weit

verbreitete Brutvogel-Arten handelt, ist ein time-lag hinnehmbar, d.h. die Maßnahme muss nicht vorgezogen durchgeführt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen wird über den Städtebaulichen Vertrag gesichert.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gehölze
Der erforderliche Gehölzausgleich ist im Verhältnis 1:1 zu erbringen. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleich für das Schutzgut Pflanzen erbracht. Es erfolgt eine Gehölzanpflanzung von 34 standortgerechten einheimischen Gehölzen im Plangebiet.

Ausgleich für den Lebensraumverlust besonders geschützter Arten im Rahmen der Eingriffsregelung
Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren, diese können in Teilen durch die geplante Parkanlage ersetzt werden. Als Ausgleichsflächen können magere, trockene Standorte genutzt werden: In Lübeck wird eine Ökokontofläche erworben und angelegt mit dem Ziel der Sukzession an mageren, trockenen Standorten. Hierfür ist die Fläche des Kompensationspools „Neue Koppel“ vorgesehen. Weiterhin wird in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg ein Ökokonto in Anspruch genommen, welches als Entwicklungsziel ein artenreiches mesophiles Grünland hat, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Weitere Maßnahmen z.B. für die Westliche Beißschrecke sind nicht erforderlich, da sie in 2020 nicht mehr auf dem Gelände des Güterbahnhofs vorgefunden wurde.

6.3.6 Schutzgut Landschaft

a) Ausgangssituation

Das Landschafts- und Ortsbild wird durch den Kontrast zwischen der langgestreckten Gleisanlage nördlich des Plangebietes und den teilweise dicht bebauten Wohngebieten südlich des Plangebietes geprägt. Das Plangebiet mit seinem hohen Anteil an versiegelten Flächen und ruderalen Pflanzenstrukturen liegt als Brache zwischen den konträren Flächennutzungen. Dabei dienen der denkmalgeschützte Wasserturm, die Güterhallen und Gebäude wie der ehemalige Lokschuppen als Erinnerungsstücke der ehemaligen Flächennutzung. Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet und in den 1990er Jahren aufgegeben; die Gebäude wurden seitdem z.T. vermietet, standen jedoch überwiegend leer.

Das Relief im Plangebiet ist relativ eben ausgeprägt. Das Geländeniveau, insbesondere im Zentrum des Plangebietes, liegt bei 7 bis 8 m ü. NHN. Neben den Gebäuden sind auch die im zentralen und südlichen Bereich des Plangebietes gelegen mit Pflastersteinen teilversiegelten ehemaligen Laderampen/Bahnsteige prägend für die Landschaft. Diese erheben sich rd. einen halben Meter vom Gelände und sind z.T. mit Pflanzen bewachsen. Gehölzflächen und Einzelgehölze sind überwiegend in den Randbereichen vorhanden. Einzig die Säulenpappeln beim Wasserturm sind prägend für das Landschaftsbild des Plangebietes.

Das Plangebiet ist z.T. nicht öffentlich zugänglich und eine Sicht von der südlich gelegenen Schützenstraße auf den ehemaligen Güterbahnhof ist nur von den an das Plangebiet angrenzenden Straßen Hansering und Töpferweg möglich. Von den Straßen ist ein Zugang zum Plangebiet durch Parkplätze und Tore verhindert. Weiterhin bestehen eingeschränkte Sichtmöglichkeiten von Fahrgästen der Bahn auf die nördlich bestehenden Verladehallen und den südwestlichen Bereich der Brachfläche. Im nordöstlichen Randbereich ist eine Zugangsstraße „Am Güterbahnhof“ vorhanden. Von der Straße aus ist ein Betreten des

Geländes und eine Sicht über die Verladehallen sowie die Brachfläche mit den ehemaligen Verladerampen/Bahnsteigen möglich.

Die qualitative Bewertung des Landschaftsbildes erfolgt über die Kriterien Eigenart, Naturnähe und Vielfalt.

Die Eigenart des Landschaftsbildes wird nicht nur durch die Naturelemente, wie z.B. Relief, Boden, Gewässer, Vegetation, sondern auch durch Kulturelemente wie Siedlungsstruktur, Bauformen und Nutzungsart bestimmt. Als naturnah werden Landschaften empfunden, die noch zahlreich vom Menschen weitgehend unbeeinflusste Strukturen (Wald, Wiese, See, Fluss etc.) aufweisen. Kennzeichnend für die Vielfalt eines Raumes sind der mehr oder weniger häufige Wechsel unterschiedlicher Oberflächenformen sowie die Ausstattung mit typischen Landschaftselementen und Kleinstrukturen. Ein reichhaltig gegliederter Landschaftsbildtyp bietet vielfältige Informationen und wird deshalb vom Menschen als interessant empfunden.

Durch die starke anthropogene Überformung der Landschaft wird die Naturnähe im gesamten Plangebiet als gering bewertet. Die Eigenart der Landschaft ist durch das hohe Maß an städtebaulicher Veränderung, der mittleren Anzahl an raumbildenden Strukturen und die aufgegebene Nutzung mit gering bis mittel zu bewerten. Die Vielfalt wird aufgrund des ebenen Reliefs und der wenigen ortsbildprägenden Strukturen auch mit gering bis mittel bewertet. Insgesamt wird die Bedeutung des Plangebietes für das Landschafts- und Ortsbild von Lübeck mit gering bis mittel bewertet. Diese Bewertung wurde ebenfalls im Landschaftsplan von Lübeck getroffen.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung
Mit der geplanten Wohnbebauung und Anlage einer öffentlichen Grünfläche wird sich die bereits anthropogen überprägte, inzwischen jedoch brachgefallene Fläche, verändern.

Die Verladehalle im Norden des Plangebietes bleibt weitgehend als identifikationsstiftendes Gebäudestruktur erhalten. Auch der denkmalgeschützte Wasserturm bleibt als gebietsprägendes Merkmal erhalten. Zwischen dem Wasserturm und der Verladehalle entsteht ein vier- bis fünfgeschossiges Kammgebäude. Das nordöstliche Ende der Verladehallen wird zudem durch einen fünfgeschossigen Kopfbau mit zulässigem Staffelgeschoss erweitert.

Auf der Brachfläche mit ruderalem Aufwuchs und der teilversiegelten ehemaligen Verladerampen/Bahnsteige wird eine öffentliche Grünfläche als Parkanlage entwickelt. Das Relief der Parkanlage wird durch Senken und Anhöhen leicht wellig gestaltet. Die langgestreckte mit Bäumen gegliederte Rasenfläche ist in den Aufweitungsbereichen landschaftlich als Senke ausmodelliert und schafft damit bei Extremregenereignissen vorübergehenden Stauraum für anfallendes Oberflächenwasser. Im Bereich des schmalen Teils des Grünzuges werden zur Gewährleistung einer gewissen Großzügigkeit nur einige kleine Spielstationen und ergänzende Sitzmöglichkeiten angelegt. Ziel ist hier unter anderem auch, die Sichtachse zum denkmalgeschützten Wasserturm möglichst weit und unverstellt in den Freiraum hinein wirken zu lassen. Auf dem höher gelegenen Teil des Grünzuges im westlichen Bereich des Plangebietes soll ein größerer Spielplatz mit Spielwiese und Bewegungsflächen entstehen. Der den Park begleitende, mit Bäumen markierte Weg soll perspektivisch als attraktive Fuß- und Radwegeverbindung vom Bahnhofsareal bis zum Quartier am Kimbernweg und den daran anschließenden Stadtteil entwickelt werden.

Der Zugang des Plangebietes von Süden aus wird über den Hansering, den Töpferweg und den Kimbernweg ermöglicht. Der Zugang über die alte Verladestraße mit Anschluss an die Straße Beim Retteich bleibt erhalten.

Es ist geplant, dass sich südwestlich des geplanten Platzes am Wasserturm eine, gegenüber der nördlich angrenzenden Fläche um ca. 3,0 bis 5,0 m angehobene, Parkebene anschließt. Der Übergang zwischen dem unteren und oberen Niveau soll als eine landschaftlich gestaltete Böschungsformation angelegt werden. In entsprechenden Böschungseinschnitten sind Treppen bzw. ein sanft ansteigender Weg möglich. Letzterer wird nach Südwesten bis an den Kimbernweg geführt und stellt damit die Anbindung zu den anschließenden Wohnquartieren her. Die an der nördlichen Grundstücksgrenze des vorhandenen Mehrfamilienhauses am Hansering derzeit noch bestehende und rund 3 m hohe Stützmauer wird in diesem Zuge nahezu vollständig angefüllt.

Im südlichen Bereich des Plangebietes sind entlang des Planweges A mehrere Wohngebäude in Form von drei- bis viergeschossigen zzgl. Staffelgeschoss und eine zweigeschossige Bebauung zzgl. Staffelgeschoss im rückwärtigen Bereich geplant. Diese geplanten Wohngebäude werden jeweils von Rasenflächen und Einzelbäumen umgeben.

Das Landschaftsbild wird sich durch die Neubebauung zwar verändern, jedoch wird durch die Anlage einer öffentlichen Parkanlage mit einer hohen Anzahl an neu gepflanzten Bäumen eine Aufwertung des Landschaftsbildes bewirkt. Außerdem wirken sich die Maßnahmen zur Eingrünung im südwestlichen Bereich des Plangebietes positiv auf das Landschaftsbild aus. Insgesamt ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Die Neubebauung und öffentliche Grünfläche wird durch die Gestaltung der Freiflächen und die Ersatzpflanzungen für den Baumverlust eingegrünt. Charakteristisches Element der Grünfläche soll eine der wellenförmigen städtebaulichen Leitstruktur folgende Baumreihe sein. Neben der Anpflanzung der standortheimischen Ausgleichsbäume werden auch standortfremde Gehölze eingesetzt, welche nachweislich an das Stadtklima angepasst sind. Die standortfremden Gehölze werden sollen überwiegend zur Eingrünung von Stellplätzen und in Innenhöfen bzw. den Wohngebäuden zugeordneten Grünflächen angelegt werden.

d) Maßnahmen zum Ausgleich im Geltungsbereich für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch gelegenen Geländes für die Wohnbebauung nicht in Betracht. Die für Boden und Pflanzen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Hansestadt Lübeck können jedoch multifunktional als Ersatz herangezogen werden.

6.3.7 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

Lärmbelastung

a) Ausgangssituation

Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet und in den 1990er Jahren aufgegeben. Die Gebäude wurden seitdem z.T. vermietet, standen jedoch überwiegend leer. Derzeit finden keine Wohn- oder Gewerbenutzungen statt, so dass eine Betrachtung des Lärms aus Schienen- und Straßenverkehr einwirkend auf das Plangebiet in der Ausgangssituation nicht notwendig ist. Für die Durchführung der Planung wurde eine schalltechnische Untersuchung durch die Taubert und Ruhe GmbH (2020) [32] erstellt, welche ebenfalls eine Prognose für das unbebaute Plangebiet einschließt. Zum besseren Verständnis und um den Zusammenhang mit der

[32] TAUBERT und RUHE GmbH - Dipl.-Ing. (FH) Klaus Focke, Beratender Ingenieur VBI (2020): Schalltechnisches Gutachten Projekt-Nr. 2017211 1. überarbeitete Fassung zum Bebauungsplan 03.50.00 "St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof" der Hansestadt Lübeck 23558 Lübeck, Pinneberg, Stand: Juli 2020.

Planung herzustellen, wird die Prognose für das unbebaute Gebiet unter b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung mitbetrachtet.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Maßgebliche auf das Plangebiet einwirkende Verkehrslärmquelle ist die im Nordosten in einem Bogen geführte Fernbahntrasse Hamburg - Lübeck - Bad Schwartau, von der hohe Schienenverkehrslärmimmissionen ausgehen. Die Schallemissionen der von Regional- und Fernverkehr sowie von Güterverkehr frequentierten Bahnanlage wurden gutachterlich gemäß den aktualisierten Prognosedaten der Deutschen Bahn für den Prognosehorizont 2030 ermittelt. Diese beinhalten auch die prognostizierte Verkehrszunahme durch die geplante schienengebundene Fehmarnbeltquerung. Für den damit zusammenhängenden Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur soll ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, aus dem zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nur vorläufige Planungen bekannt sind. Aus dem Planfeststellungsverfahren werden aktive Schallschutzmaßnahmen resultieren, die gegenwärtig jedoch nicht genauer bekannt sind und deren Fertigstellung voraussichtlich auch nicht vor einem möglichen Baubeginn im Plangebiet abgeschlossen sein wird. Daher finden die aus dem Planfeststellungsverfahren resultierenden aktiven Schallschutzmaßnahmen in der zum Bebauungsplan erstellten schallgutachterlichen Prognose keine Berücksichtigung.

Im Hinblick auf den Straßenverkehr wirken mehrere Straßen aus der Umgebung auf das Plangebiet ein, die teilweise durch die vorhandene Bebauung abgeschirmt werden. Dazu zählen die Meierstraße, die nach Norden in die St. Lorenz-Brücke und jenseits der Bahngleise in die Wisbystraße übergeht und die Hansestraße, die eine Ost-West-Verbindung südlich des Plangebietes darstellt, jedoch nicht unmittelbar an dieses anschließt. Direkt in das Plangebiet führt die Straße Am Güterbahnhof/Beim Retteich (zum Teil als Verladestraße bezeichnet), die durch die zu erwartenden Verkehre in das Plangebiet und heraus ebenfalls relevanten Einfluss hat, sowie von Süden die Verlängerung des Töpferweges zur Erschließung der geplanten Tiefgarage. Darüber hinaus wurden weitere Umgebungsstraßen in einer Schallimmissionsprognose berücksichtigt.

Die schalltechnische Beurteilung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05. In DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987- 05 sind als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung folgende schalltechnische Orientierungswerte angegeben:

- für Allgemeine Wohngebieten (WA): 55 dB(A) tags / 45/40 dB(A) nachts
- für Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI): 60 dB(A) tags / 50/45 dB(A) nachts
- für Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE): 65 dB(A) tags / 55/50 dB(A) nachts

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten. Der höhere ist auf Verkehrsgeräuscheinwirkungen anzuwenden.

Die Baugebietskategorie des Urbanen Gebiets (MU) wurde bisher rechtlich noch nicht in der der DIN 18005-1 eingeführt. Für die Beurteilung des Verkehrslärms innerhalb der Gebietsausweisung der Urbanen Gebiete werden daher die Orientierungswerte für Mischgebiete herangezogen.

Die DIN 18005 stellt lediglich Orientierungswerte zur Verfügung und verweist zum Teil auf Berechnungs- oder Beurteilungsverfahren in anderen Regelwerken. Im Fall der Beurteilung des Bahnverkehrs im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und im Hinblick auf die Dimensionierung von notwendigen Schallschutzmaßnahmen beim Ausbau der Bahntrassen erfolgt dies anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990

(BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269). Die 16. BImSchV enthält verbindliche Grenzwerte, aus denen sich andere Anforderungen für die im Plangebiet vorgesehen Baugebietstypen ergeben:

- für Allgemeine Wohngebiete: 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts
- für Misch- und Kerngebiete: 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts
- für Gewerbegebiete: 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts

Die Baugebietskategorie des Urbanen Gebiets (MU) wurde bisher rechtlich ebenfalls noch nicht in der 16. BImSchV eingeführt. Für die Beurteilung des Verkehrslärms innerhalb der Gebietsausweisung der Urbanen Gebiete werden daher die Grenzwerte für Mischgebiete gemäß der 16. BImSchV herangezogen. In urbanen Gebieten beträgt der Grenzwert demnach ebenfalls 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts.

Zur fachlichen Einordnung der ermittelten Lärmbelastung wurde aus der Rechtsprechung im Umgang mit Verkehrslärm außerdem der Schwellenwert herausgebildet, demnach bei einem Dauerschallpegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Zusätzlich wurde in Hamburg ein Pegel von 65 dB(A) tagsüber (6 - 22 Uhr) für den Außenwohnbereich als maximal tolerable Obergrenze definiert. Grundlage für die Herleitung des Wertes von 65 dB(A) ist eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2006, die 61 epidemiologische Lärmstudien hinsichtlich eines Zusammenhangs zwischen Verkehrslärm und dem Herzinfarktrisiko evaluiert. Ab einem Tagpegel von 65 dB(A) finden sich vergleichsweise konsistent erhöhte Risiken. Ab diesem Schallpegel sind daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind.

Die zu erwartenden Immissionen wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung für das gesamte Plangebiet in mehreren Varianten ermittelt. In den Varianten wird zwischen einer freien Schallausbreitung im Sinne eines *worst case* Ansatzes d.h. den Schallimmissionen für ein unbebautes Gebiet jeweils unter Berücksichtigung der Schalleinträge des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens für den Schienenwegsausbau sowie ohne Planfeststellungsverfahren (im Schallgutachten mit Variante 1a und 1b bezeichnet) und dem Prognoseplanfall mit städtebaulicher Planung, d.h. der Schallausbreitung unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung unterschieden (im Schallgutachten mit Variante 6 und 7 bezeichnet). Im Prognoseplanfall wird zudem eine weitere Variante differenziert, die eine Bebauung des MU (1), zu dem noch keine vergleichbar detaillierten Planungen wie zu den übrigen Baugebieten bestehen, zunächst unberücksichtigt lässt, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Bebauung des den Bahnanlagen nahegelegenen Baugebietes MU (1) so fertiggestellt werden wird, dass dieses eine volle abschirmende Wirkung auf die geplante Wohnnutzung im Teilgebiet WA (1) entfalten wird. In Bezug auf den Straßenverkehrslärm werden lediglich im Nahbereich entlang der Meierstraße/ St. Lorenz-Brücke relevante Immissionsanteile ermittelt.

Bei Berechnung einer freien Schallausbreitung unter Maßgabe der erhöhten Verkehrsmengen nach dem Planfeststellungsverfahren (Variante 1b des Schallgutachtens), d.h. ohne geplante Bebauung und ohne die Berücksichtigung eventueller Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zeigt sich für den Beurteilungszeitraum tags, dass im Allgemeinen Wohngebiet im südlichen Plangebiet der Orientierungswert von tags 55 dB(A) um mindestens 4 dB bis zu 10 dB überschritten wird. An der ehemaligen Güterhalle und dem nordöstlichen Kopfbau im Teilgebiet MU (2) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von tags 60 dB(A) zum Teil um bis zu 8 dB, am Kopfbau bis zu 9 dB, überschritten. Im Teilgebiet MU (1) ergeben sich an der

bahnzugewandten Gebäudeseite Überschreitungen um bis zu 12 dB. Im Teilgebiet GEe (1) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete tags von 65 dB(A) um bis zu 5 dB überschritten.

In dieser Variantenbetrachtung wird im Nachtzeitraum im Allgemeinen Wohngebiet der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrsgeräusche von nachts 45 dB(A) um mindestens 13 dB bis zu 19 dB überschritten. An den ehemaligen Güterhallen und dem nordöstlichen Kopfbau im Teilgebiet MU (2) wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrsgeräusche von nachts 50 dB(A) zum Teil um bis zu 17 dB überschritten. Im Teilgebiet MU (2) ergeben sich Überschreitungen um bis zu 22 dB. Im Teilgebiet GEe (1) wird der Orientierungswert nachts von 55 dB(A) um bis zu 14 dB überschritten.

Diese Berechnungsvariante 1b stellt eine *worst case* Betrachtung dar, welche ein unbebautes Plangebiet sowie den Abbruch sämtlicher Bestandsbebauung, mit Ausnahme des zum Erhalt festgesetzten Wasserturmes, im Plangebiet zugrunde legt.

In der Betrachtung der Schallausbreitung unter Berücksichtigung des vorgesehenen und dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Bebauungskonzeptes und des vorgesehenen Erhalts und Nachnutzung der Güterhalle im Teilgebiet MU (2) stellt sich die Situation deutlich differenzierter dar. Wie beschrieben wird hierbei als Ansatz auf der sicheren Seite das noch nicht detaillierte Bebauungskonzept im Teilgebiet MU (1) und dessen erhebliche schallabschirmende Wirkung auf den übrigen Bereich des Plangebietes für die Ermittlung der Beurteilung unberücksichtigt gelassen.

Während an den Gebäudefassaden in den Teilgebieten MU (1) und MU (2) mit Orientierung zur Bahnanlage wie im beschriebenen worst case Szenario Beurteilungspegel zwischen bis zu 69 dB(A) tags sowie bis zu 72 dB(A) nachts erreichen und die Schwellen der Gesundheitsgefährdung für den Nachtzeitraum zum Teil überschritten werden, können in den geplanten straßen- und bahnabgewandten Seiten der Baublöcke im Allgemeinen Wohngebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tagsüber vollständig eingehalten werden. Im Nachtzeitraum kommt es an diesen Gebäudeseiten in den oberen Geschossen zu vereinzelten Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) um bis zu 4 dB(A).

<u>Detailbetrachtung Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes</u>

Das Teilgebiet MU (1) ist aufgrund seiner Nähe zu den Bahntrassen aus schalltechnischer Sicht am stärksten durch Geräuschimmissionen belastet. Die Beurteilungspegel an der bahnseitigen Fassade liegen für den relevanten Planfall tags im Bereich zwischen 68 und 72 dB(A) und überschreiten damit den Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von tags 60 dB(A) um 8 bis 12 dB. Zudem wird damit teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) überschritten. An den äußeren senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden im Osten (Immissionsort A.06 des Schalltechnischen Gutachtens) und im Südwesten (Immissionsort A.20) ergeben sich tags ebenfalls noch Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu etwa 8 dB im Osten und knapp 5 dB im Südwesten. Mit einer Ausnahme am Immissionsort A.07 des Schalltechnische Gutachtens werden für alle anderen Fassadenbereiche tags Beurteilungspegel prognostiziert, nach denen der Orientierungswert eingehalten wird.

Im Nachtzeitraum stellt sich die Situation ungünstiger dar. Aufgrund des maßgeblichen Einflusses von den Bahntrassen liegen die Beurteilungspegel nachts je nach Lage des Immissionsortes nur zwischen 0,1 und 3 dB niedriger als tagsüber an den jeweiligen Immissionsorten. Dies bedeutet, dass an der bahnseitigen Fassade (Immissionsorte A.01 bis A.05) ebenfalls Beurteilungspegel zwischen 68 und 72 dB(A) ermittelt werden. Damit wird der

Orientierungswert für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von nachts 50 dB(A) um 18 bis 22 dB überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung eines Beurteilungspegels von nachts 60 dB(A) wird an den bahnseitigen Fassaden überall überschritten. Gleiches gilt im Wesentlichen auch für die senkrecht zur Bahn liegenden äußeren Fassaden (Immissionsorte A.06, und A.20). Hier sind nachts Beurteilungspegel zwischen ca. 61 und 67 dB(A) zu erwarten. An allen anderen Fassaden sind noch Beurteilungspegel zwischen 47 und 59 dB(A) und somit teilweise Überschreitungen des Orientierungswertes nachts von 50 dB(A) um bis zu 9 dB zu verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse somit entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen.

Detailbetrachtung Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Auf der bahnzugewandten Nordseite der Güterhalle im Teilgebiet MU (2) ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 62 und 68 dB(A) tags und zwischen 61 und 66 dB(A) nachts, sodass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiete von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) überschritten werden.

Auf der bahnabgewandten Südseite ergeben sich Beurteilungspegel von tags zwischen 47 und 51 dB(A) und nachts zwischen 46 und 51 dB(A), womit die Orientierungswerte der DIN 18005 von 50 dB(A) hier eingehalten werden. Lediglich im westlichen Teilbereich wird eine geringe zu erwartende Überschreitung des Orientierungswertes um bis zu 1 dB prognostiziert.

Auf den am nordöstlichen Ende der bestehenden Güterhallen geplanten Kopfbau wirken neben dem Schienenverkehrslärm auch Lärmimmissionen aus dem prognostizierten Straßenverkehr der St. Lorenz-Brücke/ Meierstraße ein, sodass sich an den bahn- und straßenseitigen Nordwest- bzw. Nordostfassaden Beurteilungspegel tags zwischen 66 und 68 dB(A) ergeben, sodass auch hier in wesentlichen Bereichen der Orientierungswert der DIN 18005 von tags 60 dB(A) um bis zu 8 dB überschritten wird. An den beiden abgewandten Südwest- und Südostfassadenseiten wird tags der Orientierungswert eingehalten.

Im Nachtzeitraum ergeben sich an der Nord-, Ost- und Westfassade Beurteilungspegel zwischen 61 und 67 dB(A) und führen zu Überschreitungen des Orientierungswertes von 50 dB(A) um bis zu ca. 17 dB. Zudem wird an diesen Fassadenseiten damit durchgängig die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von nachts 60 dB(A) überschritten. An der Südfassade ergeben sich Beurteilungspegel nachts zwischen 48 und 53 dB(A) und somit teilweise Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu 3 dB.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen, die die unterschiedliche Lärmbelastung der Fassadenseiten berücksichtigen.

Detailbetrachtung Teilgebiete WA (2) bis WA (5)

In den Teilgebieten des Allgemeinen Wohngebiets wird an den meisten Fassadenabschnitten, vorrangig an den bahnabgewandten Seiten, der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) eingehalten. Überschreitungen ergeben sich im Wesentlichen an den bahnzugewandten Fassaden in den oberen und nicht mehr durch die Gebäude im Teilgebiet MU (2) abgeschirmten Geschossen sowie an den zu den Straßen gelegenen Fassaden des nordöstlichen Baublocks in Teilgebiet WA (5) Hier sind Überschreitungen des Orientierungswertes um bis zu maximal 7 dB zu erwarten.

Im Nachtzeitraum sind hingegen an vielen Fassadenbereichen Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von nachts 45 dB(A) zu erwarten. In den meisten Fällen werden Beurteilungspegel von 55 dB(A) und weniger ermittelt, in Einzelfällen bis zu 61 dB (A). In den abgeschirmten rückwärtigen Bereichen der Teilgebiete WA (2) bis WA (5) ergeben sich im Wesentlichen nur teilweise Überschreitungen bis zu einem Beurteilungspegel von 50 dB(A), insbesondere in den Obergeschossen.

Aufgrund der in der Schallimmissionsprognose für diese Variantenbetrachtung außer Acht gelassenen baulichen Abschirmung durch ein Gebäude im Teilgebiet MU (1) ergeben sich an den bahnzugewandten Gebäudeseiten im Teilgebiet WA (2) Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum. Im Vergleich zur Berücksichtigung des baulichen Schallschutzes ergeben sich um bis zu 8 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel, womit die erhebliche lärmabschirmende Wirkung eines Gebäudes im Teilgebiet MU (1) verdeutlicht wird.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Festsetzungen zum Schallschutz zu treffen, die die unterschiedliche Lärmbelastung der Fassadenseiten berücksichtigen.

Im Teilgebieten WA (1) ist keine bauliche und damit schutzwürdige Nutzung im Sinne des Lärmschutzes vorgesehen.

Detailbetrachtung Teilgebiet GEe (1) des eingeschränkten Gewerbegebietes

Im Teilgebiet GEe (1) werden Beurteilungspegel von tags als auch nachts zwischen 58 und 67 dB(A) und somit tags Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) tags um bis zu 2 dB und von 55 dB(A) nachts um bis zu 12 dB ermittelt. In diesem Teilgebiet soll voraussichtlich ein Blockheizkraftwerk errichtet werden. Auch aus immissionsschutzfachlicher Sicht werden die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und -leiter und somit schutzwürdige Wohnnutzungen werden im Teilbereich GEe (1) ausgeschlossen.

In den weiteren Teilgebieten GEe (2) und GEe (3) sind keine baulichen und damit schutzwürdigen Nutzungen im Sinne des Lärmschutzes vorgesehen.

Lärmwirkungen auf die Umgebung

Für die südlich angrenzenden Bestandsgebäude entlang der Schützenstraße außerhalb des Plangebietes werden aufgrund der abschirmenden Wirkung der Neubebauung auf dem Plangebiet zum Teil deutliche Pegelminderungen von teilweise bis zu 12 dB prognostiziert, womit die Planung zu einer wesentlichen Verbesserung der bisherigen Geräuschimmissionssituation aus Schienenverkehrslärm beiträgt. Im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm wirken sich die in der verkehrstechnischen Untersuchung gutachterlich erhobenen Verkehrszunahmen lediglich durch Lärmpegelzunahmen von weniger als 1dB(A) aus, sodass von keinen maßgeblichen Planfolgen für die Bestandsnutzungen auszugehen ist.

Gewerbelärm

Die Bauleitplanung verfügt über keine eigenen gesetzlichen Vorgaben zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm. Im Bebauungsplanverfahren werden daher die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.17 B5), der jeweiligen Gebietskategorien als Orientierung herangezogen:

- für allgemeine Wohngebiete: 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts

- für urbane Gebiete: 63 dB(A) tags / 45 dB(A) nachts
- für Gewerbegebiete: 65 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts

Eine planungsrelevante Vorbelastung aus Gewerbelärmquellen besteht laut der lärmtechnischen Untersuchung nicht.

Das Bebauungs- und Nutzungskonzept sieht für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs eine gemischt genutzte Quartiersentwicklung mit einem Wohnschwerpunkt im Südosten vor. Auch hier leistet die geplante Nutzungsabfolge bereits einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Lärmimmissionskonflikten zwischen lärmunempfindlicheren und lärmsensibleren Nutzungen. Innerhalb des festgesetzten eigeschränkten Gewerbegebietes sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die nach ihrem Störungsgrad auch in einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zulässig sind, so dass keine Immissionskonflikte zu erwarten sind. Weitergehende Festsetzungen im Bebauungsplan sind in Bezug auf Gewerbelärm daher nicht erforderlich.

c) Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der Abwägung zu einem Bebauungsplan die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen ist. Demnach sind Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen einerseits und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen andererseits möglichst räumlich zu trennen. Das in § 50 BImSchG zum Ausdruck kommende Trennungsgebot verlangt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürfte Nutzungen, insbesondere Wohnnutzungen, weitmöglich vermieden werden. Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept folgt bereits diesem Trennungsgrundsatz, in dem gewerbliche bzw. Mischnutzungen in den von Verkehrslärm am stärksten betroffenen Bereichen im Norden und Nordwesten des Plangebiets entlang der Bahnanlage zugeordnet sind.

Auf diese Weise bilden die gewerblichen Nutzungen einen baulichen Schallschutz für die lärmsensibleren und demzufolge schutzbedürftigeren Wohnnutzungen, die im zentralen sowie südwestlichen Plangebiet angeordnet sind. Durch die städtebauliche Kubatur U-förmiger Baublöcke werden außerdem gegenüber dem einwirkenden Verkehrslärm abgewandte nach Süden geöffnete Innenhöfe geschaffen.

Im Hinblick auf die durch den Straßen- und Schienenverkehr tags und nachts in weiten Bereichen verursachten Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 sind zur Gewährleistung des erforderlichen Geräuschimmissionsschutzes im Bebauungsplan jedoch weitergehende Festsetzungen zum Schallschutz erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Grundsätzlich soll dabei zunächst aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang gewährt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und/oder -wällen, welche die Geräuschimmissionen bereits auf dem Ausbreitungsweg soweit vermindern, dass an den jeweiligen Immissionsorten vor den Fassaden der Gebäude die Orientierungswerte bereits eingehalten werden.

Im vorliegenden Fall ist eine Anordnung solcher aktiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der räumlichen Lage der Bahngleise als maßgebliche Schallquellen einerseits und der Lage und Höhe der zu schützenden Gebäude andererseits nur im Nahbereich der Gleise auf dem Gelände der Bahnanlagen sinnvoll, um eine ausreichend effiziente Abschirmung zu gewährleisten. Diese Option scheidet jedoch sowohl aus städtebaulichen Gründen als auch aus Kostengründen aus. Eine mögliche Schallschutzwand müsste aufgrund der geplanten

Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss ebenfalls eine Höhe einer vier- bis fünfgeschossigen Bebauung erhalten, die städtebaulich als nicht mehr verträglich zu bewerten ist. Sie wäre zudem sehr kostenintensiv und würde dem in § 1 Absatz 6 Nummer 2 BauGB enthaltenen Planungsleitsatz des kostensparenden Bauens widersprechen. Zum aktuellen Zeitpunkt liegt seitens der DB AG eine Vorplanung vor, die in diversen Gleisbereichen gleisbegleitende Lärmschutzwände vorsieht. Da ein Planfeststellungsverfahren für diese Baumaßnahme noch nicht offiziell eingeleitet wurde, finden die Vorplanungen im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens keine Berücksichtigung.

Im Rahmen des Bebauungsplanes sind somit Festsetzungen zu treffen, die geeignet sind, einen ausreichend dimensionierten Lärmschutz zu gewährleisten.

Festsetzung vom Lärmpegelbereichen für alle Baufelder

Die Dimensionierung eines passiven Schallschutzes für alle Baufelder erfolgt durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109:2018-01. Der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01 ergibt sich

- für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (06:00 bis 22:00 Uhr) und einem Zuschlag von 3 dB,
- für die Nacht aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (22:00 bis 6:00 Uhr) plus Zuschlag (10 dB bei Straßen-, Schienenverkehr und Gewerbelärm) zur Berücksichtigung der erhöhten nächtlichen Störwirkung (größeres Schutzbedürfnis in der Nacht) und einem weiteren Zuschlag von 3 dB.

Da nicht angenommen werden kann, dass das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept innerhalb einer bestimmten Frist oder vollumfänglich umgesetzt wird, werden die Bereichsgrenzen der festgesetzten Lärmpegelbereiche für den Tag- und Nachtzeitraum aus der immissionsschutzfachlichen Variantenbetrachtung ohne geplante Bebauung, d.h. unter Maßgabe einer freien Schallausbreitung, abgeleitet. Die Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans zeichnerisch festgesetzt sowie zur besseren Übersicht zusätzlich als Nebenzeichnungen dargestellt. Aus dem jeweiligen Lärmpegelbereich gehen Anforderungen an das Schalldämm-Maß von Außenbauteilen (Außenwände, Fenster, Zuluftöffnungen) hervor.

Lärmpegelbereich	Im Lärmpegelbereich anzusetzender „Maßgeblicher Außenlärmpegel“ /dB(A)	Raumart	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches /erf.R'w,ges	Büroräume und ähnliches /erf.R'w,ges
II	60	30	30
III	65	35	30
IV	70	40	35
V	75	45	40
VI	80	50	45

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes

Im Hinblick auf die hohen Überschreitungen der an der bahnseitigen Fassade und der vorgesehenen kammartigen Gebäudeform im Teilgebiet MU (1) sollen dem Wohnen dienende Nutzungen nach Möglichkeit vorwiegend so angeordnet werden, dass sie zu weniger belasteten Fassadenseiten orientiert sind. Dabei sollten zur bahnseitigen Fassade sowie zu den äußeren senkrecht zur Bahn im Osten und im Südwesten des Teilgebiets liegenden Fassaden ausgerichtete Schlaf- und Aufenthaltsräume von Wohnungen aufgrund der hohen Immissionsbelastung möglichst vermieden werden. Um jedoch die bauliche Nutzung nicht zu stark einzuschränken sind alternativ auch vorgelagerte bauliche Schallschutzmaßnahmen (Vorhangfassaden, Wintergärten oder vergleichbare Maßnahmen) zulässig. Die Schallschutzmaßnahmen sind dabei so zu dimensionieren, dass vor jedem Fenster eines Schlaf- oder Aufenthaltsraumes auf der abgeschirmten Seite einer Vorhangfassade oder innerhalb eines vorgelagerten Wintergartens ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags und maximal 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV eingehalten wird, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Dabei werden die Grenzwerte für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiete der 16. BImSchV herangezogen, da die DIN 18005 lediglich Orientierungswerte zur Verfügung stellt, während die 16. BImSchV herangezogen verbindliche Grenzwerte im Fall des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen angibt. Vor dem Hintergrund, dass in Mischgebieten und Urbanen Gebieten gemäß §§ 6 und 6a BauNVO Wohnnutzungen uneingeschränkt zulässig sind, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für diesen Baugebietstyp als Maßgabe zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse abgeleitet.

In Bezug auf Außenwohnbereiche in Form offener Balkone, Loggien und Terrassen sind in Bezug auf den einwirkenden Bahnlärm ebenfalls gesonderte Festsetzungen zu treffen. So werden diese an den bahnzugewandten Fassadenbereichen (B) ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel an den äußeren senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden im Osten und im Südwesten (C) sind Außenwohnbereiche hier nur dann zulässig, wenn durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen nachgewiesen werden kann, dass auf diesen ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags gemäß 16. BImSchV eingehalten wird.

Das Teilgebiet MU (1) ist aufgrund seiner Nähe zu den Bahntrassen aus schalltechnischer Sicht am stärksten durch Geräuschimmissionen belastet. Die Beurteilungspegel an der bahnseitigen Fassade liegen für den relevanten Planfall tags im Bereich zwischen 68 und 72 dB(A) und überschreiten damit den Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von tags 60 dB(A) um 8 bis 12 dB. Zudem wird damit teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) überschritten.

Für alle weiteren Fassadenabschnitte gelten die aus den festgesetzten Lärmpegelbereichen für den Tag- und Nachtzeitraum resultierenden Anforderungen an Außenbauteilen.

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes werden aufgrund der hohen Lärmbelastung für die bahnseitigen Fassadenbereiche die Anordnung von Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen ausgeschlossen. Diese sind folglich nur an den lärmabgewandten Fassadenbereichen (D) und (E) der Güterhallen und des Kopfbaus nach Südosten zulässig.

Festsetzungen für die Teilgebiete WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes

In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes werden an den bahnabgewandten Fassadenseiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine

Wohngebiete von 55 dB(A) tags überwiegend eingehalten. Nachts ergeben sich hingegen in vielen Fassadenbereichen Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts. Andererseits sind die Überschreitungen auf den von den relevanten Schallquellen abgewandten Fassadenseiten überwiegend so gering, dass sich hier jeweils eine weniger geräuschbelastete Fassade an den Gebäuden ergibt, an der dem Schlafen dienende Räume angeordnet werden können. Es wird daher festgesetzt, dass die Fenster von dem Schlafen dienenden Räumen sowie Wohnzimmer von Einraumwohnungen, Schlafzimmer und Kinderzimmer vorzugsweise an den geringer geräuschbelasteten Fassaden auszurichten sind.

Um jedoch die Grundrissgestaltung jedoch nicht zu stark einzuschränken, wird eine Festsetzung getroffen, anhand derer für alle Außenbauteile ein nach DIN 4109 ausreichend dimensionierter passiver Schallschutz vorzunehmen ist, sodass auch bei in Einzelfällen von der grundsätzlich angestrebten Grundrissgestaltung abweichenden Grundrissen gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden können. Der Schallschutz ist dabei nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen (s.o.) zu dimensionieren.

Unter Berücksichtigung der Festsetzungen zum passiven Schallschutz können innerhalb des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Mit Hilfe der vorgenannten Festsetzungen kann somit im Plangebiet bei Betrachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, wie der zentralen und attraktiven Lage, der guten verkehrlichen Anbindung und der guten Ausstattung mit Infrastruktur, eine ausreichende Qualität für Wohn- und Arbeitsqualität erwartet werden, welche unter Abwägung aller Belange die Ausweisung von Wohn- und gemischten Nutzungen rechtfertigt.

Belastung mit Luftschadstoffen

siehe Ausführungen unter Kapitel 6.3.3 (Schutzgüter Klima und Luft)

Belastung durch Erschütterung

a) Ausgangssituation

Anhand einer Erschütterungsprognose wurde untersucht, ob die Schwingungen infolge von Bahnverkehr auf den angrenzenden Gleisflächen Schäden an den geplanten Gebäuden verursachen und ob die prognostizierten Erschütterungen zu Belastungen von Menschen in den geplanten Wohnungen führen können. Da für den Tag-[33] und Nachtzeitraum[34] unterschiedliche Anhaltswerte gem. DIN 4150-2 zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auf Menschen im Gebäude heranzuziehen sind, wurden zwei separate Untersuchungsberichte erstellt.

Die Untersuchungen zeigen, dass die Normwerte zur Beurteilung der möglichen Schäden an den geplanten Gebäuden aufgrund der durch den Bahnverkehr ausgelösten Schwingungen gem. DIN 4150-02 bei üblichen Deckeneigeneigenfrequenzen in Wohnungsgebäuden eingehalten werden. Bei den gemessenen Schwingungsamplituden gilt die Entstehung von sekundärem Luftschall (hörbarer Schall infolge von Erschütterungen der Decken) als sehr

[33] Leibniz Universität Hannover, Institut für Statik und Dynamik (2018): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck (Stand: Oktober 2018)

[34] Leibniz Universität Hannover, Institut für Statik und Dynamik (2019): Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs in Lübeck (Stand: April 2019)

unwahrscheinlich. Somit können Belastungen von Menschen, die von sekundärem Luftschall ausgelöst werden, ausgeschlossen werden. Den Primärschall (= Lärmemissionen) der Züge wurden im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung betrachtet (s. Kapitel 5.6.1).

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Die Untersuchungen zeigen, dass die Normwerte zur Beurteilung der möglichen Schäden an den geplanten Gebäuden aufgrund der durch den Bahnverkehr ausgelösten Schwingungen gem. DIN 4150-02 bei üblichen Deckeneigeneigenfrequenzen in Wohnungsgebäuden eingehalten werden. Für Gebäude im Umfeld von 30 m zu den Bahngleisen wird (im Rahmen der Betrachtung des Nachtzeitraums) empfohlen Deckenbiegeeigenfrequenzen unterhalb von 15 Hz zu vermeiden, um ein hohes Komfortniveau zu generieren. Falls dies nicht möglich ist, wird für Gebäude in dem genannten Umfeld ein mittleres bis hohes Komfortniveau angenommen.

Bei den gemessenen Schwingungsamplituden gilt die Entstehung von sekundärem Luftschall (hörbarer Schall infolge von Erschütterungen der Decken) als sehr unwahrscheinlich. Somit können Belastungen von Menschen, die von sekundärem Luftschall ausgelöst werden, ausgeschlossen werden. Den Primärschall (= Lärmemissionen) der Züge wurden im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung betrachtet (s. Kapitel 5.6.1).

Die Prognose nimmt an, dass der Baugrund auf dem gesamten Baugelände vergleichbar ist. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass die Gebäude nach dem neuesten Stand der Technik errichtet werden sowie die Wartung der betriebenen Gleisanlagen regelmäßig erfolgt. Zur Bestätigung der Ergebnisse sollte nach Gebäudefertigstellung eine erneute messtechnische Untersuchung erfolgen.

c) Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Für Gebäude im Umfeld von 30 m zu den Bahngleisen wird (im Rahmen der Betrachtung des Nachtzeitraums) empfohlen Deckenbiegeeigenfrequenzen unterhalb von 15 Hz zu vermeiden, um ein hohes Komfortniveau zu generieren. Falls dies nicht möglich ist, wird für Gebäude in dem genannten Umfeld ein mittleres bis hohes Komfortniveau angenommen.

Die Prognose nimmt an, dass der Baugrund auf dem gesamten Baugelände vergleichbar ist. Weiterhin wird vorausgesetzt, dass die Gebäude nach dem neuesten Stand der Technik errichtet werden sowie die Wartung der betriebenen Gleisanlagen regelmäßig erfolgt. Zur Bestätigung der Ergebnisse sollte nach Gebäudefertigstellung eine erneute messtechnische Untersuchung erfolgen.

Erholung

a) Ausgangssituation

Das ehemalige Bahngelände ist – obschon privat – teilweise öffentlich zugänglich und wird von einigen Bewohnern im Umfeld für Spaziergänge genutzt. Durch fehlende Freizeiteinrichtungen und nicht vorhandene Wegeverbindungen ist das Plangebiet für die Naherholung der umliegenden Anwohner grundsätzlich gering geeignet. Von Süden aus Richtung der Wohnbebauungen ist ein Betreten des ehemaligen Güterbahnhofs offiziell nicht möglich. Der einzige Zugang auf die Flächen ist derzeit im Nordosten des Plangebietes über die Straße „Am Güterbahnhof“ möglich.

Trotz des attraktiven Ausblicks vom Plangebiet Richtung Nordosten auf die Silhouette der Lübecker Altstadt ist eine Naherholung durch die Ruderalisierung der bisherigen Bahnfläche

nicht vorhanden. Die aufgegebene Flächennutzung und nicht vorhandene Pflege ist für Spaziergänger grundsätzlich unattraktiv.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Durch die Ausweisung der Parkanlage als öffentliche Grünfläche entsteht ein Grünzug, der nicht nur für die Bewohner des neuen Quartiers, sondern auch den Bewohnern des Stadtteils St. Lorenz Süd eine Naherholung bietet.

Der Freiraum innerhalb des neuen Quartiers wird maßgeblich durch die geschwungenen Raumkanten der geplanten Wohnbebauung und den Kontrast zur Geradlinigkeit der vorhandenen Güterhalle geprägt.

Im Bereich der Neubauten und der Verladehallen orientiert sich deren Geländeanschlusshöhe am Bestand und liegt etwa zwischen 8,0 m und 8,5 m ü. NHN. Am südlichen Ende des Geschosswohnungsbaus wird das Gelände bis auf 9,0 m angehoben. Die Höhendifferenz zum Niveau des bestehenden Quartiers an der Schützenstraße wird zum Park hin durch einen geplanten Gebäudesockel von etwa 0,7 - 1,0 m Höhe abgefangen. Dieser gewährleistet für die an den Park grenzenden Wohnungen im Erdgeschoss gleichzeitig eine gewisse Distanz und Privatheit in Bezug auf den angrenzenden, öffentlich nutzbaren Freiraum.

Die langgestreckte mit Bäumen gegliederte Rasenfläche ist in den Aufweitungsbereichen landschaftlich als Senke ausmodelliert und schafft damit bei Extremregenereignissen vorübergehenden Stauraum für anfallendes Oberflächenwasser.

An seinem vorläufigen südwestlichen Ende des Parks ist eine deutliche Geländeerhöhung mit Strauchpflanzungen geplant. Hierdurch findet das vorhandene Quartier am Kimbernweg, welches derzeit noch von einer bis zu 3 m hohen Stützmauer vom Bahngelände getrennt wird, einen Anschluss an den Grünraum. Die Überwindung des Höhenunterschiedes innerhalb der Grünanlage erfolgt barrierefrei über eine leicht geneigte Rampe.

Im Bereich des schmalen Teils des Grünzuges sind zur Gewährleistung einer gewissen Großzügigkeit nur einige kleine Spielstationen und ergänzende Sitzmöglichkeiten geplant. Ziel ist hier unter anderem auch, die Sichtachse zum denkmalgeschützten Wasserturm möglichst weit und unverstellt in den Freiraum hinein wirken zu lassen.

Spiel- und Freizeitangebote konzentrieren sich vor allem im südwestlichen Bereich des Plangebietes am Wasserturm.

Negative Auswirkungen für die Erholung sind nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

c) Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

a) Ausgangssituation

Kulturelles Erbe

Im Plangebiet ist der ehemalige Wasserturm als Einzelanlage gemäß Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) geschützt. Weitere archäologische bedeutsame Funde können im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Die historische Lübecker Altstadt wurde 1987 mit dem Welterbetitel ausgezeichnet und in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war u.a. die

markante Stadtsilhouette mit den prägenden Kirchtürmen. Ziel des Managementplans ist die Bewahrung der Integrität und Authentizität der Welterbestätte.

Bei der Planung von Hochbauten sind die Sichtachsen und Blickbeziehungen zur Altstadt zu beachten.

Vom Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes, den ein- und ausfahrenden Zügen und auch den Wohngebieten jenseits der Gleise besteht zum Teil eine Sichtachse auf die Türme Lübecks. Bei der Ausweisung von Baugebieten und der Planung von Bauvorhaben innerhalb der Sichtachsen ist somit darauf zu achten, dass der Blick auf die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtig wird. Sie sind daher auf ihre Verträglichkeit mit dem Weltkulturerbe hin im Einzelnen zu untersuchen und zu bewerten. Hierfür wurde eine Sichtachsenstudie erarbeitet.

Sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes

Als sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes sind die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs zu nennen, wie beispielsweise die 400 m lange und 17 m breite Verladehalle. Weitere Betriebsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofes wurden zwischenzeitlich abgebrochen. Hierzu zählen u.a. ein an die Verladehalle angebauter 220 m langen Hallentrakt, die Kantine, der Ringlokschuppen und kleinere Gebäude (Verwaltungsgebäude, Lagergebäude und Werkstattgebäude) im nordwestlichen und südlichen Plangebiet.

b) Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung der Planung

Kulturelles Erbe

Der Wasserturm bleibt als Baudenkmal erhalten. Für die Sicherung von möglichen archäologischen Denkmalen wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde wird rechtzeitig (spätestens 4 Wochen vor Baubeginn) informiert, so dass sich keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter ergeben.

Um die Auswirkungen der Neubebauung auf die Sicht zur „Lübecker Altstadt“ aufzuführen, wurde von TGP Landschaftsarchitekten (2020) eine Untersuchung des Neubauprojekts am alten Güterbahnhof in Bezug auf die Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe durchgeführt.

Im Ergebnis sind zeigen sich keine Beeinträchtigungen der Fernsicht. Die bestehenden Verladehallen schränken die Sicht je nach Standort im Plangebiet bereits ein. Eine Beeinträchtigung wird in der Nahsicht bzw. Einfahrtsituation mit dem Zug zum Hauptbahnhof Lübeck festgestellt, indem das aktuell bei Einfahrt kurz bestehende Sichtfenster auf die Altstadt durch die geplante Bebauung im Teilgebiet MU (1) verdeckt wird. Aufgrund der Nähe des Sichtpunkts zum Gebäude brächte eine Reduktion des Geschossigkeit jedoch keine nennenswerte Verbesserung.

In der zum Bebauungsplan erstellten schalltechnischen Untersuchung vom Juli 2020 wird dargelegt, welche lärmmindernde Wirkung die geplante Bebauung sowohl für die im Plangebiet vorgesehenen Wohnnutzungen als auch für die Bestandswohnbebauung an der Schützenstraße entfalten kann. Die Ergebnisse des Gutachtens haben Eingang in die textlichen Festsetzungen, die Begründung sowie die Umweltprüfung des Bebauungsplanes gefunden (siehe Kapitel 6.3.7). Von einer Reduktion der zulässigen Geschossigkeit und Gebäudehöhe im Teilgebiet MU (1) wird abgesehen, da im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Abwägungsentscheidung zugunsten eines wirksamen baulichen Lärmschutzes getroffen und die Belange des Schutzgutes Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit höher gewichtet wurden als der Belang des Landschafts- bzw.

Stadt-/Ortsbildes. Darüber hinaus ergeben sich durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sichtachsen.

Sonstige Sachgüter im Sinne des UVP-Gesetzes:

Im Zuge der Planung sind umfangreiche Gebäudeabrisse und Sanierungen der Gebäude des Güterbahnhofs vorgesehen. Für die Wiedernutzbarmachung der Verladehalle ist eine Herrichtung in Form von entsprechenden Aufwendungen und Sanierungsmaßnahmen erforderlich, da der Gebäudebestand Schäden und Schadstoff-Belastungen aufweist. Die ehemalige Kantine wurde bereits abgerissen. Auch der Lokschuppen und das Verwaltungsgebäude sowie die Lager nördlich der Kantine wurden zwischenzeitlich abgerissen. Außerdem wurden die Werkstatt- und Lagergebäude zur südlich an die angrenzenden Grundstücke der Schützenstraße abgerissen. Durch die Abrissarbeiten entsteht Bauschutt, der fachgerecht in dafür vorgesehenen Deponien entsorgt wird. Da die Sachgüter überwiegend sanierungsbedürftig sind und z.T. durch Schadstoffe belastet sind, stellt der Abriss keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter dar.

Mögliche Wirkungen durch die geplanten Abbruch- und Bautätigkeiten, wie z.B. Erschütterungen oder Grundwasserabsenkungen, die sich direkt oder indirekt auf umliegende Bestandsgebäude auswirken können, sind derzeit nicht bekannt.

c) Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.9 Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen den Schutzgütern

Grundsätzlich bestehen immer Wechselbeziehungen und -wirkungen zwischen allen Bestandteilen des Naturhaushalts. Im Plangebiet wird dieses Wirkungsgeflecht, wie im Siedlungsbereich üblich, in starkem Maße durch die Auswirkungen der baulichen Anlagen und die Intensität der Nutzung durch den Menschen auf die anderen Schutzgüter geprägt.

So spiegelt das gesamte Güterbahnhofsgelände und seine Entwicklung während der langjährigen zu- und abnehmenden betrieblichen Tätigkeiten und der damit verbundenen Über-prägung durch intensive Nutzung und spätere Nutzungsaufgabe die Wechselwirkungen zwischen menschlicher Nutzung und den Schutzgütern Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere anschaulich wieder.

Die wesentlichen Veränderungen durch die Realisierung des geplanten Vorhabens ergeben sich durch den weitgehenden Verlust der ruderalen Vegetationsstrukturen und Bäumen mit Lebensräumen für Fledermäuse, Brutvögel und Insekten. Nach der Aufgabe der Bahnnutzung in den Gebäuden und auf dem Gelände konnten sich die Lebensräume ungestört entwickeln. Diese gehen nun zugunsten der Schaffung eines Wohngebietes und eingeschränkten Gewerbegebieten sowie der Anlage einer öffentlichen Grünfläche für die Naherholung des Menschen verloren.

Da der gewählte Standort mit seinen Gebäuden und Laderampen/Bahnsteigen teilweise noch deutlich durch die in den 1990er Jahren aufgegebene Nutzung als Güterbahnhof geprägt ist und angrenzend an einem bereits dicht bebauten Gebiet liegt, wird davon ausgegangen, dass sich durch die geplante Neubebauung keine grundlegend neuen erheblichen Wechselwirkungen entwickeln werden.

6.3.10 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o.g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen benachbarter Plangebiete.

Der Begriff "Kumulierung" ist in Anlage 1 zum BauGB nicht definiert. Infolgedessen wird hierzu auf § 10 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.12.2019 zurückgegriffen.

Nach § 10 Absatz 4 UVPG liegen kumulierende Vorhaben vor, wenn mehrere Vorhaben derselben Art von einem oder mehreren Vorhabenträgern durchgeführt werden und in einem engen Zusammenhang stehen. Ein enger Zusammenhang liegt vor, wenn

1. sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneidet und

2. die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen sind.

Technische und sonstige Anlagen müssen zusätzlich mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sein.

Derzeit sind keine weiteren baulichen Maßnahmen derselben Art im Umfeld des Plangeltungsbereichs des Bebauungsplans 03.50.00 St. Lorenz-Brücke bekannt, die eine Kumulierung auslösen. Auswirkungen auf die Schutzgüter durch eine Kumulierung mit anderen Vorhaben liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor.

6.3.11 NATURA-2000 oder sonstige Schutzgebiete

Im Plangebiet selbst wie auch in dessen näheren Umfeld sind keine NATURA-2000, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete sowie Naturparks vorhanden, die im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen wären.

6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Mit Bescheid vom 26.09.2013 hat das Eisenbahnbundesamt nicht mehr betriebsnotwendige Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofs von Bahnbetriebszwecken freigestellt, so dass eine zukünftige Nutzung als Bahnfläche ausgeschlossen wird. Im Plangebiet befinden sich aufgrund der Nutzungshistorie der Fläche weitere Flurstücke mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung, welche zumeist zur Erschließung der angrenzenden Bahnflächen genutzt werden.

Bei einer Nichtdurchführung der Planung würde somit vermutlich die Sukzession auf den nicht genutzten und ungepflegten Flächen weiter voranschreiten. Aus dem Jungaufwuchs der Birken, Pappeln und Weiden würde sich ein Pionierwald auf trockenem Standort entwickeln. Durch die Beschattung der Bäume würde sich der Artenreichtum der Krautschicht deutlich reduzieren. Die Gebäude würden zunehmend verfallen und sich durch die Witterung oder Vandalismus zu Ruinen entwickeln. Die derzeit noch bestehenden Nutzungen würden vermutlich auf lange Sicht gesehen aufgegeben werden, so dass eine Brach-Landschaft entsteht, welche für die Allgemeinheit nicht nutzbar ist.

Da das Plangebiet jedoch im Rahmen des Bund-Land-Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ von 1999 bis 2007 und im Zuge der ebenfalls geförderten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ Bestandteil

städtebaulicher Betrachtungen war, besteht als primäres Planungsziel eine Bereitstellung von neuen Wohngebäuden und Schaffung einer öffentlichen Grünfläche.

6.5 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

6.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Schutz des Bodens vor vermeidbaren Beeinträchtigungen
Die auszutauschenden belasteten Böden der vier Kontaminationsflächen und das abgetragene Auffüllungsmaterial werden bei der Sanierung separat beurteilt und fachgerecht entsorgt. Die bei Abbruch und Überbauung zu beachtenden Vorgaben hinsichtlich Entsorgung oder Sicherung werden berücksichtigt.

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu lockern.

Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), wird auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Vermeidung von Schadstoffemissionen während der Bauphase
Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen, ist eine Gefährdung des Grundwassers und des natürlichen Bodens in der Bau-, Anlagen- und Betriebsphase durch diese Stoffe zu vermeiden.

Grundwassermonitoring der DB Netz AG
In Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde der Hansestadt Lübeck erfolgte zunächst ein auf drei Jahre begrenztes Grundwassermonitoring im Plangebiet, um Belastungen mit Ethidimuron und PAK sowie BTEX zu überwachen. Gemäß Monitoring ist im Plangebiet mit verunreinigten Hebewässern zu rechnen, so dass nach Abschluss der Sanierung des Bodens im Plangebiet eine weitere Grundwasser Probennahme empfohlen wird. Von den für die Untersuchung genutzten Messstellengruppen sollte nach Aussage der Gutachter zumindest je eine Messstelle dauerhaft erhalten bleiben.

Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von unbelastetem oder gering verschmutztem Niederschlagswasser im Plangebiet
Durch die Dachbegrünungen und begrünten Tiefgaragenflächen wird ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet zurückgehalten und verdunstet. Die Retentionsboxen im nordöstlichen Bereich des Plangebietes und die Mulden innerhalb der Wiesenfläche gewährleisten den Stauraum von überschüssigem Oberflächenwasser.

Teilversiegelung auf Wegen
Neu anzulegende Wege im Gebiet werden mit wasserdurchlässigen Belägen gebaut.

Minderung von lokalklimatischen Auswirkungen
Durch die Neuanlage von Baum- und Gehölzstrukturen der Parkanlage, die vorgesehenen Dachbegrünungen und die parkartige Gestaltung der Tiefgaragenflächen außerhalb von Gebäuden oder Nebenanlagen werden die lokalklimatischen Auswirkungen durch die Neubebauung gemindert.

Begrenzung der Auswirkungen auf den globalen Klimawandel
Durch die geplante energieeffiziente Bauweise nach dem Standard des zur Bauantragstellung gültigen Gesetzes zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und

Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) und die Möglichkeit Photovoltaik und Solarthermieanlagen zu nutzen, werden klimafreundliche Standards für Neubebauungen angestrebt.

Erhaltung von Baum- und Gehölzbeständen
Wo es in den festgesetzten WA-Teilgebieten trotz Bebauung, Tiefgaragenanlage und Bodenaustausch möglich ist, werden Bäume und Gehölzbestände zur Erhaltung festgesetzt.

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase
Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze während der Baudurchführung vor Beeinträchtigungen gemäß DIN 18920 zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden
Der Beginn der Abrissarbeiten (Entkernung, Rückbau Außenverkleidungen) sollte möglichst ab September stattfinden, so dass quartiersuchende Fledermäuse durch die Arbeiten vergrämt werden und so einer Besiedlung von Winterquartieren vorgebeugt werden kann. Der Abriss des Gebäudes mit zuvor dokumentiertem Turmfalkennest fand im September 2019 statt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde fristgerecht eingehalten.

Höhlenkontrolle vor Fällung und zeitliche Einschränkungen für Fällarbeiten
Vor den geplanten Gehölz-Fällungen/ Rodungen sind die betroffenen Gehölze auf ein Vorhandensein von Höhlen und Niststätten von Vögeln und Kleinsäugern zu kontrollieren. Die Besatzkontrolle ist durch eine qualifizierte Fachkraft durchzuführen und zu dokumentieren. Alternativ können vorgefundene Höhlen ggf. in Abstimmung mit der zuständigen Behörde nach erfolgter Besatzkontrolle zunächst verschlossen und später regulär innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Zeit zwischen 01. Oktober und 28. Februar gefällt werden. Ein Verschluss der Höhlen sollte jedoch nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten erfolgen. Ausnahmen sind möglich, sofern fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass in den Gehölzbeständen kein Fledermausbesatz oder Brutvogelbestand vorhanden ist und eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung vorliegt.

Einsatz einer Umweltbaubegleitung mit Fachkenntnissen der Artengruppe
Bei dem Rückbau der Gebäude ab Oktober ist ein baubegleitender Einsatz einer Fachkraft erforderlich. Insbesondere der Rückbau der Gebäude sowie Sanierungsarbeiten am Wasserturm sind durch eine Fachkraft zu begleiten. So erfolgte vor Rückbau der betroffenen Gebäude im Plangebiet eine ökologische Baubegleitung der Brutvögel durch BBS Büro Greuner-Pönicke im Mai und Juni und der Fledermäuse durch die Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH im Juni und September. Der Rückbau der Gebäude konnte nach Beenden der Jungaufzucht der Brutvögel und nachdem keine Hinweise auf Quartiere von Fledermäusen festgestellt wurden, durchgeführt werden. Gemäß den Protokollen zur Umweltbaubegleitung von der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH wurden Handlungsempfehlungen für Fledermäuse bei den Abrissarbeiten genannt und durchgeführt. Die o.g. Vermeidungsmaßnahme wurde regelkonform eingehalten.

Erhalt bzw. Neuschaffung von alternativen Leitstrukturen und Nahrungsgebieten
Die Verladestraße nördlich der Güterhalle ist als Flugtrasse zu erhalten. Weiterhin sind geeignete Nahrungshabitate für das Braune Langohr im Rahmen der Neuplanung der Parkanlage zu schaffen. Hierfür sind z.B. Strauchpflanzungen mit Blühsträuchern anzulegen, welche durch ihren Insektenreichtum eine Nahrungsquelle für Fledermäuse, insbesondere das

Braune Langohr, darstellen. Zudem dienen angepflanzte Baumreihen, zusätzlich zu den Laderampenbereichen, als Flug- und Jagdtrassen im Plangebiet.

Installieren von insektenfreundlicher Beleuchtung

Zur Minimierung von Auswirkungen für das Schutzgut Fauna insbesondere der Insektenfauna ist eine insektenfreundliche Beleuchtung vorzusehen. An dieser Stelle soll auf die neuste Untersuchung von EISENBEIS & EICK (2011) verwiesen werden. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt deutlich, dass sich unter Einsatz von LED-Lampen (kalt-weiß und warm-weiß bzw. neutral-weiß) deutlich weniger (40 bis 80 %) nachtaktive Insekten an den Beleuchtungen (Straßenlampen) aufhalten.

Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

Die Neubebauung und öffentliche Grünfläche wird durch die Gestaltung der Freiflächen und die Ersatzpflanzungen für den Baumverlust eingegrünt. Charakteristisches Element der Grünfläche soll eine der wellenförmigen städtebaulichen Leitstruktur folgende Baumreihe sein. Neben der Anpflanzung der standortheimischen Ausgleichsbäume werden auch standortfremde Gehölze eingesetzt, welche nachweislich an das Stadtklima angepasst sind. Die standortfremden Gehölze werden sollen überwiegend zur Eingrünung von Stellplätzen und in Innenhöfen bzw. den Wohngebäuden zugeordneten Grünflächen angelegt werden.

Vermeidung von Beeinträchtigungen der Menschen

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der Abwägung zu einem Bebauungsplan die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen ist. Demnach sind Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen einerseits und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen andererseits möglichst räumlich zu trennen. Das in § 50 BImSchG zum Ausdruck kommende Trennungsgebot verlangt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürfte Nutzungen, insbesondere Wohnnutzungen, weitmöglich vermieden werden. Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept folgt bereits diesem Trennungsgrundsatz, in dem gewerbliche bzw. Mischnutzungen in den von Verkehrslärm am stärksten betroffenen Bereichen im Norden und Nordwesten des Plangebiets entlang der Bahnanlage zugeordnet sind.

Auf diese Weise bilden die gewerblichen Nutzungen einen baulichen Schallschutz für die lärmsensibleren und demzufolge schutzbedürftigeren Wohnnutzungen, die im zentralen sowie südwestlichen Plangebiet angeordnet sind. Durch die städtebauliche Kubatur U-förmiger Baublöcke werden außerdem gegenüber dem einwirkenden Verkehrslärm abgewandte nach Süden geöffnete Innenhöfe geschaffen.

Im Hinblick auf die durch den Straßen- und Schienenverkehr tags und nachts in weiten Bereichen verursachten Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 sind zur Gewährleistung des erforderlichen Geräuschimmissionsschutzes im Bebauungsplan jedoch weitergehende Festsetzungen zum Schallschutz erforderlich, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Grundsätzlich soll dabei zunächst aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang gewährt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und/oder -wällen, welche die Geräuschimmissionen bereits auf dem Ausbreitungsweg soweit vermindern, dass an den jeweiligen Immissionsorten vor den Fassaden der Gebäude die Orientierungswerte bereits eingehalten werden.

Im vorliegenden Fall ist eine Anordnung solcher aktiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der räumlichen Lage der Bahngleise als maßgebliche Schallquellen einerseits und der Lage und Höhe der zu schützenden Gebäude andererseits nur im Nahbereich der Gleise auf dem

Gelände der Bahnanlagen sinnvoll, um eine ausreichend effiziente Abschirmung zu gewährleisten. Diese Option scheidet jedoch sowohl aus städtebaulichen Gründen als auch aus Kostengründen aus. Eine mögliche Schallschutzwand müsste aufgrund der geplanten Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss ebenfalls eine Höhe einer vier- bis fünfgeschossigen Bebauung erhalten, die städtebaulich als nicht mehr verträglich zu bewerten ist. Sie wäre zudem sehr kostenintensiv und würde dem in § 1 Absatz 6 Nummer 2 BauGB enthaltenen Planungsleitsatz des kostensparenden Bauens widersprechen. Zum aktuellen Zeitpunkt liegt seitens der DB AG eine Vorplanung vor, die in diversen Gleisbereichen gleisbegleitende Lärmschutzwände vorsieht. Da ein Planfeststellungsverfahren für diese Baumaßnahme noch nicht offiziell eingeleitet wurde, finden die Vorplanungen im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens keine Berücksichtigung.

Im Rahmen des Bebauungsplanes sind somit Festsetzungen zu treffen, die geeignet sind, einen ausreichend dimensionierten Lärmschutz zu gewährleisten.

Festsetzung vom Lärmpegelbereichen für alle Baufelder

Die Dimensionierung eines passiven Schallschutzes für alle Baufelder erfolgt durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109:2018-01. Der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01 ergibt sich

- für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (06:00 bis 22:00 Uhr) und einem Zuschlag von 3 dB,
- für die Nacht aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (22:00 bis 6:00 Uhr) plus Zuschlag (10 dB bei Straßen-, Schienenverkehr und Gewerbelärm) zur Berücksichtigung der erhöhten nächtlichen Störwirkung (größeres Schutzbedürfnis in der Nacht) und einem weiteren Zuschlag von 3 dB.

Da nicht angenommen werden kann, dass das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Bebauungs- und Nutzungskonzept innerhalb einer bestimmten Frist oder vollumfänglich umgesetzt wird, werden die Bereichsgrenzen der festgesetzten Lärmpegelbereiche für den Tag- und Nachtzeitraum aus der immissionsschutzfachlichen Variantenbetrachtung ohne geplante Bebauung, d.h. unter Maßgabe einer freien Schallausbreitung, abgeleitet. Die Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans zeichnerisch festgesetzt sowie zur besseren Übersicht zusätzlich als Nebenzeichnungen dargestellt. Aus dem jeweiligen Lärmpegelbereich gehen Anforderungen an das Schalldämm-Maß von Außenbauteilen (Außenwände, Fenster, Zuluftöffnungen) hervor.

Lärmpegelbereich	Im Lärmpegelbereich anzusetzender „Maßgeblicher Außenlärmpegel“ /dB(A)	Raumart	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches /erf.R'w,ges	Büroräume und ähnliches /erf.R'w,ges
II	60	30	30
III	65	35	30
IV	70	40	35
V	75	45	40
VI	80	50	45

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (1) des Urbanen Gebietes

Im Hinblick auf die hohen Überschreitungen der an der bahnseitigen Fassade und der vorgesehenen kammartigen Gebäudeform im Teilgebiet MU (1) sollen dem Wohnen dienende Nutzungen nach Möglichkeit vorwiegend so angeordnet werden, dass sie zu weniger belasteten Fassadenseiten orientiert sind. Dabei sollten zur bahnseitigen Fassade sowie zu den äußeren senkrecht zur Bahn im Osten und im Südwesten des Teilgebiets liegenden Fassaden ausgerichtete Schlaf- und Aufenthaltsräume von Wohnungen aufgrund der hohen Immissionsbelastung möglichst vermieden werden. Um jedoch die bauliche Nutzung nicht zu stark einzuschränken sind alternativ auch vorgelagerte bauliche Schallschutzmaßnahmen (Vorhangfassaden, Wintergärten oder vergleichbare Maßnahmen) zulässig. Die Schallschutzmaßnahmen sind dabei so zu dimensionieren, dass vor jedem Fenster eines Schlaf- oder Aufenthaltsraumes auf der abgeschirmten Seite einer Vorhangfassade oder innerhalb eines vorgelagerten Wintergartens ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags und maximal 54 dB(A) nachts gemäß 16. BImSchV eingehalten wird, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Dabei werden die Grenzwerte für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiete der 16. BImSchV herangezogen, da die DIN 18005 lediglich Orientierungswerte zur Verfügung stellt, während die 16. BImSchV herangezogen verbindliche Grenzwerte im Fall des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen angibt. Vor dem Hintergrund, dass in Mischgebieten und Urbanen Gebieten gemäß §§ 6 und 6a BauNVO Wohnnutzungen uneingeschränkt zulässig sind, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für diesen Baugebietstyp als Maßgabe zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse abgeleitet.

In Bezug auf Außenwohnbereiche in Form offener Balkone, Loggien und Terrassen sind in Bezug auf den einwirkenden Bahnlärm ebenfalls gesonderte Festsetzungen zu treffen. So werden diese an den bahnzugewandten Fassadenbereichen (B) ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel an den äußeren senkrecht zur Bahn liegenden Fassaden im Osten und im Südwesten (C) sind Außenwohnbereiche hier nur dann zulässig, wenn durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen nachgewiesen werden kann, dass auf diesen ein maximaler Beurteilungspegel von maximal 64 dB(A) tags gemäß 16. BImSchV eingehalten wird.

Das Teilgebiet MU (1) ist aufgrund seiner Nähe zu den Bahntrassen aus schalltechnischer Sicht am stärksten durch Geräuschimmissionen belastet. Die Beurteilungspegel an der bahnseitigen Fassade liegen für den relevanten Planfall tags im Bereich zwischen 68 und 72 dB(A) und überschreiten damit den Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete bzw. Urbane Gebiet von tags 60 dB(A) um 8 bis 12 dB. Zudem wird damit teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) überschritten.

Für alle weiteren Fassadenabschnitte gelten die aus den festgesetzten Lärmpegelbereichen für den Tag- und Nachtzeitraum resultierenden Anforderungen an Außenbauteilen.

Festsetzungen für das Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes

Im Teilgebiet MU (2) des Urbanen Gebietes werden aufgrund der hohen Lärmbelastung für die bahnseitigen Fassadenbereiche die Anordnung von Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen ausgeschlossen. Diese sind folglich nur an den lärmabgewandten Fassadenbereichen (D) und (E) der Güterhallen und des Kopfbaus nach Südosten zulässig.

Festsetzungen für die Teilgebiete WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes

In den Teilgebieten WA (2) bis WA (5) des Allgemeinen Wohngebietes werden an den bahnabgewandten Fassadenseiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags überwiegend eingehalten. Nachts ergeben sich hingegen in vielen Fassadenbereichen Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 für

Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts. Andererseits sind die Überschreitungen auf den von den relevanten Schallquellen abgewandten Fassadenseiten überwiegend so gering, dass sich hier jeweils eine weniger geräuschbelastete Fassade an den Gebäuden ergibt, an der dem Schlafen dienende Räume angeordnet werden können. Es wird daher festgesetzt, dass die Fenster von dem Schlafen dienenden Räumen sowie Wohnzimmer von Einraumwohnungen, Schlafzimmer und Kinderzimmer vorzugsweise an den geringer geräuschbelasteten Fassaden auszurichten sind.

Um jedoch die Grundrissgestaltung jedoch nicht zu stark einzuschränken, wird eine Festsetzung getroffen, anhand derer für alle Außenbauteile ein nach DIN 4109 ausreichend dimensionierter passiver Schallschutz vorzunehmen ist, sodass auch bei in Einzelfällen von der grundsätzlich angestrebten Grundrissgestaltung abweichenden Grundrissen gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden können. Der Schallschutz ist dabei nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen (s.o.) zu dimensionieren.

Unter Berücksichtigung der Festsetzungen zum passiven Schallschutz können innerhalb des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Mit Hilfe der vorgenannten Festsetzungen kann somit im Plangebiet bei Betrachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, wie der zentralen und attraktiven Lage, der guten verkehrlichen Anbindung und der guten Ausstattung mit Infrastruktur, eine ausreichende Qualität für Wohn- und Arbeitsqualität erwartet werden, welche unter Abwägung aller Belange die Ausweisung von Wohn- und gemischten Nutzungen rechtfertigt.

6.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich

Anpflanzung von Bäumen im Geltungsbereich

Für Baumverluste besteht gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck ein Ersatzbedarf. Die Anzahl der Ersatzpflanzungen richtet sich nach dem Stammumfang eines zu rodenden Baumes (bis 100 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum, für jede weitere angefangene 50 cm Stammumfang = 1 Ersatzbaum). Im Plangebiet werden überwiegend Gehölzstrukturen zur landschaftlichen Gestaltung der Parkanlage gepflanzt, die mit ihrer linearen Gestaltung an die ehemaligen Bahngleise erinnern sollen. Zum Ausgleich der 10 gerodeten und gemäß Baumschutzsatzung von Lübeck geschützten Bäume werden 34 Einzelbäume als standortgerechte Laubbäume mit Stammumfang von mind. 18 gepflanzt. Die Ausgleichsbäume befinden sich entlang des Planweges A. (siehe Städtebaulicher Masterplan). Eine Pflanzliste mit Baumarten und Pflanzqualitäten der 34 Ausgleichsbäume befindet sich im Anhang 1 der Begründung (siehe Pflanzliste B).

Anlage von Sukzessionsflächen auf Ökokontoflächen in Lübeck

Gemäß dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014[35]) werden Arten und Lebensgemeinschaften beeinträchtigt, wenn Flächen mit angrenzenden Landschaftsbestandteilen einen Lebensraum bilden oder von besonderer Bedeutung für Rote-Liste-Arten sind. Als Ausgleich für den Verlust von Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz - ruderale Staudenfluren trockener Standorte und teilversiegelte Flächen mit Vorkommen von Rote-Liste-Arten - wird gemäß dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014) ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 berechnet. Ruderalfluren gelten als Biotope mit kurzfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten, die mindestens im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen

[35] Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (2014): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung

sind. Aufgrund des Eingriffs in Biotope mit geringer Anzahl an Rote-Liste-Arten wird somit insgesamt ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,5 angesetzt. Der Verlust von rd. 25.700 m² ist durch die Anlage von wert- und funktionsähnlichen Biotopen, wie bspw. einer trockenen Brachfläche, auf einer Fläche von rd. 38.550 m² auszugleichen.

Der Ausgleich von rd. 3,86 ha erfolgt z.T. innerhalb der Hansestadt Lübeck über den Kompensationspool „Neue Koppel“. Die für den Ausgleich vorgesehene Fläche der „Neuen Koppel“ mit einer Flächengröße von rd. 0,40 ha liegt auf dem Flurstück 1/1 der Flur 6 in der Gemarkung Niendorf-Moorgarten (siehe Abb. 5). Die Fläche liegt an einem trocken, sandigen sowie mageren Standort und wird der Sukzession überlassen.

Anlage von mesophilem Grünland auf Ökokontoflächen im Naturraum Hügelland

Die gesamte Kompensation für den Verlust der Ruderalfluren und teilversiegelten Flächen mit geringem Anteil an Rote-Liste Arten ist aus Mangel an verfügbaren Flächen für externe Investoren und aufgrund bestehender Pachtverträge, die eine Anlage oder Bewirtschaftung für das Ziel trocken, magerere Sukzession nicht erlauben, nicht im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck umsetzbar.

Aufgrund dessen wird gemäß dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom MELUR 2013 analog zur Ökokontoverordnung der Restausgleich auf Flächen im Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“ (Flurstück 114/59, Flur 5, Gemarkung Groß Schenkenberg) in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg durchgeführt. Die Fläche hat eine Größe von 2,47 ha und liegt in einer relativ ebenen, durch Knicks gegliederten Agrarlandschaft (Lage siehe Abb. 6). Die Nutzung der Fläche war überwiegend durch den Ackerbau gekennzeichnet, inzwischen wurde die Ackerfläche durch Ansaat mit Regiosaatgut in eine Grünlandfläche umgewandelt. Der Rand der Fläche ist geprägt durch eine Ruderalflur und Gräben sowie eine Baumreihe im nördlichen Randbereich. Als Entwicklungsziel ist ein artenreiches mesophiles Grünland vorgesehen, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Als Maßnahmen sind die Aufnahme einer extensiven Pflegenutzung durch eine an die Produktivität der Fläche angepasste Mahd oder extensive Beweidung sowie der Verzicht auf Einsatz von Dünger, Pflanzenschutzmitteln und chemischer Schädlingsbekämpfung vorgesehen.

Aufgrund der Kompensation über ein hochwertiges, gesetzlich geschütztes Biotop ist für die Eingriffe am Güterbahnhof nach Abzug der Kompensation innerhalb der Hansestadt Lübeck ein Restausgleich von 34.593 m² (3,46 ha) auf Flächen des Ökokonto „Groß Schenkenberger Heide“.

Vorgezogener Ausgleich für den Turmfalken (CEF-Maßnahme)

Das Gebäude mit dem bisherigen Brutstandort des Turmfalken wurde nach Ende der Brutzeit im September 2019 abgerissen. Ein geeigneter Turmfalkenersatzhorst wurde am 05./06.02.2020 fachgerecht am Wasserturm innerhalb des Geltungsbereichs angebracht. Die o.g. CEF-Maßnahme wurde somit regelkonform durchgeführt. Der Kasten ist instand zu halten und wird nach Erfordernis außerhalb der Brutzeit gereinigt. Diese Maßnahme wird über den Städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gebäude

Als Ausgleich für den Lebensraumverlust von Brutvögeln der Gebäude sind Kästen an geeigneten Standorten im Plangebiet und ggf. im Nahbereich des Plangebietes aufzuhängen. Zu den erforderlichen Kästen gehören:

- 5 Nischenbrüterkästen,

- 10 Höhlenbrüterkästen und
- 5 Sperlingskoloniekästen

Die Kästen werden jährlich gewartet, gereinigt und bei Schadhaftigkeit ersetzt. Die Lage der Nistkästen ist vor Ort durch einen qualifizierten Biologen zu ermitteln. Die Kästen können in die Fassaden der neuen Gebäude integriert werden. Da es sich um ungefährdete, weit verbreitete Brutvogel-Arten handelt, ist ein time-lag hinnehmbar, d.h. die Maßnahme muss nicht vorgezogen durchgeführt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen wird über den Städtebaulichen Vertrag gesichert.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich für Brutvögel der Gehölze
Der erforderliche Gehölzausgleich ist im Verhältnis 1:1 zu erbringen. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleich für das Schutzgut Pflanzen erbracht. Es erfolgt eine Gehölzanpflanzung von 34 standortgerechten einheimischen Gehölzen im Plangebiet.

Ausgleich für den Lebensraumverlust der Insektenfauna
Durch die Überbauung von Ruderalflächen gehen Lebensräume von besonders geschützten Arten (Waldeidechse, Sandlaufkäfer, Bläulinge, Hummeln, Wildbienen, u.a.) und Rote-Liste Arten (Westliche Beißschrecke, Heidegrashüpfer, Käferarten u.a.) weitgehend verloren, diese können in Teilen durch die geplante Parkanlage ersetzt werden. Als Ausgleichsflächen können magere, trockene Standorte genutzt werden: In Lübeck wird eine Ökokontofläche erworben und angelegt mit dem Ziel der Sukzession an mageren, trockenen Standorten. Hierfür ist die Fläche des Kompensationspools „Neue Koppel“ vorgesehen. Weiterhin wird in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg ein Ökokonto in Anspruch genommen, welches als Entwicklungsziel ein artenreiches mesophiles Grünland hat, wobei langfristig aufgrund der Standortbedingungen (sandig, gepflügter Podsolboden) mit der Entwicklung einer mageren Ausprägung dieses Grünlandtyps mit Übergängen zu Trockenrasen zu rechnen ist. Weitere Maßnahmen z.B. für die Westliche Beißschrecke sind nicht erforderlich, da sie in 2020 nicht mehr auf dem Gelände des Güterbahnhofs vorgefunden wurde.

Maßnahmen zum Ausgleich für das Landschaftsbild
Kompensationsmaßnahmen im Geltungsbereich für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch gelegenen Geländes für die Wohnbebauung nicht in Betracht. Die für Pflanzen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf Ausgleichsflächen der Stadt Lübeck können jedoch multifunktional als Ersatz herangezogen werden.

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der gut erschlossene Standort der seit Jahrzehnten nicht genutzten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs kommt vorrangig für eine bauliche Nachnutzung in Betracht, da dies in besonderer Weise den Grundsätzen der Bauleitplanung mit den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz nach den §§ 1 und 1a BauGB für Baugebietsentwicklungen entspricht:

- städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung,
- sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden,
- Wiedernutzbarmachung von Flächen,
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes durch Minimierung von Kfz-Verkehren in der Stadt.

Aufgrund der innenstadtnahen und in ein Wohngebiet integrierten Lage ist die Fläche besonders zur Schaffung von Wohnbauflächen für den bestehenden Bedarf geeignet. Die

geplante Bebauung schließt sich direkt an die bestehende Bebauung der Schützenstraße an. Zwischen der ehemaligen Verladehalle und der Wohnnutzung kann im Zuge der Entwicklung einer Parkanlage dem öffentlichen Interesse an einem Grünzug für die Naherholung entsprochen werden. Bereits bestehende Bausubstanzen des ehemaligen Güterbahnhofs werden wieder nutzbar gemacht bzw. rekonstruiert. Zudem können durch die geplante Bebauung innerhalb der Wohnbauflächen die Lärmimmissionspegel durch den nördlich des Plangebietes verlaufenden Schienenverkehr an den bestehenden Wohngebäuden der Schützenstraße reduziert werden.

Im Planungsprozess wurden eine Vielzahl von Planungsvarianten untersucht, die nachfolgend abgebildet sind (alle Entwürfe Heinz Jahnen Pflüger, Aachen). Hierbei wurden u.a. der Erhalt der Güterhalle thematisiert oder auch unterschiedliche Baukörpertypen und -stellungen analysiert und bewertet.

Abbildung 7: Planungsvariante 1

Abbildung 8: Planungsvariante 2

Abbildung 9: Planungsvariante 3

Abbildung 10: Planungsvariante 4

Die letztendlich als Grundlage der weiteren Planung gewählte Vorzugsvariante (Städtebaulicher Masterplan) bildet hierbei die Zielsetzungen des Bebauungsplanes wieder:

- einen großen öffentlichen Grünzug,
- ein weitgehend von Kfz-Verkehren freies Quartier,
- einen identitätsstiftenden Erhalt der Verladehalle und
- eine Wohngebäudeanordnung mit Ausbildung von lärmabgewandten Gebäudeseiten und Blockinnenhöfen.

Darüber hinaus wird die geschwungene Anordnung der Wohngebäude gegenüber der langestreckten, linearen Verladehalle als städtebaulich kontrastierend und spannungsvoll beurteilt.

6.7 Zusätzliche Angaben

6.7.1 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu der nördlich des Plangebietes gelegenen Gleisanlage besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Ausweisung des Baugebiete im Plangebiet jedoch keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangeltungsbereichs befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Planung bewirken könnten.
- Es befinden sich keine derartig erhöhten Geländeformen, sodass infolge von Erdrutschen nachteilige Auswirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangeltungsbereich sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

6.7.2 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist Kapitel 10.3 zu entnehmen.

Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Bei der Ermittlung der Eingriffe und der sich daraus ergebenden Vermeidung, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wurde der Gemeinsame Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ aus dem Jahre 2013 verwendet.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachtenberichten aufgeführt.

6.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Die sachgerechte Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen wird über einen städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger gesichert und zudem im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ggf. unter Zuhilfenahme eines Fachgutachters nachzuweisen. Gleiches gilt für die außerhalb des Plangebietes durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen.

6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist bereits seit 1999 Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen. Nun wird der Bebauungsplan 03.50.00 St. Lorenz-Brücke aufgestellt, um auf den aufgegebenen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs südwestlich der Lübecker Innenstadt ein Wohngebiet mit zugehörigen öffentlicher Grünfläche zu entwickeln.

Die brachgefallenen Bahnbetriebsflächen liegen innenstadtnah und sind gut erschlossen in direkter Nähe zu Wohnquartieren an der südlich des Plangebietes gelegenen Schützenstraße sowie des Hanserings.

Die geplanten Wohn- und Gewerbegebiete sowie Urbane Gebiete sind auf rd. 4,86 ha der ehemaligen Güterbahnhofsfläche vorgesehen. Auf ca. 2,55 ha werden südlich des denkmalgeschützten Wasserturms, zwischen der nördlich gelegenen Verladehalle und der südlich geplanten Wohnbebauung öffentliche Grünflächen angelegt. Das Wohngebiet ist weitgehend verkehrsberuhigt geplant, so dass fast alle benötigten Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden.

Der Boden auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände ist bereits auf insgesamt ca. 3,2 ha durch Gebäuden und asphaltierten Straßen oberirdisch versiegelt, auf weiteren ca. 2 ha Fläche befinden sich gepflasterte ehemalige Laderampen/Bahnsteige, Wege und Fahrflächen. Der Boden des Güterbahnhofgeländes ist überwiegend kontaminiert. Es bestehen vier Kontaminationsflächen für die die Prüfwerte der BBodSchV teilweise überschritten werden. Zudem bestehen diffuse Verlagerungen von Herbiziden im Boden und Grundwasser. Das Grundwasser steht rd. 2,0 bis 3,5 m unterhalb der Geländeoberkante an. In den nördlichen

Randbereichen sind die Abstände von Geländeoberkante zum Grundwasser z.T. geringer. Die Fließrichtung des Grundwassers ist nach Südosten gerichtet.

Durch die Umsetzung der durch den Bebauungsplan planungsrechtliche ermöglichten Entwicklung entstehen Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser. Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Versiegelung sowie der Kontamination des Bodens im Plangebiet werden keine zusätzlichen, erheblichen Beeinträchtigungen des Bodens durch die Planung erwartet. Grundwasserabsenkungen erfolgen nur temporär während der Bauphase. Das anfallende Niederschlagswasser wird über die Dach- und Tiefgaragenbegrünung reduziert. Überschüssiges Niederschlagswasser wird in Retentionsboxen und Mulden in der Parkanlage geleitet. Durch die Nutzung von ehemaligen Bahnflächen für die Wohnbebauung, die fachgerechte Entsorgung der anfallenden Abbruchmaterialien und Sanierung der kontaminierten Böden werden Auswirkungen auf Boden und Grundwasser im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs vermieden.

Für das Lokalklima hat das Plangebiet mit seinen geringen Gehölzbeständen und der Lage zwischen teilweise dicht bebauten Wohngebieten und den nördlich gelegenen Bahngleisen eine geringe bis mittlere Bedeutung. Die Luftgüte in diesem Gebiet des Stadtteils St. Lorenz Süd wird mit mittlerer Qualität eingestuft. Durch die geplanten Gebäude wird der Luftaustausch zwischen den unbebauten und bebauten Bereichen weiter eingeschränkt. Die bioklimatische und lufthygienische Bedeutung wird jedoch durch die Anlage der Parkfläche und Anpflanzung von Gehölzen langfristig verbessert.

Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere hat das Plangebiet trotz der innenstadtnahen Lage und der noch vorhandenen Bahnhofsstrukturen einen relativ hohen Wert. So ist das Gelände vor allem durch Brachen geprägt, die einen Lebensraum für Rote-Liste-Pflanzenarten und diverse Insektenarten darstellt. Die Vegetationsausstattung bietet aufgrund der Ungestörtheit des Geländes Lebensraum für eine ausgesprochen arten- und individuenreiche Tierwelt. So wurden acht Fledermausarten ermittelt, von denen vor allem Zwergfledermäuse am häufigsten im Plangebiet nachgewiesen wurden. Bei den Brutvögeln wurde ein Turmfalkenpaar im Bereich der ehemaligen Bahnhofsgebäude beobachtet. Weiterhin wurden ungefährdete und wenig anspruchsvolle Arten im Bereich der Gebäude und in den wenigen Bäumen und Sträuchern nachgewiesen.

Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt entstehen vor allem durch den Verlust von Gebäuden und der ruderal bewachsenen Brachfläche. Insgesamt gehen ca. 2,57 ha mittelwertige Biotopflächen verloren. Es werden 25 Bäume gerodet, von denen 10 Bäume gemäß der Baumschutzsatzung von Lübeck geschützt sind. Die Biotopverluste und Gebäudeabbrüche bedeuten auch Lebensraumverluste für Fledermäuse (Tages-, Balz- und Paarungsquartiere) und Brutvögel (Turmfalken). Zur Minderung der Auswirkungen auf die Tierwelt werden zeitliche Einschränkungen für den Abriss von Gebäuden im September und Rodungen von Bäumen ab Oktober bis Ende Februar festgelegt. Zum Teil wurden die Maßnahmen mit Hilfe von Umweltbaubegleitungen fristgerecht in 2019 bereits durchgeführt. Die gerodeten geschützten Bäume werden im Plangebiet durch die Anpflanzung von 34 standortgerechten Laubbäumen ausgeglichen, weiterhin werden hier oder im direkten Umfeld Nistkästen für Gebäude-, Nischen- oder Höhlenbrüter aufgehängt. Zum Ausgleich für den Verlust des Ruderalbewuchses mit Rote-Liste-Arten und als Lebensraum diverser Insekten werden auf Flächen der Stadt Lübeck Sukzessionsflächen angelegt. Da eine Kompensation des gesamten Ausgleichserfordernisses innerhalb der Hansestadt Lübeck nicht durchführbar ist, wird der Ausgleich zusätzlich über auf Flächen in der Nachbargemeinde Groß Schenkenberg im selben Naturraum durchgeführt. Weiterhin wurde bereits ein Turmfalkenersatzhorst aufgehängt.

Das Landschafts- und Ortsbild ist gekennzeichnet durch das ruderal geprägte ehemalige Bahngelände mit seinem geringen Baumbestand und dem weithin sichtbaren Wasserturm, das zwischen den nördlich gelegenen Bahngleisen und südlich gelegenen Siedlungsflächen südwestlich der Innenstadt liegt.

Mit der geplanten Wohnbebauung und der Anlage einer öffentlichen Grünfläche wird sich das Plangebiet verändern. Die Gebäude im nördlichen Bereich des Plangebietes bleiben z.T. erhalten und werden saniert. Im südlichen Bereich weicht die Brachfläche mehreren Wohngebäuden, während im zentralen Bereich eine Parkanlage mit Gehölzanpflanzungen geschaffen wird.

Die Neubebauung und öffentliche Grünfläche wird durch die Gestaltung der Freiflächen und die Ersatzpflanzungen für den Baumverlust eingegrünt. Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommen mit der Ausnutzung des innerstädtisch und attraktiv gelegenen Geländes für die Wohnbebauung nicht in Betracht

Für das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, aus der die Notwendigkeit für Schallschutzmaßnahmen an den Gebäudefassaden und Fenstern im Plangebiet abgeleitet wird. Weiterhin ergeben sich aus Ergebnissen der Untersuchung Empfehlungen für die Gestaltung der Außenwohnanlagen, wie Loggien, und die Grundrissgestaltung von Gebäuden mit Wohnnutzung. Grundsätzlich wirkt sich die Planung jedoch positiv und lärmmindernd auf die Bestandsgebäude der Schützenstraße aus. Die Untersuchungen zu Erschütterungen ergaben keine nachteiligen Auswirkungen für die vorgesehenen Gebäude und künftigen Bewohner. Im Hinblick auf die Naherholungsfunktion des Plangebietes wird sich die Situation für die Anwohner deutlich verbessern, da die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs derzeit nur teilweise zugänglich ist und nach Umsetzung der Planung eine öffentliche Grünfläche für alle Anwohner besteht.

Negative Auswirkungen auf die Erholung, Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter und NATURA-2000 Gebiete sowie durch Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Wohnraumversorgung

Zusätzliche Wohneinheiten

Der Bebauungsplan beinhaltet ein Neubaupotenzial von insgesamt ca. 600 Wohneinheiten, die sich wie folgt auf die Wohnungstypen verteilen können:

- ca. 290 WE im Geschosswohnungsbau,
- ca. 38 WE in Hausgruppen/Reihenhäuser/Stadthäuser sowie
- ca. 200 bis 300 mögliche Mikroappartements für Auszubildende und Studierende im Urbanen Gebiet.

Durch die Schaffung von Planungsrecht für ca. 600 Wohneinheiten trägt der Bebauungsplan wesentlich zur Deckung des dringenden Wohnraumbedarfs in der Hansestadt Lübeck bei (siehe 3.6).

7.2 Wohnfolgebedarfe

Zu erwartende Anzahl der Bewohner

Unter der Annahme einer durchschnittlichen Belegung von 2,3 Personen je Wohneinheit im Geschosswohnungsbau, einer Person in den Mikroappartements und 3,1 Personen je Reihenhaus/Stadthaus ist bei vollständiger Umsetzung der Planung mit ca. 1.000 neuen Bewohnern zu rechnen, die sich wie folgt auf die Wohnungstypen verteilen:

- 660 – 670 Einwohner im Geschosswohnungsbau,
- ca. 120 - 125 Einwohner in Hausgruppen/Reihenhäuser/Stadthäuser sowie
- ca. 200 bis 300 Einwohner in Mikroappartements.

Für die nachfolgenden Bedarfsrechnungen zu Kindertagesstätten und Schuleinrichtungen werden die Mikroappartements nicht berücksichtigt, weil es sich um Wohnungen für Ein-Personen-Haushalte handelt.

Zusätzlicher Kitaplatzbedarf

Im Zuge der Planrealisierung mit Wohnungsbau ist ein Bedarf an 40 Kindergartenplätze für über 3-jährigen Kinder (Ü3) und für 20 Krippenplätze für unter 3-jährige Kinder (U3) prognostiziert worden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich über den städtebaulichen Vertrag, hierfür eine Kindertagesstätte zu errichten. Als städtebaulich geeignet wurde eine zentral gelegene und gut erreichbare Fläche im MU 2 lokalisiert, die im Westen und Süden an die öffentliche Parkanlage angrenzt und somit auch dieses Freiflächenangebot mitnutzen kann und gut belichtet wird. Die zentrale Lage im Plangebiet sichert eine gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad und folgt damit dem Konzept eines Kfz-reduzierten Quartiers. Mit der Festsetzung wird die durchmischte Nutzung des Urbanen Gebiets zusätzlich planungsrechtlich abgesichert und eine Monostruktur in der Konversion der Verladehallen verhindert.

Der neu entstehende Bedarf kann in der geplanten Kita nachgewiesen werden.

Zusätzlicher Grundschulplatzbedarf

Das Plangebiet liegt im Grundschuleinzugsbereich der Bugenhagen-Schule.

Durch die zusätzlichen Wohneinheiten werden je Jahrgang ca. 14 Kinder an der Bugenhagen-Schule erwartet. Die Schule wird sich dadurch in Richtung einer durchgängigen 3-Zügigkeit entwickeln. Im Rahmen der energetischen Sanierung des Schulgebäudes der Bugenhagen-Schule können zusätzliche Räumlichkeiten im Dachgeschoss genutzt werden, sodass eine Dreizügigkeit in dem Gebäude beschult werden kann.

Spielplatzbedarf

Auch wenn in der Hansestadt Lübeck bisher kein flächenbezogener Richtwert bezüglich der Erforderlichkeit öffentlicher Kinderspielplätze angesetzt wird, wird aufgrund der Größe des Wohngebietes/Urbanen Gebietes sowie der im näheren Umfeld für den Neubedarf nicht ausreichend vorhandenen Spielplätze die Anlage von neuen öffentlichen Kinderspielplätzen für erforderlich erachtet. Dementsprechend sieht der Bebauungsplan im Zusammenhang mit der Planung eines zentralen Grünzuges auch die Anlage von Kinderspielbereichen vor.

Darüber hinaus besteht gemäß § 8 Abs. 2 LBO die Verpflichtung, für Wohnungsbauvorhaben mit mehr als 10 Wohnungen Spielplätze für Kleinkinder auf dem jeweiligen Grundstück

nachzuweisen. Dabei kann alternativ zum grundstücksbezogenen Einzelnachweis auch ein Nachweis über eine Gemeinschaftsanlage geführt werden.

7.3 (Sonstige) Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Durch die Planung von Wohngebäuden werden die Belange von Kindern und Jugendlichen insofern berührt, als die Realisierung von Wohnungsbauvorhaben in der geplanten Größe gemäß Landesbauordnung einen Bedarf an Kinderspielplätzen auslöst. Gemäß § 8 Abs. 2 LBO kann dabei alternativ zum grundstücksbezogenen Einzelnachweis auch ein Nachweis über eine Gemeinschaftsanlage geführt werden. Über ein mögliches Erfordernis weiterer kleiner und dezentral anzuordnender (Sandkästen etc.) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch die Bauaufsichtsbehörde zu prüfen und zu entscheiden.

Neben den dezentral anzuordnenden Einrichtungen für das Kleinkinderspiel konzentrieren sich Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche im südwestlichen Bereich südwestlich des Wasserturmes und auf dem höher gelegenen Parkplateau. Die Fläche ist aufgrund des Flächenangebotes und der zentralen und fußläufig gut angebundenen Lage für viele Bewohner von St. Lorenz-Süd sehr gut für die Entwicklung eines Spiel- und Freizeitangebotes geeignet. Ergänzend sind innerhalb des Bereiches zwischen der Verladehalle und dem allgemeinen Wohngebiet zwei Kinderspielplatzflächen geplant, welche die wohnungsnahe Versorgung sichern sollen und zudem zu einer zusätzlichen Belebung der Nutzung der Grünfläche beitragen sollen.

Die Grünfläche soll sowohl den Bewohnern des neuen Quartiers als auch des Stadtteils St. Lorenz Süd zur Naherholung dienen. Die Grünflächen tragen zur Qualifizierung und Quantifizierung an Freiflächen im gesamten Stadtteil St. Lorenz-Süd bei.

7.4 Verkehrliche Auswirkungen

Durch das Neubauquartier wird ein tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.500 Pkw-Fahrten sowie von ca. 100 Lkw-Fahrten generiert.

Diese können in das bestehende Straßenverkehrssystem eingebunden werden (siehe 5.4.1).

7.5 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Energie- und Trinkwasserversorgung

Anschlussleitungen für die Trinkwasser-, Gas und Stromversorgung sind in den umliegenden Straßen Hansering, Töpferweg und Beim Retteich vorhanden. Gleiches gilt für Telekommunikationsleitungen. In der Straße Beim Retteich ist zudem ein Fernwärmeanschluss vorhanden. An diese Leitungen kann jeweils angeschlossen werden.

Löschwasserversorgung

Anlagen zur Löschwasserbereitstellungen, vorzugsweise in Form von Hydranten, sind im Bereich der privaten Erschließung zwischen Hansering und Töpferweg sowie zwischen Töpferweg und Am Retteich vorgesehen.

Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Nach Vorgabe der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) muss der Abfluss aus dem gesamten Planungsgebiet auf 40 l/s gedrosselt werden. Erforderliches Rückhaltevolumen, bspw. für Niederschläge auf den Dachflächen der Verladehalle sowie der Verladestraße, wird innerhalb

der zentralen öffentlichen Grünanlage geschaffen: rund 500 m^3 Niederschlagswasser können unter Flur in sogenannten Retentionsboxen zurückgehalten werden, um die Nutzbarkeit der Parkfläche so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Erst bei stärkeren Regenereignissen entsteht ein Rückstau in die als Mulden modellierten Wiesenflächen. Eine gerichtete Versickerung in den Mulden wird durch die Beschaffenheit des Bodens, soweit erforderlich auch durch Umlagerung von Böden mit entsprechenden Durchlässigkeitsbeiwerten, vermieden. Die anfallenden Niederschläge werden gedrosselt in das öffentliche Kanalnetz in der Straße Beim Retteich eingeleitet.

Die Abwasserentsorgung der Grundstücke im Plangebiet erfolgt über ein Trennsystem. Die erforderlichen Entwässerungsanlagen unter der Verladestraße sowie dem Planweg A werden in der Straße Beim Retteich an die vorhandenen städtischen Entsorgungsanlagen angeschlossen. Da eine Freigefälleentwässerung wegen der Anschlusshöhe am Anschlussschacht nicht möglich ist, wird das Plangebiet zu einem geplanten öffentlichen Pumpwerk neben der „Meierbrücke“ entwässert.

7.6 Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt, einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen, Natur und Landschaft wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im vorangehenden Kapitel verwiesen.

7.6.1 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote

Bezüglich der Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im Kapitel 6.3.5 verwiesen.

7.6.2 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf zu entwickeln. Das vorgesehene Dichtemaß für die Wohnbau- und gemischten Bauflächen überschreitet rechnerisch teilweise die Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO des Maßes der baulichen Nutzung. Somit ist das vorgesehene Dichtemaß zur Realisierung von Wohn- und gewerblichen Nutzungen verdichtet aber verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auf die geplanten Grünanlagen auszuwirken. Die Dichte ermöglicht eine auf den Ort und die Nachbarschaft bezogene, maßstäbliche bauliche Nutzung in einer gut erschlossenen Umgebung. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Entwicklung. Durch die Entwicklung dieser innenstadtnahen Fläche wird die Innenentwicklung gestärkt und die zunehmende Flächeninanspruchnahme durch das Ausweichen auf die „grüne Wiese“ im Sinne der Nachhaltigkeit reduziert. Die Entwicklung und Bebauung diese Fläche schont unbebaute Flächen vor Überbauung und Versiegelung, und auch das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden.

Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung ist als vergleichsweise gering einzuschätzen, da der Hauptbahnhof und Busbahnhof fußläufig erreichbar sind und der Standort durch weitere Bushaltestellen gut an den ÖPNV angebunden ist.

Energetische Optimierung

Der grundsätzliche Energiebedarf, der von der geplanten Umnutzung und Neubebauung ausgelöst wird, kann derzeit nicht hinreichend berechnet werden. Dieser ergibt sich u.a. aus der endgültigen Anzahl der Wohnungen, den tatsächlich realisierten Nutzungen auf den gemischten Bauflächen sowie aus der energetischen Bauweise/Bauausführung der Gebäude.

Die Grundlage für die allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise legt das Gesetz zu Einsparung von Energie und zur Nutzung zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) fest. Diese gilt prinzipiell für alle Gebäude, die beheizt oder klimatisiert werden. Sie legt die Anforderungen an den Wärmedämmstandard und die Anlagentechnik fest. Dabei verfolgen die ordnungsrechtlichen Vorgaben weiterhin den Ansatz, den Primärenergiebedarf von Gebäuden zu minimieren, den Energiebedarf eines Gebäudes durch energetisch hochwertigen baulichen Wärmeschutz zu begrenzen (Effizienz zuerst), effiziente Wärmeversorgungskonzepte zu entwickeln und den verbleibenden Energiebedarf zunehmend durch erneuerbare Energien zu decken.

Die Gebäude können trotz ihres geplanten Dichtemaßes ausreichend belichtet werden. Weiterhin wird für die Wohnbau- und gemischten Bauflächen im Plangebiet die Errichtungen von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen innerhalb des Bebauungsplans ermöglicht.

Kleinklima

Auf Grund der Bestandssituation sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse nach Fertigstellung der Bauvorhaben als unerheblich bzw. als Verbesserung einzustufen. Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete werden durch die begrenzte Ausdehnung des Vorhabens nicht beeinflusst.

7.6.3 Berücksichtigung des Hochwasserschutzes

Das Plangebiet liegt abseits der Trave und anderer Wasserflächen. Da es sich zudem in erhöhter Lage (mindestens über 7 m NHN) gegenüber den kommunalen potentiellen Hochwasserrisikogebieten (3 m NHN) befindet, stellt ein Hochwasser kein ernsthaftes Risiko dar.

7.6.4 Sonstige Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde eine schalltechnisches Gutachten Untersuchung erarbeitet, welches die verkehrlichen Auswirkungen (Bahn- und Kfz-Verkehr) auf das Plangebiet ermittelt. Im Ergebnis setzt der Bebauungsplan daher unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen fest, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind.

7.7 Auswirkungen auf ausgeübte und zulässige Nutzungen

Der Großteil des Plangebiets stellt eine gewerbliche Brache dar. Die Mietverträge für die in den zeitweise vermieten Hallen und Nebengebäuden ausgeübten Zwischennutzungen laufen kurzfristig aus bzw. werden gekündigt. Die Nutzer geben ihre entsprechende Tätigkeit auf bzw. suchen sich einen anderweitigen Standort.

Im Bereich des künftigen Teilgebietes GEe (2) des eingeschränkten Gewerbegebietes besteht derzeit eine gewerbliche Stellplatzanlage. Diese wird mit Aufstellung des Bebauungsplanes überplant und weiterhin als eingeschränktes Gewerbegebiet mit der Zielsetzung einer gewerblichen Stellplatzanlage festgesetzt. Eine Auswirkung auf die bestehende Nutzung ist daher nicht abzuleiten.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

Städtebaulicher Vertrag

Für die Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen aus dem Bebauungsplan wird zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Vorhabenträger ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen.

Gegenstände des städtebaulichen Vertrages sind u.a.:

- Übernahme sämtlicher Planungs- und Gutachterkosten für die Bauleitplanung,
- die Errichtung von geförderten Wohnungsbau im ersten Förderweg auf 30% der entstehenden Wohn- hilfsweise Geschossfläche des Geschosswohnungsbaus (ausgenommen hiervon sind Nutzflächen für ein Studentenwohnheim oder ein Seniorenheim mit Betreiberkonzept)
- Die Herstellung der Bezugsfertigkeit sämtlicher Hochbaumaßnahmen innerhalb einer Frist von sieben Jahren nach Rechtskraft des Bebauungsplanes,
- Übernahme der aufgrund des Vertragsabschlusses anfallenden Nebenkosten (Notar, Grundbuch, Grunderwerbsteuer, Vermessung),
- die Errichtung und den Betrieb einer vierzügigen Kindertagesstätte für eine Dauer von mind. 25 Jahren,
- die Sanierung, Teilrekonstruktion und Nutzung der im Plangebiet befindlichen Güterhalle,
- die erforderlichen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes,
- die Sicherung der städtebaulichen, gestalterischen und architektonischen Qualität,
- die Durchführung der erforderlichen natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen,
- die Bestellung der erforderlichen Dienstbarkeiten für die in diesem Vertrag geregelten Sachverhalte.

Erschließungsvertrag

Im Erschließungsvertrag werden die Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten Erschließungsanlagen, öffentlichen Wege und Grünanlagen geregelt. Es wird die Kostenübernahme und Durchführung der Erschließungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger und die Übereignung der zukünftig öffentlichen Flächen an die Stadt vereinbart.

Die Erschließung umfasst insbesondere:

- Die Herstellung der im Bebauungsplan „03.50.00 - St. Lorenz-Brücke / ehemaliger Güterbahnhof“ festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich Nebenanlagen und Erschließungsgrün,
- die Herstellung der im Erschließungsgebiet zukünftig öffentlichen Entwässerungsanlagen,
- die Herstellung der Straßenbeleuchtungsanlagen in den öffentlichen Verkehrsflächen,

- die Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünflächen und Spielplätze und
- die Realisierung der im Vertragsgebiet festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten Dritter, der Stadt und der Allgemeinheit.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus den städtebaulichen Verträgen werden entweder durch Bürgschaften (z.B. Kita, Erschließung) oder durch Vertragsstrafen (z.B. Bauverpflichtung in der bestimmten Frist, Umsetzung geförderter Wohnungsbau) gesichert.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Unmittelbare Kosten

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

Die Realisierung des Bebauungsplanes führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die verkehrliche Erschließung, die Grünanlagen, Ausgleichflächen und Entwässerungseinrichtungen. Die Herstellung und Kostenträgerschaft erfolgt wird über einen Städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB zwischen der Hansestadt Lübeck und der Vorhabenträgerin gesichert.

9.2 Mittelbare Kosten

Für die neu entstehenden öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen fallen nach der Fertigstellung und Übergabe Kosten für die Unterhaltung der Flächen und Anlagen an. Weitere mittelbare Kosten betreffen die Errichtung und Unterhaltung der sozialen Infrastrukturen.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 18.07.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - beschlossen.

Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck wird gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 geändert (129. Änderung).

Planungsanzeige gemäß § 11 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Der Abteilung Landesplanung in der Staatskanzlei des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 22.03.2016 gemäß § 16 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes angezeigt.

Mit Schreiben vom 17.02.2020 hat die Landesplanungsbehörde mitgeteilt, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplans 03.50.00 und gegen die zugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Bedenken bestehen. Insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den mit der Bauleitplanung für das Plangebiet verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 19.03.2018 bis einschließlich 30.03.2018 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung und der Internetseite der Hansestadt Lübeck über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Ergänzend fand am 20.03.2018 in der Aula des Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasiums eine Erörterungsveranstaltung statt. Während der Beteiligungszeit und in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung wurden überwiegend Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung, Verkehrsproblemen und der Zunahme des ruhenden Verkehrs in der Nachbarschaft geäußert. Darüber hinaus wurden Fragen nach der Höhe und Nutzung der baulichen Anlagen, nach Anzahl und Art der Wohnungen gestellt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Wohnbauflächen stark verdichtet seien. Zudem wurde sich darüber informiert, ob der Erhalt der Güterhallen gesichert sei oder ein Abriss weiterhin möglich sei sowie welche Auswirkungen sich in letzterem Fall ergeben. Weitere Fragen wurden bzgl. der vorhandenen privaten Stellplatzanlage am Hansering 61/63 sowie zur Erschließung der neuen Wohnbauflächen über dieses Grundstück gestellt sowie auf potentielle eigentumsrechtliche Konflikte hingewiesen. Zudem erkundigten sich die Anwesenden über die Freiraumgestaltung, zu erbringende Gutachten, Lärmschutz und den zeitlichen Ablauf der Bauleitplanverfahren sowie der hochbaulichen Umsetzung. Des Weiteren wurden Wünsche für eine größere öffentliche Grünfläche sowie den Erhalt des Ringlokschuppens vorgebracht.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der zuvor genannten Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

In Folge der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde der Bebauungsplan zu folgenden Themen angepasst bzw. konkretisiert:

- Es wurde ein urbanes Gebiet anstelle eines GEe mit Zulässigkeit von nahversorgungsrelevanten Sortimenten bis 400 qm Verkaufsfläche sowie ausnahmsweiser Zulässigkeit von Verkaufsstätten von Gewerbebetrieben bis 100 qm/Betrieb festgesetzt. Unter anderem werden die nördlichen Bauflächen nunmehr als Urbanes Gebiet ausgewiesen. Hintergrund dieser Festsetzung ist der planerische Wille, in diesem Bereich ein gemischtes Quartier mit unterschiedlichen Schwerpunkten zu entwickeln. Zur Steigerung der Angebotsvielfalt und Belebung des Quartiers ist auch eine gesteuerte Einzelhandelsentwicklung sinnvoll. Aus diesem Grund sollen nahversorgungsrelevante Sortimente bis 400 qm Verkaufsfläche (Kleinstläden) allgemein zugelassen werden. Eine Entwicklung und Ansiedlung von Läden bis zur Grenze der Großflächigkeit (800 qm Verkaufsfläche) wird damit ausgeschlossen.

- Naturschutzfachliche Ausgleichsflächen und Ausgleichsmaßnahmen wurden konkretisiert. Im Zuge des Planverfahrens ist ein naturschutzfachlicher Ausgleich von rund 3,86 ha zu erbringen. Da innerhalb der Stadtgrenzen eine Ausgleichsfläche dieser Dimension nicht komplett zur Verfügung steht, wird ein Teilausgleich auf Flächen außerhalb der Stadtgrenzen Lübecks erfolgen.

- Ein schalltechnisches Gutachten wurde erstellt. Entsprechende Lärmschutzfestsetzungen sind in den Bebauungsplan aufgenommen worden.
- Im Zuge der Konkretisierung der Planung wurde die Lage und die Abmessungen der Spielflächen überarbeitet.
- Die textliche Festsetzung wurde um Pflanzabstände und Pflanzenarten ergänzt.
- Geh-, Fahr- bzw. Leitungsrechte wurden festgesetzt und in der Zweckbestimmung konkretisiert.
- Das Gutachten zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen wurde überarbeitet und die Ausführungen konkretisiert.
- Die Fläche für Versorgungsanlagen wurde zeichnerisch festgesetzt.
- Es wurden Festsetzungen zu Pkw- und Fahrradstellplätzen aufgenommen.
- Die Planzeichnung wurde um Darstellungen der geplanten Straßenquerschnitte zur Verladestraße, zum Töpferweg sowie zum Planweg A ergänzt.
- Nach Abstimmung mit dem Welterbebeauftragten wurde eine vertiefende Sichtachsenstudie beauftragt, die sich an den expliziten Vorgaben (u.a. Managementplan) orientiert. In Folge dessen wurden die max. zulässigen Gebäudehöhen teilweise reduziert, Dachaufbauten wurden beschränkt. Im Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Belange wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der geplante Kopfbau im Teilgebiet MU (2) (Stand frühzeitige Beteiligung GEe (2)) in seiner Höhe um 6,5 m reduziert, die maximale Gebäudehöhe der geplanten Bebauung im Teilgebiet MU (1) (Stand frühzeitige Beteiligung WA (7)) um 1,0 m bzw. 2,0 m. Im Ergebnis kann damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Hauptsichtachse auf das Welterbe „Lübecker Altstadt“ vermieden werden.
- Zum Bebauungsplan wurde ein Konzept zur Entwässerung erstellt, welches die Vorgaben der Lübecker Entsorgungsbetriebe berücksichtigt und Grundlage für die Ausführungen zur Entwässerung in der Begründung zum Bebauungsplan bildet. Festsetzungen zu Dach- und Tiefgaragenbegrünungen sind im Bebauungsplan eingeflossen.
- Der Sanierungsplan wurde entsprechend fortgeschrieben und mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt.
- Zum Bebauungsplan wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches Maßnahmenvorschläge enthält, mit denen Anreize für ein Mobilitätsverhalten geschaffen werden, das die Nutzung des ÖPNV, Car-Sharing-Angebote sowie der Infrastruktur für Fahrräder und Fußgänger fördert. Dazu zählt auch die Errichtung von zeitgemäßen Radabstellanlagen in ausreichendem Umfang in bequemer Laufweite zu Hauseingangsbereichen. Entsprechende Festsetzungen wurden in den Bebauungsplan aufgenommen.
- Es wird über eine textliche Festsetzung gesichert, dass die erforderliche Anzahl an Baumpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche umgesetzt wird.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert am 1. Oktober 2019 (GVOBl. S. 398)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 13.11.2019, (GVOBl. S. 425)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

Das Baugesetzbuch (BauGB) verpflichtet die Gemeinden, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und u. a. eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten.

Ggf. können auf Landesrecht beruhende Regelungen als nachrichtliche Übernahmen nach § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Hierbei kommen auch örtliche Bauvorschriften nach § 84 der Landesbauordnung (LBO) in Betracht.

10.3 Fachgutachten

In den Entwurf der Bebauungsplanunterlagen sind folgende Gutachten/Untersuchungen eingeflossen:

- Sanierungsplan (Mull & Partner: Juni 2020)
- Bodengutachten: Gefährdungsabschätzung, Teilstufe Detailuntersuchung (H.U. Mücke: Juli 2015, Nachuntersuchung: April 2016)
- Grundwassermonitoring (Dr. Köhler & Dr. Pommerening: März 2020)
- Erschließung Verkehr und Entwässerung (pbh: Juli 2020)
- Grobplanung der Feuerwehr- und Bewegungsflächen (BIP Concept: Juli 2020)
- Mobilitätskonzept (SHP Ingenieure: August 2020)
- Verkehrsuntersuchung, verkehrliche Auswirkungen (urbanus: Juli 2020)
- Biotop- und Nutzungstypenkartierung (Brien Wessels Werning: Juli 2020)
- Faunistischer Bestand und Artenschutzrechtliche Prüfung (Greuner-Pönicke: Juli 2020)
- Fledermausgutachten (Mull & Partner: September 2017)
- Gutachten zur Beurteilung des Baumbestands (Andreas Scheel: Februar 2019)

- Bericht über die Ergebnisse der Schwingungsmessungen und Erschütterungsprognose (ISD: Oktober 2018 sowie April 2019)
- Schalltechnisches Gutachten (Lärm) (Taubert und Ruhe: August 2020)
- Sichtachsenstudie Weltkulturerbe (TGP Landschaftsarchitekten: August 2020)

11. Anhang

1. Städtebaulicher Masterplan
2. Biotoptypenkartierung

Lübeck, den 22.04.2021

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit
Evers & Partner | Stadtplaner PartGmbB
Brien · Wessels · Werning Landschaftsarchitekten und Ingenieure GmbH